

12. Verkehr, Post

Übersicht

99.015	LSVA. Verpflichtungskredit für Investitionskosten
99.024	Lärmsanierung der Eisenbahnen
99.036	Strassenverkehrsgesetz (SVG). Änderung
99.054	Neuer NEAT-Gesamtkredit
99.062	Chemins de fer fribourgeois. Sanierung
99.074	Revidierte Rheinschifffahrtsakte. Zusatzprotokoll Nr. 5
99.094	"Sonntags-Initiative". Volksinitiative
99.408	Parlamentarische Initiative (Brändli Christoffel). Ergänzung des Nationalstrassennetzes
00.034	"Strassen für alle". Volksinitiative
00.038	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein. Vertrag
00.066	Revidierte Rheinschifffahrtsakte. Zusatzprotokoll Nr. 6
00.073	Anbindung der Schweiz ans französische und italienische Eisenbahnnetz
01.030	Internationaler Eisenbahnverkehr. Übereinkommen
01.050	Strategische Ziele von SBB, Post und Swisscom. Bericht
01.070	Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge. Rahmenkredit. Erneuerung
01.440	Parlamentarische Initiative (GPK-NR). Geschäftsführung des Bundesrates betreffend die SBB, Swisscom und Post
02.026	Schweizerische Eidgenossenschaft und AG SBB. Zahlungsrahmen für 2003-2006
02.027	Flugverkehrskontrolle über deutschem Hoheitsgebiet. Abkommen mit der Bundesrepublik Deutschland
02.032	Strassenverkehrsgesetz (SVG). Änderung
02.038	Blutalkoholwerte im Strassenverkehr. Verordnung
02.040	Volksinitiative. "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen"
02.041	Postorganisationsgesetz. Änderung
02.043	Luffahrtgesetz. Änderung
02.408	Parlamentarische Initiative (KVF-NR). Flächendeckendes Poststellennetz. Änderung des Postgesetzes
03.023	Bau einer Autobahnbrücke. Abkommen mit Deutschland
03.038	Revidierte Rheinschifffahrtsakte. Zusatzprotokoll Nr. 7

99.015 LSVA. Verpflichtungskredit für Investitionskosten

Botschaft vom 3. Februar 1999 betreffend einen Verpflichtungskredit für Investitionskosten im Zusammenhang mit der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (BBl 1999 3202)

Ausgangslage

Das Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) wurde in der Volksabstimmung vom 27.09.1998 angenommen. Zur Erhebung dieser Abgabe, die pro Jahr 1,5

Milliarden Franken einbringen soll, muss ein entsprechendes System aufgebaut werden. Die Investitionen belaufen sich auf insgesamt 121,5 Millionen Franken und betreffen mehrere Bereiche, vorab die baulichen Massnahmen bei den Grenzzollämtern und Kontrollstellen, die strassenseitigen Ausrüstungen für die Kommunikation mit den Erfassungsgeräten in den Fahrzeugen, die Zahlssysteme für Bargeld und Kreditkarten, ein zentrales Informatiksystem sowie Kontrollausrüstungen.

Verhandlungen

09.06.1999 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
30.09.1999 NR Abweichend.
08.12.1999 SR Abweichend.
14.12.1999 NR Abweichend.
21.12.1999 SR Zustimmung.

Der **Ständerat** bewilligte den Verpflichtungskredit mit 34 zu 2 Stimmen. Kritisiert wurde, dass Erwerb und Einbau der Erfassungsgeräte zu Lasten der Fuhrhalter gehen sollen.

Streitpunkt war denn auch im **Nationalrat** das Erfassungsgerät, dessen Einbau nach Vorstellungen des Bundesrates auf Kosten der Fahrzeughalter und Fuhrunternehmer erfolgen soll. Eine starke Minderheit der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beantragte, die Bundesinvestitionen um 113,4 auf 235,3 Millionen Franken (Preisbasis 1998) aufzustocken, damit die Erfassungsgeräte vom Bund kostenlos abgegeben und eingebaut werden können. Das Plenum folgte diesem Antrag mit 86 zu 75 Stimmen. Mit 98 zu 65 Stimmen wurde auch ein Antrag von Peter Bicher (C, AG) angenommen. Demgemäss soll die erstmalige Abgabe und der Einbau der Erfassungsgeräte in der Einführungsphase finanziert werden.

Als Kompromiss einigten sich in der Differenzbereinigung beide Räte darauf, das Erfassungsgerät für die LSVA während fünf Jahren gratis abzugeben. Die Camionneure müssen jedoch den Einbau selber bezahlen.

99.024 Lärmsanierung der Eisenbahnen

Botschaft vom 1. März 1999 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BBl 1999 4904)

Ausgangslage

Das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutz-Verordnung verpflichten die Inhaber von übermässig Lärm verursachenden Eisenbahnanlagen Massnahmen zu ergreifen, um die betroffene Bevölkerung vor Lärmbelastungen über den Grenzwerten zu schützen. Zurzeit sind rund 265 000 Personen entlang des schweizerischen Eisenbahnnetzes Lärmbelastungen über den Immissionsgrenzwerten ausgesetzt und haben somit Anrecht auf einen angemessenen Lärmschutz. Bisher haben die sanierungspflichtigen Bahnunternehmen noch kaum Lärmsanierungen am bestehenden Netz vorgenommen.

Als Lärmsanierungsmassnahmen kommen insbesondere Massnahmen am bestehenden Rollmaterial, Lärmschutzwände als Massnahme auf dem Ausbreitungsweg und Schallschutzfenster an bestehenden Gebäuden in Frage. Das Sanierungskonzept sieht vor, bei Abschluss der Arbeiten (2015) mindestens zwei Drittel der betroffenen Bevölkerung durch Massnahmen ausserhalb der Gebäude zu schützen. Der verbleibende Anteil ungenügend oder nicht geschützter Personen soll durch den Einbau von Schallschutzfenstern geschützt werden können.

Mit der Annahme des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) durch das Schweizer Volk konnte auch die Finanzierung der Lärmsanierungsmassnahmen der Eisenbahnen sichergestellt werden. Ab dem Jahr 2002 sollen für die Lärmsanierung der Eisenbahnen nach einer kurzen Anlaufzeit Beträge von 150 Millionen Franken pro Jahr bereitgestellt werden.

Die geschätzten Sanierungskosten betragen total 1,854 Milliarden Franken, wobei rund 820 Millionen Franken auf die Sanierung des Rollmaterials, rund 750 Millionen auf die Erstellung von Lärmschutzwänden und rund 120 Millionen auf den Einbau von Schallschutzfenstern entfallen.

Verhandlungen

Vorlage 1
Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen
23.09.1999 SR Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

21.12.1999 NR Abweichend.
06.03.2000 SR Abweichend.
14.03.2000 NR Zustimmung.
24.03.2000 SR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (42:0)
24.03.2000 NR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (162:1)

Vorlage 2

Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen
23.09.1999 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
21.12.1999 NR Abweichend.
06.03.2000 SR Zustimmung.

Der **Ständerat** folgte weitgehend der Vorlage des Bundesrates und stimmte dem Bundesbeschluss über die Lärmsanierung sowie dem entsprechenden Finanzierungsbeschluss einstimmig zu. Angenommen wurde mit 14 zu 9 Stimmen ein Antrag von Rolf Schweiger (R, ZG). Demgemäss soll es den Grundeigentümern ermöglicht werden, auf bauliche Lärmschutzmassnahmen, insbesondere Lärmschutzwände, zu verzichten. Bundesrat Leuenberger hatte umsonst argumentiert, Lärmschutzwände seien kilometerlange Konzepte und Lösungen, die allen vom Lärm Betroffenen dienen. Knapp abgelehnt wurde ein Antrag von Rolf Büttiker (R, SO), wonach der Bund die Vollzugskosten der Kantone übernehmen sollte.

Unbestritten war auch im **Nationalrat** die Dringlichkeit der Lärmsanierung. Eine grössere Diskussion gab es um den Zielwert des bundesrätlichen Sanierungskonzeptes, gemäss dem bei Abschluss der Arbeiten mindestens zwei Drittel der betroffenen Bevölkerung durch Massnahmen ausserhalb der Gebäude (Lärmschutzwände, Rollmaterial) geschützt sein sollen. Zwei Einzelanträge, die den Anteil der durch solche Massnahmen zu schützenden Bevölkerung von zwei Dritteln auf 85 Prozent (Antrag Urs Hofmann - S, AG) bzw. auf 75 Prozent (Antrag Max Binder - V, ZH) erhöhen wollten, wurden abgelehnt. Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Sanierungsfristen wurden von mehreren Ratsmitgliedern als zu lang kritisiert. Gemäss Bundesrat sollen die technischen Massnahmen bis 2009, die baulichen bis 2015 realisiert sein.

Namens einer Kommissionminderheit schlug Max Binder (V, ZH) für die Bahnen ein „Bonus-Malus-System“ vor. Damit soll beim Deckungsbeitrag für die Benutzung der Schieneninfrastruktur saniertes Rollmaterial entlastet, nichtsanierte Wagen sollen belastet werden. Ulrich Fischer (R, AG) verlangte mit einem Minderheitsantrag, dass nach sechs Jahren auf den Huckepack-Korridoren nur noch lärmsaniertes Rollmaterial verkehren darf. Beide Anträge wurden abgelehnt.

Erfolg hatte Doris Stump (S, AG) mit ihrem Antrag, ab sofort – und nicht erst ab 2006 - die Sanierung des Rollmaterials mit einem Anreizsystem voranzutreiben. Ihrem Einzelantrag wurde mit 154 zu 6 Stimmen zugestimmt.

Der **Ständerat** folgte bis auf eine Differenz dem Nationalrat. Die Kleine Kammer wollte nicht darauf bestehen, dass alle neu hergestellten und in der Schweiz immatrikulierten Güterwagen mit einem lärmarmen Bremssystem ausgerüstet werden müssen. Die Kommission des Ständerates war zum Schluss gekommen, dass eine solche Regelung aufgrund der Beschränkung auf die Schweiz keine genügende Wirksamkeit entfalten könne und diskriminierend wirke. In dieser verbliebenen Differenz folgte der **Nationalrat** schliesslich dem Ständerat.

99.036 Strassenverkehrsgesetz (SVG). Änderung

Botschaft vom 31. März 1999 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) (BBl 1999 4462)

Ausgangslage

Der Entwurf zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) enthält ein Massnahmenpaket zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Verkehrssicherheit auf den Schweizer Strassen hat sich in den vergangenen Jahren zwar verbessert, aber es besteht weiterhin Handlungsbedarf. Noch zu viele Menschen verlieren bei einem Verkehrsunfall ihr Leben oder werden schwer verletzt. Die Massnahmen der vorliegenden Revision setzen beim Risikofaktor Mensch an:

1. Eine bessere Fahrausbildung soll dazu verhelfen, dass diejenige Gruppe von Fahrzeugführern und -führerinnen, die die höchste Unfallbeteiligung aufweist, sich künftig sicherer in den Verkehr einfügen kann. Rücksichtsvolles, risikoverminderndes Verhalten soll auch dadurch gefördert werden, dass verkehrsgefährdende Verkehrsregelverletzungen mit einschneidenden

- Konsequenzen – bis zur Annullierung der Fahrberechtigung – geahndet werden. Mit der Einführung der Zweiphasenausbildung müssen sich alle Neuliker und Neulikerinnen nach der Führerprüfung obligatorisch weiterbilden. Während dieser zweiten Ausbildungsphase soll insbesondere der Verkehrssinn weiterentwickelt werden. Der Führerausweis, der nur noch auf Probe abgegeben wird, kann erst nach einer dreijährigen Bewährungsfrist definitiv erworben werden.
2. Gegen Personen, die wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss fahruntüchtig sind, soll wirksamer vorgegangen werden können. Zur besseren Entdeckung von angetrunkenen Fahrzeugführern und -führerinnen sollen Atemluftkontrollen auch ohne Anzeichen von Angetrunkenheit durchgeführt werden können. Für Personen, die unter dem Verdacht von Betäubungs- oder Arzneimitteleinfluss stehen, werden gesamtschweizerisch einheitliche Untersuchungsmassnahmen eingeführt. Der Bundesrat soll festlegen können, nach Einnahme welcher Substanzen und bei welchen Konzentrationen im Blut eine Person als in jedem Fall fahruntüchtig gilt (Festlegen eines Grenzwertes). Betreffend Sanktionen wird Fahren unter Betäubungs- und Arzneimitteleinfluss dem Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration gleichgestellt.
 3. Fahrzeugführer und -führerinnen, die innert bestimmter Fristen wiederholt verkehrsgefährdende Widerhandlungen begehen, werden härter angefasst. Es werden gesamtschweizerisch einheitliche Mindesttarife für die Anordnung von Administrativmassnahmen festgelegt, die für den Wiederholungsfall stufenweise verschärft werden und bis zum unbefristeten Führerausweiszug führen (sog. Kaskadensystem).

Der Entwurf enthält ausserdem Bestimmungen zur Anpassung an das Recht der Europäischen Union:

- Der Bundesrat kann bei Vorliegen einer ausländischen Fahrzeugtypengenehmigung, die auf der Grundlage gleichwertiger Vorschriften erteilt worden ist, auf die Erteilung einer schweizerischen Typengenehmigung verzichten, muss aber dafür sorgen, dass die Bundes- und die Kantonsbehörden dennoch die für ihre öffentlichen Aufgaben benötigten Fahrzeugdaten erhalten. Um diese Bedingung zu erfüllen, wird der Bundesrat auch bei Fahrzeugen mit EU-Gesamtgenehmigung die Daten der Fahrzeugtypen weiterhin zentral durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erfassen und den Kantons- und Bundesbehörden mit dem bestehenden EDV-System TARGA online zur Verfügung stellen. Dadurch führt die Neuerung im Unterschied zum Vernehmlassungsentwurf zu keinem Mehraufwand für die Kantone und das Fahrzeuggewerbe.

- Der Bundesrat kann auf den Umtausch des Führerausweises bei Wohnsitzwechsel interkantonal und international verzichten. Damit die neue Wohnsitzbehörde über die notwendigen Informationen verfügt und die Kontrolle von Führerausweiszügen erleichtert wird, führt der Bundesrat ein gesamtschweizerisches Fahrberechtigungsregister ein.

In den Entwurf sind noch einzelne weitere Anliegen aufgenommen worden: die Übertragung der Kompetenz zur Anordnung von örtlich begrenzten Verkehrsmassnahmen auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse von den Kantonen auf den Bund, die Übertragung der Rechtsprechungskompetenz im Bereich der örtlichen Verkehrsanordnungen vom Bundesrat aufs Bundesgericht bzw. auf eine Rekurskommission, die Aufhebung der Ermächtigung der Kantone zur Veröffentlichung des Fahrzeughalerverzeichnisses, die Auflösung der ständigen Strassenverkehrskommission sowie die Schaffung gesetzlicher Grundlagen für die Koordination der Verkehrsinformation.

Verhandlungen

23.03.2000 SR Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

21.06.2001 NR Abweichend.

25.09.2001 SR Abweichend.

27.11.2001 NR Abweichend.

03.12.2001 SR Zustimmung.

14.12.2001 SR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (42:0)

14.12.2001 NR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (157:13)

Im **Ständerat** war Eintreten auf die Vorlage unbestritten. In der Detailberatung gaben vor allem folgende Neuerungen des Strassenverkehrsgesetzes Anlass zur Diskussion:

Zweiphasige Fahrausbildung: Namens der Kommissionsmehrheit beantragte Hans Hofmann (V, ZH), den Führerschein unbefristet nur zu erteilen, wenn nach der Fahrprüfung während einer dreijährigen Probezeit an Weiterbildungskursen teilgenommen wurde. Die Kurse sollen das Risikobewusstsein in Theorie und Praxis schärfen. Im Namen einer Minderheit der Kommission wandte sich Hans Hess

(R, OW) gegen obligatorische Weiterbildungskurse für Neulenkerinnen und Neulenker. Der Antrag Hess wurde mit 24 zu 9 Stimmen abgelehnt.

Ausweisentzug: Mit der Revision des SVG sollen Wiederholungstäter härter angefasst werden. Stufenweise werden verschärfte Mindeststrafen angedroht, die vom ein- über den dreimonatigen bis zum unbefristeten Führerausweisentzug gehen können. Franz Wicki (C, LU) stellte in diesem Kontext den Antrag, für Berufschaffere eine Ausnahmeregelung zu schaffen. Die Dauer des Ausweisentzuges sei bei dieser Gruppe von Fahrzeuglenkern flexibel festzulegen, da mit dem fehlenden Führerausweis bei den Betroffenen die Existenzfrage gestellt werde. Die Mindestentzugsdauer sollte gemäss dem Antrag Wicki unterschritten werden können, ausser bei Fahren in angetrunkenem Zustand oder unter Betäubungsmittelinfluss. Auch bei Fahrerflucht und Fahren trotz Ausweisentzug soll es keine flexible Regelung geben. Bundesrat Leuenberger ersuchte den Rat, den Antrag Wicki abzulehnen. Er bringe ein subjektives Element ins Gesetz. Das Massnahmensystem soll alle Fahrzeuglenker gleich behandeln, auch wenn sie subjektiv aus völlig verschiedenen Ursachen dazu kommen, eine Regel zu verletzen. Der Antrag Wicki wurde jedoch mit 16 zu 15 Stimmen angenommen.

Alkoholgrenzwert: Gemäss Kommission sollte weiterhin der Bundesrat festlegen, ab welcher Blutalkoholkonzentration Fahrunfähigkeit im Sinne des Gesetzes angenommen wird. Hansruedi Stadler (C, UR) wollte mit einem Einzelantrag den Alkoholgrenzwert von der Bundesversammlung festlegen lassen. Sein Antrag wurde mit 20 zu 15 Stimmen abgelehnt.

Halterverzeichnis: Die Kommissionmehrheit sprach sich dafür aus, an der Veröffentlichung des Halterverzeichnisses von Fahrzeugen festzuhalten. Sie sehe keine Gefahr des Missbrauchs und keine Verletzung des Daten- und Persönlichkeitsschutzes. Pierre-Alain Gentil (S, JU) opponierte namens einer Kommissionsminderheit gegen die Veröffentlichung dieser Register. Die Gefahr des Datenmissbrauchs sei zu gross. Auch Bundesrat Leuenberger wollte aus diesem Grunde von einer Veröffentlichung absehen. Mit 22 zu acht Stimmen hielt der Rat an der Veröffentlichung der Register fest. In der Gesamtabstimmung verabschiedete der Ständerat die Revision des SVG einstimmig.

Im **Nationalrat** wurde zuerst ein Nichteintretensantrag von Ulrich Giezendanner (V, AG) mit 124 zu 30 Stimmen abgelehnt. Bei der zweistufigen Fahrausbildung beantragte eine Kommissionmehrheit, die Weiterbildungspflicht auf jene Lenker zu beschränken, die während der Probezeit wegen einer Widerhandlung gegen Strassenverkehrsvorschriften mindestens verwarnet wurden. Eine Minderheit der Kommission wollte wie der Bundesrat und der Ständerat, dass alle Neulenker während der dreijährigen Probezeit Kurse in risikobewusstem Fahren absolvieren sollten. Das Plenum folgte knapp mit 74 zu 72 Stimmen dem Antrag der Kommissionmehrheit und schränkte damit die Weiterbildungspflicht ein. Im Gegensatz zum Ständerat beschloss die grosse Kammer mit 84 zu 66 Stimmen, die Kompetenz für die Festlegung der Promillegrenze dem Parlament zu übertragen. Die Bundesversammlung soll in einer nicht dem Referendum unterstellten Verordnung künftig festlegen, ab welcher Blutalkoholkonzentration nicht mehr gefahren werden darf. Der Rat lehnte es jedoch ab, die geltenden 0,8 Promille im SVG festzuschreiben und verwarf den entsprechenden Minderheitsantrag von Peter Föhn (V, SZ) mit 84 zu 68 Stimmen. Pia Hollenstein (G, SG) wandte sich im Namen einer Kommissionsminderheit gegen den Beschluss des Ständerates, einen nicht qualifizierten Blutalkoholgehalt von unter 0,8 Promille als leichte Widerhandlung einzustufen. Der Ständerat wollte, dass bei einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,5 und 0,8 Promille von einem Führerausweisentzug abgesehen wird, wenn keine zusätzlichen verkehrsgefährdenden Handlungen hinzukommen. Mit 79 zu 75 Stimmen schloss sich das Plenum dem Ständerat an. Fast die Hälfte der Kommission wollte beim Führerausweisentzug bei Berufschaffere eine Sonderregelung des Ständerates übernehmen. Für diese Fahrzeuglenker sollte die Mindestdauer des Ausweisentzuges herabgesetzt werden können, wenn sie lediglich eine mittelschwere Widerhandlung gegen das SVG begehen. Das Plenum verzichtete jedoch mit 83 zu 50 Stimmen auf diese Sonderregelung. Eine weitere Kommissionsminderheit wollte mit dem Bundesrat eine Verdoppelung des so genannten dauernden Fahrzeugausweisentzugs auf zehn Jahre. Die Mehrheit hielt mit dem Ständerat an der geltenden fünfjährigen Frist fest. Abgelehnt wurde ein Minderheitsantrag, die Taxifahrer von der Pflicht zur Einrichtung eines Fahrtenschreibers zu befreien. Der Antrag einer links-grünen Kommissionsminderheit, Tempo 30 in Wohnquartieren sowie für Strassen mit überdurchschnittlicher Unfallhäufigkeit und Lärmimmissionen im SVG zu verankern, wurde vom Plenum auch nicht angenommen. Erfolg hatte Odilo Schmid (C, VS) mit seinem Antrag, dem Bundesrat mit einem neuen Artikel (53a) die Kompetenz zu verkehrslenkenden Massnahmen nicht nur im Transitverkehr, sondern auf dem gesamten übergeordneten Strassennetz und für alle Fahrzeugkategorien einzuräumen – dies vor dem Hintergrund der häufigen Stausituationen. Sein Antrag wurde mit 83 zu 55 Stimmen angenommen. Eine bürgerliche Kommissionminderheit wandte sich gegen flächendeckende Atem-

Alkoholproben, die künftig auch ohne Anzeichen von Trunkenheit möglich sein sollen. Bundesrat Leuenberger wies auf die präventive Wirkung solcher Kontrollen hin und erinnerte den Rat auch daran, die verdachtsfreie Atemluftkontrolle sei mit einer vom Parlament überwiesenen Motion ausdrücklich verlangt worden. Das Plenum stimmte mit 76 zu 54 Stimmen der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 70 zu 33 Stimmen bei 13 Enthaltungen genehmigt.

Wie der Nationalrat beschloss der **Ständerat** bei der Bereinigung der Differenzen, dem Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung der Promillegrenze zu entziehen und sie dem Parlament zu übertragen. Der Entscheid fiel mit 20 zu 14 Stimmen. In der Erstberatung hatte die Kleine Kammer noch mit 20 zu 15 Stimmen dem Bundesrat die Kompetenz zugesprochen, die Promillegrenze senken zu dürfen. An der obligatorischen dreijährigen Weiterbildungspflicht für alle Neulenker hielt die Kleine Kammer fest. Diesem Entscheid stimmte schliesslich auch der **Nationalrat** in der Wintersession 2001 zu. Die Grosse Kammer erklärte sich auch mit der vom Ständerat ins SVG eingefügten Bestimmung einverstanden, nach welcher der Bundesrat beim Auftreten von schweren Verkehrsstörungen auf dem Strassennetz von nationaler Bedeutung Verkehrslenkungsmaßnahmen anordnen kann. In der dritten Beratungsrunde folgte der Ständerat bei zwei letzten Differenzen dem Nationalrat.

In der Schlussabstimmung stimmte der Nationalrat der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes mit 157 zu 13 Stimmen zu. Der Ständerat nahm die Vorlage einstimmig an.

99.054 Neuer NEAT-Gesamtkredit

Botschaft vom 31. Mai 1999 über den neuen NEAT-Gesamtkredit (BBI 1999 7325)

Ausgangslage

Volk und Stände haben am 29. November 1998 der Vorlage über Bau und Finanzierung der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Finöv) deutlich zugestimmt. Damit ist die Finanzierung der NEAT als eines der Infrastrukturvorhaben zur Bahnmodernisierung gesichert und die Realisierung kann zielstrebig umgesetzt werden. In einem nächsten Schritt werden der Bundesversammlung entsprechend Artikel 196 Ziffer 3 der Bundesverfassung (aArt. 24 UeB BV) die erforderlichen Mittel zur Bewilligung beantragt.

Bis anhin wurden Verpflichtungskredite in der Höhe von rund 2,5 Milliarden Franken für die Realisierung des NEAT-Konzeptes (einschliesslich Integration Ostschweiz) freigegeben. Diese bestehenden NEAT-Verpflichtungskredite werden aufgehoben. Die beim Vollzug derselben eingegangenen Verpflichtungen und geleisteten Zahlungen werden dem neuen NEAT-Gesamtkredit belastet, welcher die NEAT-Investitionen seit 1993 umfasst. Um die Forderung nach einer durchgängigen und transparenten Gliederung zu erfüllen, wird er entsprechend der NEAT-Controlling-Weisung in Objektkredite gegliedert. Sieben Objektkredite entsprechen jeweils einem Werk. Der achte Objektkredit enthält die Reserven.

Für die Realisierung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale wird ein Gesamtkredit einschliesslich Reserven von 12 600 Millionen Franken (Preis- und Projektstand 1998, ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen) beantragt. Die erste freizugebende Phase beträgt 9 700 Millionen und die zweite gesperrte Phase 2 900 Millionen Franken. Die Objektkredite werden wie folgt auf die Phasen und Objekte aufgeteilt:

	Investitionen in Mio. Fr.		Total
	1. Phase freigegeben	2. Phase gesperrt	
a. Projektaufsicht	65	-	65
b. Achse Lötschberg	2754	-	2754
c. Achse Gotthard	5410	1202	6612
d. Ausbau Surselva	105	-	105
e. Anschluss Ostschweiz	40	810	850
f. Ausbauten St. Gallen-Arth-Goldau	5	69	74
g. Streckenausbauten Übriges Netz	214	257	471
h. Reserven	1107	562	1669

Der Bundesrat bewirtschaftet den Gesamtkredit. Er kann insbesondere:

- a. geringfügige Verschiebungen zwischen den in Artikel 1 Buchstaben a-g genannten Objektkrediten vornehmen;
- b. die Objektkredite in Tranchen freigeben;
- c. Freigaben aus den Reserven (Art. 1 Bst. h) zu Gunsten der übrigen Objektkredite vornehmen, wenn nachgewiesen ist, dass die Mehrkosten nicht durch Kompensationsmöglichkeiten aufgefangen werden können;
- d. den Gesamtkredit um die ausgewiesene Teuerung, die Mehrwertsteuer und die Bauzinsen erhöhen

Verhandlungen

28.09.1999 NR Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

08.12.1999 SR Zustimmung.

Im **Nationalrat** wurde Eintreten auf die Vorlage ohne Gegenantrag beschlossen. In der Detailberatung beantragte Georges Theiler (R, LU) im Namen einer Kommissionsminderheit sowie der FDP-Fraktion, den Kredit für den Bau der NEAT mit 13,6 Milliarden Franken formell in der gleichen Höhe festzulegen, wie er vom Volk in der FinöV-Abstimmung angenommen worden war. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Kredit von 12,6 Milliarden Franken, bei dem Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen ausgeklammert sind, obsiegte jedoch mit 115 zu 37 Stimmen. Gegen den Widerstand einer weiteren Kommissionsminderheit, die an der ursprünglichen Etappierung festhalten wollte, hiess der Rat mit 108 zu 32 Stimmen den nachträglichen Antrag des Bundesrates gut, dringliche Ausbauten auf der Strecke St.Gallen–Arth-Goldau in die erste Phase zu verlegen. Die Vorlage wurde in der Gesamtabstimmung mit 137 zu 8 Stimmen gutgeheissen.

Im **Ständerat** setzte sich Rolf Schweizer (R, ZG) ohne Erfolg für ein Vorziehen der zweiten Etappe des Zimmerbergtunnels ein. Er wies darauf hin, dass ein Bankenkonsortium zur Vorfinanzierung bereit wäre. Die Kleine Kammer folgte jedoch den Vorschlägen des Bundesrates und dem Nationalrat und hiess den NEAT-Gesamtkredit einstimmig gut.

99.062 Chemins de fer fribourgeois. Sanierung

Botschaft vom 11. August 1999 über die Sanierung der Compagnie des Chemins de fer fribourgeois (GFM) (BBI 1999 9105)

Ausgangslage

Die Compagnie des Chemins de fer fribourgeois (GFM) ist finanziell sanierungsbedürftig; die Unternehmung bedarf einer Finanzspritze im Umfange von insgesamt 16,6 Millionen Franken. Die Ursache dieser finanziellen Schwierigkeiten liegen einerseits darin, dass in den letzten 15 Jahren verschiedentlich namhafte zukunftsbezogene, jedoch überhöhte und nicht der Marktrealität angemessene Investitionen getätigt wurden, ohne dass deren Tragbarkeit bzw. Rentabilität genügend abgeklärt wurde. Andererseits versagten Führungs- und Kontrollinstrumente. Bei Dritten (Banken, Pensionskassen) wurden Kredite aufgenommen, teils ohne die notwendige Ermächtigung der zuständigen Gesellschaftsorgane, teils ohne genügend klare Begründung und Rechtfertigung. Der Bund ist zwar nicht zwingend verpflichtet, sich an einer Sanierung der GFM zu beteiligen. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die finanzielle Beteiligung an einer Sanierung für den Bund – im Vergleich zu einem Konkursfall – die kostengünstigere Variante ist. So müsste beispielsweise bei einem Konkurs der Unternehmung eine Auffanggesellschaft gegründet werden, damit der Service public aufrechterhalten werden kann. Auf Grund der Tatsache, dass im verantwortlichen Verwaltungsrat der GFM auch ein Bundesvertreter und ein Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Einsitz hatten, könnte der Bund nach Artikel 754 in Verbindung mit Artikel 762 Absatz 4 OR unter Umständen zur Rechenschaft gezogen und zu Schadenersatz verpflichtet werden. Der Bundesrat hat seinerseits entschieden, wegen des beträchtlichen Prozessrisikos und der zu erwartenden Prozessdauer auf Verantwortlichkeitsklagen bzw. auf Rückgriffe zu verzichten. Der Bundesrat ist bereit, einen einmaligen Beitrag an die Sanierung der GFM zu beantragen. Er hat diese Bereitschaft jedoch von einer Anzahl Bedingungen abhängig gemacht, die eine effizientere Führung der Unternehmung sicherstellen sollen und die inzwischen erfüllt sind. Zudem sind die entsprechenden Lehren gezogen und eine deutliche Signalwirkung für die Geschäftsführung der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs erzielt worden. Mit der vorliegenden Botschaft wird ein Bundesbeitrag von 5,532 Millionen Franken an die Sanierung der GFM beantragt.

Verhandlungen

20.03.2000 NR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

19.06.2000 SR Zustimmung.

23.06.2000 NR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (140:29)

23.06.2000 SR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (42:0)

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des **Nationalrats** beantragte dem Plenum, dass der Sanierungsanteil des Bundes seiner Beteiligung am Aktienkapital entsprechen müsse. Das sind 26,9 Prozent beziehungsweise 4,5 Millionen Franken, eine Million weniger als vom Bundesrat beantragt. Namens einer Kommissionsminderheit beantragte Peter Vollmer (S, BE), dem Bundesrat zu folgen und dem Sanierungsbeitrag von 5,5 Millionen zuzustimmen. Gemäss Bunderat Leuenberger entspricht dieser Sanierungsbeitrag der politischen Verantwortung und dem Willen des Bundes, den öffentlichen Verkehr in der betroffenen Region zu sichern. Der Nationalrat folgte mit 98 zu 67 Stimmen dem Bundesrat und der Kommissionsminderheit. Der **Ständerat** stimmte dem Sanierungsbeitrag von 5,5 Millionen Franken oppositionslos zu.

99.074 Revidierte Rheinschiffahrtsakte. Zusatzprotokoll Nr. 5

Botschaft vom 8. September 1999 über das Zusatzprotokoll Nr. 5 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte (BBI 1999 9089)

Ausgangslage

Die Europäische Union (EU) und die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) führen seit 1989 Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt durch. Die Massnahmen umfassen einerseits die Förderung der Verschrottung von Schiffen durch Prämienzahlungen («Abwrackaktion») und andererseits Auflagen für die Inbetriebnahme neuer Schiffe («Alt-für-Neu-Regelung»: die Schiffseigner müssen alten Schiffsraum verschrotten, wenn sie neuen in Betrieb nehmen, oder stattdessen einen «Sonderbeitrag» an die Abwrackkasse entrichten).

Die Schweiz ist via ZKR an den Massnahmen beteiligt. Völkerrechtliche Basis ist das Zusatzprotokoll Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte. Ende 1999 läuft dieses Zusatzprotokoll aus. Ein Teil der Strukturbereinigungsmassnahmen, nämlich die Alt-für-Neu-Regelung, soll aber als Auslaufmassnahme noch bis 2003 weiter geführt werden. Das macht ein neues, fünftes Zusatzprotokoll zur Rheinschiffahrtsakte nötig. Es wurde am 28. April 1999 von den fünf Mitgliedstaaten der ZKR unterzeichnet. Mit der Alt-für-Neu-Auslaufregelung übernimmt die ZKR entsprechende Beschlüsse der EU. Nicht übernommen hat die ZKR dagegen den im EU-Recht ebenfalls enthaltenen unbefristeten Mechanismus zur Reaktivierung von Strukturbereinigungsmassnahmen im Falle von schweren Störungen des Binnenschiffahrtsmarkts («Krisenmechanismus»). Die Alt-für-Neu-Auslaufmassnahmen werden von der Europäischen Kommission koordiniert. An der Aktion beteiligt sind Deutschland, Frankreich, Belgien, die Niederlande, Österreich und die Schweiz. Im Gegensatz zur Strukturbereinigung 1989–1999 sieht die neue Regelung keine staatlichen Beiträge vor. Die Staaten müssen aber einen Binnenschiffahrtfonds einrichten und verwalten. Gespeist wird der Fonds aus den Alt-für-Neu-Sonderbeiträgen der Unternehmer. Die Fondsmittel können auf Antrag der Binnenschiffahrtsverbände im Rahmen von Aktionen auf Gemeinschafts- und Rheinschiffahrtsebene für Fördermassnahmen im Sozial- und Ausbildungsbereich verwendet werden.

Die sich aus dem Zusatzprotokoll Nr. 5 ergebenden konkreten Verpflichtungen sind in einer Verordnung der ZKR in Übereinstimmung mit dem EU-Recht festgelegt. Da nicht alle Vorschriften direkt anwendbar sind, bedarf es zusätzlicher nationaler Regelungen, namentlich betreffend den schweizerischen Binnenschiffahrtfonds. Das Zusatzprotokoll ist bereits ab dem 1. Januar 2000 anwendbar. Das Bundesgesetz über die Durchführung der Massnahmen ist deshalb dringlich.

Verhandlungen

Vorlage 1

Bundesgesetz über die Durchführung von Auflagen für die Inbetriebnahme von Rheinschiffen und von Massnahmen zur Förderung des Rheinschiffsverkehrs

08.12.1999 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates, unter Vorbehalt der Dringlichkeitsklausel.

21.12.1999 NR Zustimmung zum Beschluss des Ständerates, unter Vorbehalt der Dringlichkeitsklausel.

- 21.12.1999 SR Die Dringlichkeitsklausel wird angenommen.
21.12.1999 NR Die Dringlichkeitsklausel wird angenommen.
22.12.1999 SR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (39:0)
22.12.1999 NR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (175:0)

Vorlage 2

Bundesbeschluss betreffend das Zusatzprotokoll Nr. 5 zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte

- 08.12.1999 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
21.12.1999 NR Zustimmung.
22.12.1999 SR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (39:0)
22.12.1999 NR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (172:0)

Die Vorlage wurde in beiden Räten ohne Diskussion und einstimmig angenommen.

99.094 "Sonntags-Initiative". Volksinitiative

Botschaft vom 1. Dezember 1999 zur Volksinitiative "für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)" (BBl 2000 503)

Ausgangslage

Die Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)» wurde am 1. Mai 1998 mit 111 718 gültigen Unterschriften in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs bei der Bundeskanzlei eingereicht. An einem Sonntag pro Jahreszeit sollen alle öffentlichen Plätze und Strassen der Bevölkerung zum freien Gemeingebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr offen stehen. Ausgenommen davon ist der öffentliche Verkehr. Der Bundesrat bestimmt die im öffentlichen Interesse liegenden Ausnahmen. Die Fahrverbote sollen vorerst für vier Jahre gelten. Im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag sollen Volk und Stände nochmals darüber abstimmen, ob der Versuch unbefristet gelten soll.

Die Initiantinnen und Initianten wollen der Bevölkerung Raum für Begegnungen und sogenannte Erlebnistage ermöglichen. Die Initiative sei nicht als Verbotsinitiative gedacht und richte sich nicht gegen das Auto; es gehe vielmehr darum, dass die Bevölkerung an vier Tagen die Gelegenheit erhalte, einmal etwas anderes zu tun. Es würden Freiräume zur lustvollen Nutzung entstehen, wenn Plätze und Strassen von Motorfahrzeugen nicht besetzt seien. Veranstaltungen auf der Autobahn wie Velo-Rallye, Inline skaten usw. oder eine «Uestetete im Quartier» oder Passfahrten für Alltagsvelofahrende seien denkbar. Es könnten alternative Formen der Mobilität getestet werden. Vor allem aber könnten die schwächeren Verkehrsteilnehmer die Strassen ohne Unfallgefahr benutzen. Die Initiative könne einen Beitrag an die Volksgesundheit leisten. Zudem sehen die Initiantinnen und Initianten autofreie Sonntage als Chance für den schweizerischen Tourismus.

Der Bundesrat ist nicht der Ansicht, dass die Lebensqualität durch staatlich verordnete «Erlebnistage» zu steigern ist, insbesondere auch, weil das Verbot keine Anreize zum richtigen Verhalten bietet. Das Volksbegehren würde sich im Weiteren unterschiedlich auf die Bevölkerung auswirken: Bewohnerinnen und Bewohner, die keinen oder nur ungenügenden Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel haben, würden ungerechtfertigterweise benachteiligt. Negative wirtschaftliche Auswirkungen wären für die – insbesondere in abgelegenen Gebieten – vom Tourismus abhängigen Wirtschaftszweige (Gastgewerbe, Bergbahn-, Carunternehmungen usw.) zu erwarten. Im Gegensatz zu den Energiesparmassnahmen während der Erdölkrise von 1973 und der «Burgdorferinitiative», die «lediglich» ein Motorfahrzeugfahrverbot vorsahen, sollen mit der vorliegenden Initiative die Strassen der Bevölkerung zum freien Gemeingebrauch ohne Motorfahrzeugverkehr geöffnet werden. Das würde bedeuten, dass die Bevölkerung z. B. auf Autobahnen zu Fuss gehen, Inline skaten oder Velo fahren dürfte. Da aber Ausnahmen vom Fahrverbot bestehen und daher eine erhebliche Anzahl Fahrzeuge die Strassen weiterhin im üblichen Umfang benützen würden (Polizei, Notfalldienste, Fahrten, die bereits heute vom Sonntags- und Nachtfahrverbot befreit sind, Taxis, motorisierte Invalidenfahrstühle und Behindertentransporte), wären schwerwiegende Probleme mit der Verkehrssicherheit vorprogrammiert. Es würde im Ausland kaum verstanden werden, wenn der private Strassenverkehr an den betreffenden Sonntagen an der Schweizer Grenze blockiert würde. Der Schweiz dürfte vielmehr zum Vorwurf gemacht werden, durch das Sonntagsfahrverbot in den Nachbarländern Umwegverkehr zu erzeugen; sie müsste daher eventuell sogar mit Vergeltungsmassnahmen rechnen. Die Annahme der Initiative würde generell die Glaubwürdigkeit der

Schweiz in der internationalen Verkehrspolitik schwächen. An diesen Überlegungen ändert nichts, dass es sich hier um einen Versuch von vier Jahren handelt und über die endgültige Einführung in einer weiteren Volksabstimmung abgestimmt werden müsste. Die Nachteile sind derart augenfällig, dass bereits auf einen Versuch verzichtet werden kann. Der Bundesrat beantragt aus diesen Gründen den eidgenössischen Räten, die «Sonntags-Initiative» Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Verhandlungen

Vorlage 1

Bundesbeschluss zur Volksinitiative "für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)"

08.03.2001 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

04.10.2001 NR Zustimmung.

11.03.2002 SR Die Frist für die Behandlung der Initiative wird um ein Jahr verlängert, bis zum 30. April 2003.

22.03.2002 NR Die Frist für die Behandlung der Initiative wird um ein Jahr verlängert, bis zum 30. April 2003.

13.12.2002 SR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (34:8)

13.12.2002 NR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (96:70)

Vorlage 2

Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Aenderung

04.10.2001 NR Beschluss abweichend vom Entwurf der Kommission.

03.12.2001 SR Nichteintreten

04.03.2002 NR Festhalten

11.03.2002 SR Eintreten

24.09.2002 SR Das Bundesgesetz wird in der Gesamtabstimmung abgelehnt.

Als Erstrat verwarf die **Kleine Kammer** die Sonntags-Initiative mit 29 zu 7 Stimmen ohne Gegenvorschlag. Auch der **Nationalrat** empfahl die Ablehnung der Initiative mit 111 zu 66 Stimmen. Er hiess jedoch gleichzeitig einen indirekten Gegenvorschlag, bzw. eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes gut: So soll am Betttag von 05.00 bis 22.00 Uhr ein landesweites Fahrverbot für Motorfahrzeuge bestehen und dies versuchsweise während vier Jahren. Davon ausgenommen sind der öffentliche Verkehr und die Reiseautos. Der Antrag für einen autofreien Betttag war von Peter Föhn (V, SZ) eingebracht worden. Sein Antrag wurde einem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt, die ihrerseits einen autofreien Sonntag pro Jahr vorgeschlagen hatte. Sie wollte die Wahl dieses Sonntags aber dem Bundesrat überlassen. Der Antrag Föhn siegte mit 86 zu 85 Stimmen über den Antrag der Mehrheit der Verkehrskommission. Eine Kommissionsminderheit wollte auf einen indirekten Gegenvorschlag ganz verzichten. Sie wurde von Liberalen, Freisinnigen und Mitgliedern der SVP-Fraktion unterstützt. Ihr Antrag unterlag jedoch mit 94 zu 84 Stimmen.

Die ständerätliche Verkehrskommission empfahl mit knapper Mehrheit, dem Nationalrat zu folgen und sich für einen autofreien Betttag auszusprechen. Der **Ständerat** beschloss jedoch mit 24 zu 20 Stimmen, darauf zu verzichten und auf die entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes nicht einzutreten. Die Idee eines autofreien Dank-, Buss- und Bettages fand zwar Befürworter über die Parteigrenzen hinweg. Es überwogen jedoch die Bedenken über die zu erwartenden Vollzugprobleme. Die **Grosse Kammer** hielt ihrerseits mit 88 zu 75 Stimmen am autofreien Betttag fest, worauf der **Ständerat** mit 20 zu 18 Stimmen - seiner Kommissionsmehrheit folgend - doch Eintreten auf das Geschäft beschloss. Ernst Leuenberger (S, SO) hielt als Sprecher der Verkehrskommission des Ständerats fest, mit dem Eintreten gehe das Geschäft zurück an die Kommission, welche einen eigenen Gegenvorschlag zur Sonntags-Initiative mit einigen Abweichungen zum nationalrätlichen Gegenvorschlag erarbeiten werde. In der Herbstsession 2002 schlug die ständerätliche Kommission dem Ratsplenum vor, den Bundesrat zu beauftragen, einen andern Sonntag als den Betttag für autofrei zu erklären. Grund dafür war auch der Umstand, dass gleichzeitig mit dem Betttag im Waadtland jeweils der traditionelle Comptoir Suisse stattfindet und man einen Affront gegenüber der Romandie verhindern wollte. Das Parlament sollte nach vier Jahren erneut über die Weiterführung des autofreien Sonntags entscheiden können. Der Ständerat lehnte auch diesen Gegenvorschlag seiner Kommissionsmehrheit ab und folgte damit der ablehnenden Haltung einer Kommissionsminderheit und des Bundesrates. Die Vorlage wurde in der Gesamtabstimmung mit 25 zu 16 Stimmen abgelehnt.

Da dies wie Nichteintreten gehandhabt wird und der Ständerat bereits einmal Nichteintreten beschlossen hatte, war der Gegenvorschlag endgültig vom Tisch.

Die Volksinitiative wurde in der Volksabstimmung vom 9. Mai 2003 mit 62,4% Nein-Stimmen und allen Ständen abgelehnt (vgl. Anhang G).

In der Schlussabstimmung wurde die „Sonntags-Initiative“ im Nationalrat mit 96 zu 70 Stimmen und im Ständerat mit 34 zu 8 Stimmen abgelehnt. Für die Initiative sprachen sich im Nationalrat die Grünen, die Sozialdemokraten, die Mitglieder der Evangelischen und Unabhängigen Fraktion sowie ein knappes Drittel der christlichdemokratischen Fraktion aus.

Die Volksinitiative wurde in der Volksabstimmung vom 9. Mai 2003 mit 62,4% Nein-Stimmen und allen Ständen abgelehnt (vgl. Anhang G).

99.408 Parlamentarische Initiative (Brändli Christoffel). Ergänzung des Nationalstrassennetzes

Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates: 03.02.00 (BBI 2000 3212)
Stellungnahme des Bundesrates: 03.05.00 (BBI 2000 3224)

Ausgangslage

Die parlamentarische Initiative verlangt, der Anhang zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 sei dahingehend zu ergänzen, dass die Kantonsstrasse durch das Prättigau (Landquart–Klosters/Verladestation Vereinatunnel) ins Netz der Nationalstrassen (Nationalstrasse 2./3. Klasse) aufgenommen wird.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates kam bei der Vorprüfung der parlamentarischen Initiative zum Ergebnis, die darin angesprochene Problematik des Ausbaus der Zufahrtsstrasse zum Vereinatunnel stelle einen Sonderfall dar, der einer näheren Prüfung bedürfe. Zwar sei die Kommission nach wie vor der Meinung, bei der Fertigstellung und beim Ausbau des Nationalstrassennetzes müsse eine Gesamtschau vorgenommen werden und es dürften grundsätzlich nicht Einzelfalllösungen angestrebt werden, welche andere, ebenso berechnete Begehren ausser Acht lassen. Die Kommission unterstütze im Grundsatz die vom Bundesrat beschlossene Prioritätenordnung beim Nationalstrassenbau und halte fest, dass die Fertigstellung des bereits geplanten Nationalstrassennetzes nicht in Frage gestellt werden dürfe. Die Kommission teilte allerdings die Meinung des Initianten, der Kanton Graubünden befinde sich in einer besonderen Situation. Die Nettoverkehrslasten dieses Gebirgskantons seien auf Grund des ausgedehnten Strassennetzes sowie des geringen Nationalstrassenanteils unbestrittenermassen besonders hoch. Mit der angestrebten Umklassierung solle dem Kanton durch die finanzielle Entlastung ermöglicht werden, die Zufahrten wintersicher auszubauen. Damit wären auch die Südtäler Graubündens und des Engadins weniger weit entfernt vom nächsten Anschluss an das Nationalstrassennetz. Die Kommission war zudem der Auffassung, es sei nicht sinnvoll in den Bau des Vereinatunnels 700 Millionen Franken zu investieren, ohne dafür zu sorgen, dass auch die Tunnelzufahrten das ganze Jahr hindurch sicher befahren werden können. Auf Grund all dieser Überlegungen kam die Kommission zum Schluss, es handle sich nicht um ein Präjudiz hinsichtlich der Erweiterung des Nationalstrassennetzes und stellte mit zehn Ja- zu einer Neinstimme (bei einer Enthaltung) den Antrag, der Initiative Folge zu leisten.

Der Bundesrat seinerseits anerkannte in seiner Stellungnahme vom 3. Mai 2000 gewisse Schwierigkeiten des Kantons Graubünden, seine grossen Strassenlasten zu finanzieren. Andererseits sah er in der Prättigauerstrasse auch keinen Sonderfall, zumal andere Kantone sich in vergleichbarer Lage befänden. Er sei bereit, eine Netzbereinigung vorzunehmen, allerdings in einer Gesamtschau und nicht einzelfallweise aufgrund von Sofortmassnahmen. Nur dieses Vorgehen erlaube es, anhand objektiver Kriterien sachgerechte Entscheide zu fällen. Der Bundesrat anerkannte auch die Dringlichkeit der Umfahrung von Saas. Für dieses Problem habe er im Rahmen des Mehrjahresprogramms für die Hauptstrassen zusammen mit dem Kanton Graubünden eine vertretbare Lösung gefunden. Ziel sei es, mit dem Bau der Umfahrung von Saas so rasch als möglich zu beginnen. Der Bundesrat beantragte, die parlamentarische Initiative abzulehnen.

Verhandlungen

06.10.1999 SR Der Initiative wird Folge gegeben.

19.06.2000 SR Beschluss gemäss Antrag der Kommission

09.09.2000 NR Zustimmung.

06.10.2000 SR Die Verordnung der Bundesversammlung wird in der Schlussabstimmung angenommen. (41:0)

06.10.2000 NR Die Verordnung der Bundesversammlung wird in der Schlussabstimmung angenommen. (157:20)

Der Initiative wurde im **Ständerat** in der Herbstsession 1999 einstimmig Folge gegeben. Fritz Schiesser (R, GL) und Pierre-Alain Gentil (S, JU) fanden die Aufklassierung einer einzelnen Kantonsstrasse zur Nationalstrasse jedoch problematisch. Da sich die Vorstösse häuften, die in anderen Kantonen ebenfalls eine Aufklassierung von Hauptstrassen zu Nationalstrassen verlangten, plädierten sie für eine gesamtheitliche Überprüfung des Nationalstrassennetzes und damit für die Annahme einer gleichzeitig traktandierten Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (99.3456: Motion KVF-SR. Überprüfung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz). Diese Motion wurde einstimmig überwiesen.

Der **Ständerat** nahm in der Sommersession 2000 den Gesetzesentwurf seiner Verkehrskommission ohne grössere Diskussion einstimmig an und stimmte damit der Aufwertung der Strasse durch das Prättigau zu einer Nationalstrasse 2./3. Klasse zu. Der Bundesrat hatte Nichteintreten beantragt.

Im **Nationalrat** stellte Pia Hollenstein (G, SG) im Namen der Kommissionsminderheit einen Nichteintretensantrag. Sie hielt fest, es solle hier kein Präjudiz geschaffen werden. Es gehe nicht an, mit Parlamentarischen Initiativen und Motionen das Nationalstrassennetz zu erweitern, solange nicht eine Gesamtplanung mit ausgewiesenen Bedürfnissen vorliege. Der Nationalrat stimmte jedoch mit 108 zu 25 Stimmen für Eintreten und nahm die Vorlage an.

00.034 "Strassen für alle". Volksinitiative

Botschaft vom 13. März 2000 zur Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)" (BBI 2000 2887)

Ausgangslage

Die Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)" wurde am 16. März 1999 mit 112 395 gültigen Unterschriften in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs bei der Bundeskanzlei eingereicht. Danach soll die Höchstgeschwindigkeit innerorts unter Vorbehalt begründeter Ausnahmen (insbesondere auf Hauptstrassen, sofern dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft namentlich vor Lärm zulassen) allgemein auf 30 km/h herabgesetzt werden. Übergangsrechtlich wird für die Umsetzung der Initiative ein Jahr ab Annahme durch Volk und Stände eingeräumt. Das von den Initiantinnen und Initianten angestrebte Ziel, mittels Tempobeschränkung innerorts die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Umweltbelastung zu mindern und damit eine bessere Wohnqualität zu erreichen, ist begrüssenswert, doch ist der vorgeschlagene Weg aus folgenden Gründen nicht geeignet, das angestrebte Ziel zu erreichen: Es ist zwar unbestritten, dass tiefere Geschwindigkeiten die Verkehrsunfälle reduzieren und – wenn sie das gesamte Fahrverhalten beruhigen und damit einen homogenen Verkehrsfluss bewirken – den Schadstoffausstoss wie auch den Treibstoffverbrauch vermindern. Derartige Verbesserungen lassen sich allerdings nur erreichen, wenn eine angeordnete Tempomassnahme auch eingehalten wird. Es ist allgemein anerkannt, dass allein mit der Einführung einer Verkehrsregel bzw. einer Signalisation – wie dies bei Annahme der Initiative der Fall wäre – das effektiv gefahrene Tempo nicht entsprechend gesenkt werden kann. Ohne flankierende bauliche oder technische Verkehrsberuhigungsmassnahmen können die angestrebten Verbesserungen nicht im erwünschten Mass erreicht werden. Die Initiative geht auf eine vollständig flächendeckende Einführung von Tempo 30 aus und nimmt zu wenig Rücksicht auf Ausbaugrad und Erscheinungsbild der Strassen. Zwar sieht die Initiative vor, dass die zuständige kantonale Behörde in begründeten Fällen Abweichungen verfügen kann; das im Initiativtext erwähnte Beispiel eines "begründeten Falls", wonach auf Hauptstrassen die Geschwindigkeit nur hinaufgesetzt werden könnte, wenn die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft, namentlich vor Lärm, dies zulassen, macht jedoch unmissverständlich deutlich, dass selbst bei einer grosszügig ausgebauten Hauptstrasse kaum je eine Hinaufsetzung auf 50 km/h möglich wäre, weil bekanntlich jede Tempoerhöhung sich negativ auf das Unfallgeschehen und damit auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Tempo 30 generell auf dem gesamten Strassennetz innerorts, das vom Ausbaugrad und Erscheinungsbild her ausserordentlich heterogen ist, erscheint jedoch unverhältnismässig. Die erfahrungsgemäss schlechte Einhaltung einer Tempomassnahme auf

Strassen, deren Ausbau und Bild nicht mit der Beschränkung übereinstimmt und die sich mit polizeilichen Kontrollen allein auch nicht oder nur unwesentlich verbessern liesse, führte letztlich nicht zum angestrebten besseren Schutz von Leib und Leben. Mit der Einführung von Tempo 30 generell bliebe es auch nicht mehr im gleichen Mass den für die Finanzierung zuständigen kantonalen und kommunalen Behörden überlassen, die Prioritäten beim Rück- und Umbau von Strassen bzw. bei der Anordnung flankierender Massnahmen unter Mitwirkung der Bevölkerung festzulegen, um den Anliegen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Wohlbefindens der Anwohner optimal Rechnung tragen zu können. Im Übrigen besteht kein Grund, die 1975 geschaffene, einheitliche Zuständigkeit für die Anordnung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten aufzuteilen und die Kompetenz des Bundesrates zur Festlegung der Innerorts-Höchstgeschwindigkeit auf Volk und Stände zu übertragen. Der Bundesrat beantragt aus diesen Gründen den eidgenössischen Räten, die Initiative "Strassen für alle" Volk und Ständen zur Ablehnung ohne Gegenvorschlag zu empfehlen.

Verhandlungen

21.06.2000 NR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

05.10.2000 SR Zustimmung.

06.10.2000 NR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (118:68)

06.10.2000 SR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (34:7)

Im **Nationalrat** empfahlen namens der Mehrheit der Verkehrskommission Max Binder (V, ZH) und René Vaudroz (R, VD) die Ablehnung der Initiative ohne Gegenvorschlag. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit werde von allen Kommissionsmitgliedern unterstützt, die generelle Beschränkung der Geschwindigkeit sei aber ein sehr radikales und undifferenziertes Mittel. Die Möglichkeit zur Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren gäbe es schon seit 1989. Zudem würden die Initianten den Eindruck vermitteln, die Geschwindigkeit allein sei ausschlaggebend für die Verkehrssicherheit. Auch wäre die Umsetzung des Volksbegehrens äusserst kostspielig und die lokalen Behörden sowie die betroffene Bevölkerung hätten nicht mehr die Möglichkeit, auf ihrem Gemeindegebiet Prioritäten zu setzen.

Pia Hollenstein (G, SG) beantragte im Namen der Kommissionsminderheit, die Initiative Volk und Ständen zur Annahme zu empfehlen. Im Mittelpunkt stehe die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine neue menschlichere Verkehrskultur. Diese Ziele kämen einem grossen Teil der Bevölkerung zugute. Zudem sei unbestritten, dass Temporeduktionen weniger und auch weniger schwere Unfälle zur Folge hätten. Es sei kostengünstiger, Tempo 30 flächendeckend einzuführen, da dies viel weniger bauliche Massnahmen erfordere als Tempo-30-Zonen.

Die FDP-, SVP- und eine Mehrheit der CVP-Fraktion empfahlen, die Initiative abzulehnen. Für die Initiative setzten sich im Nationalrat Linke, Grüne, die Evangelische und Unabhängige Fraktion sowie Teile der Christlichdemokraten ein. In der Gesamtabstimmung empfahl die Grosse Kammer Volk und Ständen die Ablehnung der Initiative mit 95 zu 64 Stimmen.

Im **Ständerat** hielten Hans Hess (R, OW) als Kommissionspräsident und andere bürgerliche Votanten der Initiative vor allem den schwierigen Vollzug und die hohen Kosten notwendiger baulicher Massnahmen vor. Über Temporeduktionen müsse nach örtlichen Gegebenheiten entschieden werden. Eine Empfehlung der Kommission wurde im Ständerat oppositionslos überwiesen. Sie ersucht den Bundesrat, die Einführung von Tempo-30-Zonen und ähnlichen Massnahmen zu fördern, indem er den Kantonen und Gemeinden bei deren Anordnung möglichst grossen Spielraum belässt. Das entsprechende Massnahmenpaket soll der Bundesrat bis zur Volksabstimmung, spätestens aber bis Ende Juni 2001 vorlegen.

Pierre-Alain Gentil (S, JU) unterstützte die Initiative im Namen einer linken Kommissionsminderheit. Es liege auf der Hand, dass ein tieferes Tempo Zahl und Schwere der Unfälle senke. Auch international bestehe eine generelle Tendenz, die Tempolimiten zu senken.

In der Gesamtabstimmung empfahl die Kleine Kammer Volk und Ständen mit 31 zu neun Stimmen die Ablehnung der Initiative.

Die Volksinitiative wurde in der Volksabstimmung vom 4. März 2001 mit 79,7% Nein-Stimmen und von allen Ständen abgelehnt (vgl. Annexe G).

00.038 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein. Vertrag

Botschaft vom 29. März 2000 über den Vertrag zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein betreffend die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im Fürstentum Liechtenstein (BBI 2000 3727)

Ausgangslage

In der Volksabstimmung vom 27. September 1998 wurde das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) angenommen. In der Folge wurde unter Federführung der Zollverwaltung ein modernes, auf elektronischen Mitteln basierendes System für die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) entwickelt. Dieses System führt dazu, dass an der schweizerisch liechtensteinischen Grenze besetzte Kontrollstellen eingerichtet werden müssten, wenn die LSVA vom Fürstentum Liechtenstein nicht übernommen würde. Deshalb hat sich die liechtensteinische Regierung dafür ausgesprochen, gleichzeitig mit der Schweiz die LSVA einzuführen. Der vorliegende Vertrag regelt die Übernahme der LSVA durch das Fürstentum Liechtenstein und ermöglicht damit den Verzicht auf Kontrollstellen an der schweizerisch-liechtensteinischen Grenze. Der Vertrag geht von einem partnerschaftlichen Ansatz aus. Damit die LSVA in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein nach übereinstimmenden Rechtsregeln erhoben werden kann, übernimmt Liechtenstein die materiellen schweizerischen Vorschriften. Im Gegenzug verpflichtet sich die Schweiz, Liechtenstein über geplante Änderungen in der LSVA-Gesetzgebung rechtzeitig zu unterrichten. Streitfragen aus der Auslegung des Vertrags oder der darauf beruhenden Regierungsvereinbarung sind zunächst einer aus Vertretern beider Vertragsstaaten bestehenden gemischten Kommission zu unterbreiten. Kommt keine Einigung zu Stande, so ist der diplomatische Weg einzuschlagen. Als Ultima Ratio kann schliesslich jeder Vertragsstaat die Einsetzung eines Schiedsgerichts verlangen. Die in den Hoheitsgebieten der Vertragsstaaten sowie an der Zollgrenze eingenommenen Abgabenerträge werden unter Anwendung einheitlicher Kriterien einem beim Eidgenössischen Finanzdepartement geführten Pool zugeführt. Jede Vertragspartei erhält daraus nach einem in der Vereinbarung festgelegten Verteilungsmodus ihren Anteil am Reinertrag der LSVA. Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Er kann von jedem Vertragsstaat mit einer Frist von zwölf Monaten auf Ende jedes Kalenderjahres gekündigt werden. Die im vorliegenden Vertrag vorgesehene Regierungsvereinbarung bedarf nicht der Genehmigung durch die Bundesversammlung.

Verhandlungen

05.10.2000 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
11.12.2000 NR Zustimmung.

Die Vorlage wurde von beiden Räten einstimmig und ohne Diskussion angenommen

00.066 Revidierte Rheinschiffahrtsakte. Zusatzprotokoll Nr. 6

Botschaft vom 23. August 2000 über das Zusatzprotokoll Nr. 6 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte (BBI 2000 4844)

Ausgangslage

Mit dem Zusatzprotokoll Nr. 6 wird der Entwicklung des Sanktionsrechts in den einzelnen Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) Rechnung getragen. Insbesondere Zuwiderhandlungen gegen Umweltschutzvorschriften sollen, in Annäherung an die entsprechenden nationalen Normen, strenger bestraft werden können. In der geltenden Fassung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte ist die Höchstbusse für Verstösse gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften auf ca. 5000 Franken beschränkt. Eine adäquate Ahndung von Verstössen ist damit kaum mehr möglich. Dies gilt nicht nur für Verstösse gegen Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit der Rheinschiffahrt, sondern z.B. auch für Verstösse gegen die Besatzungsvorschriften. Die ZKR hat deshalb beschlossen, das Bussenmaximum mittels Zusatzprotokoll Nr. 6 auf etwa 40 000 Franken (25 000 Euro) zu erhöhen.

Verhandlungen

30.11.2000 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

05.03.2001 NR Zustimmung.

23.03.2001 SR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (44:0)

23.03.2001 NR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (182:0)

Die Vorlage wurde von beiden Räten einstimmig und ohne Diskussion angenommen

00.073 Anbindung der Schweiz ans französische und italienische Eisenbahnnetz

Botschaft vom 13. September 2000 über die Gewährleistung der Kapazität der südlichen Zulaufstrecken zu neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) und Botschaft über die Anbindung der Schweiz an das französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien (BBI 2000 5858 bzw. 5885)

Ausgangslage

Die am 2. November 1999 in Genf durch die Verkehrsminister der Schweiz und Frankreichs unterzeichnete Vereinbarung soll die langfristige Planung der Schienenanschlüsse des schweizerischen an das französische Netz, insbesondere ans Hochgeschwindigkeitsnetz, sicherstellen. Sie erfasst aber auch die Zusammenarbeit im klassischen Schienenverkehr (grenzüberschreitender Regionalverkehr, Güterverkehr). Analog zu den Vereinbarungen mit Deutschland und Italien betreffend die NEAT-Zulaufstrecken beinhaltet die Vereinbarung mit Frankreich noch keine detaillierten Bauprojekte, sondern nur die Rahmenbedingungen zu deren Erstellung. Die Verbesserungsmaßnahmen sollen modular und bedarfsgerecht in den nächsten 20 Jahren ausgeführt werden.

Hauptelement der Rahmenvereinbarung ist die Verbesserung der westlichen Zulaufstrecken der Schweiz in Richtung der französischen Hochgeschwindigkeitslinien. Die drei wichtigsten TGV-Zubringerstrecken sind:

- Genève–Nantua–Bourg-en-Bresse–Mâcon (Anbindung an bestehende Hochgeschwindigkeitslinie Paris–Sud–Est);
- Lausanne/Bern–Neuchâtel–Dole–Dijon–Aisy (Anbindung an bestehende Hochgeschwindigkeitslinie Paris–Sud–Est und an die zukünftige Linie des TGV Rhin–Rhône);
- Basel–Mulhouse (Anbindung an die zukünftigen Hochgeschwindigkeitsstrecken des TGV Est-européen und TGV Rhin–Rhône).

Langfristig soll die Fahrzeit auf rund zweieinhalb Stunden auf den Verbindungsstrecken Genf–Paris und Basel–Paris sowie auf rund dreieinviertel Stunden auf der Strecke Lausanne–Paris verkürzt werden.

Zur Umsetzung der Vereinbarung wird ein französisch-schweizerischer Lenkungsausschuss eingesetzt. Er wird aufgrund der noch zu erstellenden Vorprojekt- und Detailstudien Realisierungs- und Finanzierungspläne für jede Linie erstellen. Die Module können bis zum Zeithorizont 2020 und je nach verkehrlichem Bedarf umgesetzt werden. Dabei werden die Anteile zur Mitfinanzierung der beiden Länder ermittelt.

Diese müssen von den Verkehrsministern wiederum genehmigt werden. Auf Seite der Schweiz werden die Massnahmen und Finanzierungspläne in das Bundesgesetz über die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz einfließen. Die Botschaft und das Gesetz werden dem Parlament ca. 2001/2 unterbreitet. Die Finanzierung im Umfang von maximal 1,2 Milliarden Franken für die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz ans europäische Hochleistungsnetz ist durch den Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) gesichert.

Am 2. November 1999 haben die Verkehrsminister der Schweiz und Italiens in Basel eine bilaterale Vereinbarung unterzeichnet, mit der ausreichende Kapazitäten bei den südlichen Zulaufstrecken für den Alpen transit gewährleistet werden sollen. Diese Vereinbarung bezweckt langfristig die Realisierung von optimalen Verbindungen zwischen dem italienischen Hochleistungsnetz (HLN) und den Eisenbahn-Alpen transit-Achsen Lötschberg/Simplon und Gotthard, die einen Bestandteil des transeuropäischen Netzes der Europäischen Union bilden. Durch die Erleichterung des Zugangs zu den Wirtschaftszentren und die Reduktion der Reisezeit im Personenverkehr zwischen Mailand und Zürich, Bern und Lausanne auf rund zwei Stunden wird eine Verbesserung der Verkehrsqualität

erzielt.

Mit der Unterzeichnung dieser Vereinbarung zeigen die beiden Staaten die Leitlinien auf, die sie bezüglich der Eisenbahninfrastruktur-Planung zu befolgen gedenken, ohne jedoch die entsprechenden Massnahmen genau zu definieren. Die dazugehörigen Massnahmen werden schrittweise und koordiniert eingeführt. Die Kapazität und Qualität der betroffenen Strecken sollen fortlaufend gemäss der Entwicklung des Bedarfs sowie der Eisenbahntechnik verbessert werden. Die Umsetzung der im Rahmen dieser Vereinbarung vorgesehenen Massnahmen wird von einem Lenkungsausschuss koordiniert. Aufgrund der Entscheidungen des Lenkungsausschusses werden die Eisenbahnunternehmen die entsprechenden Massnahmen definieren und umsetzen.

Die Schweiz und Italien beabsichtigen damit, die Massnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur und des rationellen Streckenbetriebs zu ergänzen und die kurz-, mittel- und langfristig geplanten Vorhaben verbindlich festzulegen.

Kurzfristig werden punktuelle Massnahmen und Anpassungen des Lichtraumprofils durchgeführt. Mittel- und langfristig sind die Optimierung des Anschlusses an den Flughafen Malpensa sowie punktuelle Massnahmen und technische Verbesserungen vorgesehen, um auf den Achsen Lötschberg/Simplon – Novara und Mailand, Gotthard – Mailand und Novara die Kapazität zu erhöhen und die Reisezeit zu verkürzen. Ausserdem soll zwischen Lugano und Mailand eine neue Strecke zum Anschluss der NEAT (Gotthard) an das HLN gebaut werden. Und schliesslich ist geplant, entsprechend der Entwicklung der Marktbedürfnisse Terminals für den kombinierten Verkehr in Betrieb zu nehmen.

Bei der Finanzierung gilt der Grundsatz der Territorialität. Die Partnerschaft Öffentliche Hand/Privatwirtschaft wird in Erwägung gezogen, falls sie ein effizientes Mittel bei der Infrastrukturerstellung darstellt. Punktuelle Ausbauarbeiten zur Verhinderung von Engpässen in der Schweiz können über den Fonds für Eisenbahn- Grossprojekte finanziert werden. Die Verlängerung der NEAT bis nach Mailand könnte unter anderem im Rahmen der zweiten Etappe von BAHN 2000 unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Territorialität realisiert werden.

Verhandlungen

Vorlage 1

Bundesbeschluss betreffend die Vereinbarung mit Italien über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der NEAT an das italienische Hochleistungsnetz

30.11.2000 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

19.03.2001 NR Zustimmung.

Vorlage 2

Bundesbeschluss über die Genehmigung der Vereinbarung zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der französischen Republik zur Anbindung der Schweiz ans französische Eisenbahnnetz, insbesondere an die Hochgeschwindigkeitslinien

30.11.2000 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

19.03.2001 NR Zustimmung.

Die Vereinbarungen mit Italien und Frankreich waren im **Ständerat** unbestritten. Ständesvertreter aus der östlichen Schweiz wiesen jedoch auf die latente Gefahr der Vernachlässigung ihrer Region hin. Hermann Bürgi (V, TG) ging es dabei vor allem um die Anbindung des Bodenseeraumes an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Theo Maissen (C, GR) stellte fest, dass der ganze Landesteil Ost- und Südostschweiz nicht nur bezüglich Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr benachteiligt sei, sondern auch bezüglich der Fahrplangestaltung. Die beiden Bundesbeschlüsse wurden vom Ständerat einstimmig angenommen.

Im **Nationalrat** fand keine Diskussion statt. Die Vorlagen wurden einstimmig angenommen.

01.030 Internationaler Eisenbahnverkehr. Übereinkommen

Botschaft vom 30. Mai 2001 zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (BBI 2001 3945)

Ausgangslage

Das erste internationale Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) stammt aus dem Jahre 1893. Es schuf eine dem damaligen Stand des Völkerrechts entsprechende

Verwaltungsunion mit einem ständigen Sekretariat, dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr. Zweck dieser Regierungsorganisation war bis zur Unterzeichnung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) zur Änderung des COTIF vornehmlich die Weiterentwicklung der seit Jahrzehnten bestehenden einheitlichen Rechtsordnungen für die internationale Personen- und Güterbeförderung; es sind dies namentlich die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) und die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM). Die Schweiz wollte von sich aus eine einheitliche Rechtsordnung schaffen, weil sie von Anfang an im nationalen wie im internationalen Verkehr Nutzen aus diesem Verkehrsmittel gezogen hatte; auf ihre Initiative hin nahmen die Entwicklungen im Eisenbahnrecht ihren Lauf. An acht Revisionskonferenzen wurde das Eisenbahnrecht an die wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Änderungen angepasst. Die letzte eingehende Revision geht auf das Jahr 1980 zurück. Anlässlich dieser 8. Revisionskonferenz erfolgte eine grundlegende Neuordnung der institutionellen Bestimmungen der ursprünglichen Übereinkommen CIV und CIM. Es wurde eine zwischenstaatliche internationale Organisation moderner Art und Struktur geschaffen. Die staatliche und auf dem nationalen Markt stark unterteilte Struktur der Eisenbahn hat aber eine wirkliche Wettbewerbsfähigkeit verhindert. Der Beschluss der Europäischen Gemeinschaft (EG), den Eisenbahnverkehrsmarkt zu öffnen, war deshalb für die Durchführung einer eingehenden Revision des COTIF massgebend. Mit der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft hat die EG das Prinzip des Rechts auf den Zugang zur Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr sowie eine organisatorische und rechtliche Trennung zwischen den Aufgaben des Staates und denjenigen der Bahnunternehmen eingeführt. Die Trennung von Betrieb und Infrastruktur hat die Art der Verträge, die auf Grund der geltenden Gesetze abgeschlossen wurden, ebenfalls entscheidend verändert. Das neue Übereinkommen fasst das Ziel und die Aufgaben der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) merklich weiter. In Zukunft soll sie auch zur Interoperabilität und technischen Harmonisierung im Eisenbahnbereich durch Verbindlicherklärung technischer Normen und Annahme einheitlicher technischer Vorschriften beitragen. Dabei soll die internationale Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens grundsätzlich in der OTIF konzentriert werden. Ihre rechtliche und organisatorische Kontinuität als unabhängige Organisation bleibt damit sichergestellt. Während der aktuelle Rhythmus der Generalversammlungen von fünf Jahren auf drei Jahre reduziert wird, werden auch die Mandate des Verwaltungsausschusses, seines Präsidenten und des Generalsekretärs, der die Aufgaben des Zentralamtes als Sekretariat der OTIF übernimmt, auf drei Jahre beschränkt. Der Verwaltungsausschuss setzt sich von nun an aus einem Drittel der Mitgliedstaaten zusammen (statt bisher aus der festen Anzahl von zwölf), wobei die Schweiz definitiv auf einen ständigen Sitz verzichtet. Die Einführung des Englischen als dritte Arbeitssprache der OTIF begünstigt den Beitritt von Ländern, in denen üblicherweise weder Französisch noch Deutsch gesprochen wird. Neu steht der Beitritt zum Übereinkommen auch regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration mit eigener Gesetzgebungsbefugnis für ihre Mitglieder offen (z.B. Europäische Gemeinschaft). Des Weiteren wurde der Status eines «Assoziierten Mitgliedes» geschaffen. Die künftige Bestimmung über die Finanzierung der Ausgaben der Organisation ist ein Kompromiss, bei dem sowohl die wichtigsten Zahler als auch die anderen Mitgliedstaaten zufrieden gestellt werden. Dabei werden sowohl die Länge der gesamten Eisenbahninfrastruktur der einzelnen Mitgliedstaaten als auch ihre Finanzkraft entsprechend dem Beitragsschlüssel der Vereinten Nationen berücksichtigt. Mit der Änderung des COTIF und der Integration der Anhänge als Bestandteil des Übereinkommens ist es gelungen, ein in sich geschlossenes Rechtssystem zu präsentieren und für die Betroffenen annehmbar zu machen. Auch für die Schweiz ist das COTIF von grosser Bedeutung, nicht zuletzt weil es mit der Förderung der Interoperabilität ihre Verkehrspolitik unterstützt. Das Protokoll 1999 unterliegt dem Ratifikationsverfahren. Weder dieses Protokoll noch das Übereinkommen und die dazugehörigen Anhänge können abgeändert werden, da sie von der 5. Generalversammlung der OTIF einstimmig angenommen wurden. Das neue Übereinkommen tritt drei Monate, nachdem zwei Drittel (27) der Mitgliedstaaten es ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben, in Kraft. Das neue COTIF mitsamt Anhängen führt eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung herbei; in diesem Sinne untersteht der vorliegende Bundesbeschluss dem fakultativen Referendum.

Verhandlungen

- | | | |
|------------|----|---|
| 17.09.2001 | NR | Beschluss nach Entwurf des Bundesrates. |
| 03.12.2001 | SR | Zustimmung. |
| 14.12.2001 | NR | Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (177:0) |

14.12.2001 SR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (41:0)

Die Vorlage wurde in beiden Räten einstimmig und ohne Diskussion angenommen.

01.050 Strategische Ziele von SBB, Post und Swisscom. Bericht

Bericht des Bundesrates über die Erreichung der strategischen Ziele von SBB, Post und Swisscom im Geschäftsjahr 2000

Ausgangslage

Der Bundesrat veröffentlichte am 15. Juni 2001 seinen Bericht über die Erreichung der strategischen Ziele von SBB, Post und Swisscom im Geschäftsjahr 2000. Der Bund als Eigner bzw. Mehrheitsaktionär führt die drei Unternehmen über die jeweils für vier Jahre geltenden strategischen Ziele und die Wahl des Verwaltungsrates. In diesem Rahmen sind Swisscom, SBB und Post operativ tätig. Das Controlling der strategischen Ziele wird vom Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und vom Finanzdepartement (EFD) wahrgenommen. Die Zielerreichung wird jeweils im Frühjahr systematisch überprüft. Der Bundesrat zieht in seinem Bericht für die drei Unternehmen folgendes Fazit:

„Die SBB hat praktisch alle Ziele erreicht. Hervorzuheben ist insbesondere:

- Die SBB hat mehr Personen und mehr Güter transportiert. Im Personenverkehr hat sie Marktanteile von der Strasse gewonnen; im Güterverkehr fehlen die konsolidierten Zahlen strassenseitig noch, doch vieles deutet darauf hin, dass die Bahn auch hier Marktanteile gewonnen hat.
- Pünktlichkeit und Sicherheit befinden sich auf sehr hohem Niveau.
- Die Produktivität konnte wie im Vorjahr stark verbessert werden. Die SBB erbringen heute mehr und bessere Leistungen mit weniger öffentlichen Mitteln als vor der Bahnreform.

In zwei Bereichen besteht Handlungsbedarf:

- Die als Folge der Restrukturierungen nicht sehr gute Mitarbeiterzufriedenheit muss wieder verbessert werden.
- Während der Binnengüterverkehr heute gut und zuverlässig funktioniert, bestehen nach wie vor gravierende Probleme beim grenzüberschreitenden Güterverkehr (Zeitverluste, Unzuverlässigkeit). Da die SBB diese Problem nicht allein lösen kann, ist eine enge Zusammenarbeit mit den Bahnen im Norden und Süden sowie zwischen den betroffenen Staaten notwendig.“ (Bericht, Seite 14)

„Der Post ist nach dem schwierigen Jahr 1999 im Berichtsjahr eine Konsolidierung gelungen. Die gesetzten Ziele wurden weitgehend erreicht. Positiv ist zu vermerken:

- Die postalische Grundversorgung wurde flächendeckend und zuverlässig erbracht. Die Leistungen der Post weisen auch im internationalen Vergleich eine sehr hohe Qualität auf.
- Die Post konnte ihre Marktanteile in den liberalisierten Bereichen weitgehend halten.
- Bei der Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit ist eine Trendwende zu verzeichnen.

Es verbleiben aber wichtige Herausforderungen für die kommenden Jahre:

- Die Kundenzufriedenheit – insbesondere bei den Geschäftskunden – muss weiter verbessert werden.
- Die Wettbewerbsdienste dürfen keine Defizite mehr erzielen und müssen eine branchenübliche Umsatzrendite erreichen.
- Das finanzielle Ergebnis der Post, welches sich seit 1998 verschlechtert, muss nachhaltig verbessert werden. Nur so kann die Post ihre eigene Zukunft sichern und Garant bleiben für einen starken Service public.“ (Bericht, Seite 23)

Die Swisscom hat die gesetzten Ziele weitestgehend erreicht. Sie ist trotz hartem Wettbewerb Marktführerin in der Schweiz und hat eine starke finanzielle Basis. Sie besitzt damit auch im Quervergleich zu anderen europäischen Telecom-Gesellschaften eine gute Ausgangslage.

In den kommenden Jahren bestehen vor allem zwei wichtige Herausforderungen:

- Die Mitarbeiterzufriedenheit muss trotz des raschen Wandels verbessert werden.
- Die Swisscom muss im raschen Umbruch des europäischen Telecom-Marktes ihre Position festlegen und sichern.

Mittelfristig steht die Swisscom vor drei grossen Herausforderungen:

- Der grosse Konkurrenzdruck führt zu einem Rückgang des operativen Gewinnes im Festnetz und im Mobilgeschäft.
- Die neuen Technologien (Internet, UMTS, Breitband-Festnetz) erfordern grosse Investitionen. Gleichzeitig besteht grosse Unsicherheit darüber, ob und wann diese Investitionen zu Erträgen führen.
- Auf dem europäischen Telekommunikationsmarkt findet ein rascher Konzentrationsprozess statt. Die Swisscom AG (mit debitel) ist grösstmässig die Nummer 7 in Europa, jedoch dreimal kleiner als die Nummer 6.“ (Bericht, Seite 35)

Der Bericht wurde von der Geschäftsprüfungskommission (GPK) zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Finanzkommission (FK) und der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) vorberaten. Als Oberaufsichtsbehörde prüft die GPK, ob sich die Unternehmen in Richtung der Ziele bewegen, wie sie im Leistungsauftrag formuliert sind. Mit einer Parlamentarischen Initiative legte die GPK des Nationalrates dem Ratsplenum den einfachen „Bundesbeschluss über die Geschäftsführung des Bundesrates betreffend die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB AG), die Swisscom AG und die Post im Jahre 2000“ vor (Geschäft 01.440). Die GPK beantragte mit zehn zu drei Stimmen und bei sieben Enthaltungen, den Bundesbeschluss anzunehmen.

Verhandlungen

- 17.09.2001 NR Vom Bericht wird Kenntnis genommen.
Der Bundesbeschluss wird angenommen (Geschäft 01.440).
- 25.09.2001 SR Vom Bericht wird Kenntnis genommen.
Der Bundesbeschluss wird angenommen (Geschäft 01.440)

Beide Räte nahmen Kenntnis vom Bericht. Der „Bundesbeschluss über die Geschäftsführung des Bundesrates betreffend die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB AG), die Swisscom AG und die Post im Jahre 2000“ (01.440) wurde im Nationalrat mit 131 zu 7 Stimmen bei 16 Enthaltungen und im Ständerat einstimmig angenommen.

Im **Nationalrat** äusserten sich Vertreter verschiedener Fraktionen kritisch zum Zustand des Service public in der Schweiz. Insbesondere die Poststellenschliessung wurde angeprangert.

01.070 Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge. Rahmenkredit. Erneuerung

Botschaft vom 7. November 2001 betreffend den Bundesbeschluss über die Erneuerung des Bürgschafts-Rahmenkredits für die Sicherung eines ausreichenden Bestandes an Hochseeschiffen unter Schweizer Flagge (BBl 2002 925)

Ausgangslage

Die Hochseeschifffahrt stellt in Krisenzeiten für unser Land stets eine lebenswichtige Dienstleistung dar, weshalb der Bund seit Ende der Vierzigerjahre die Schweizer Hochseeflotte fördert, anfänglich durch die Gewährung eigener Darlehen, seit Ende der Fünfzigerjahre durch Bürgschaften. Zum Zwecke des Flottenerhalts bewilligte das Parlament 1992 letztmals einen Bürgschaftsrahmenkredit von 350 Millionen Franken für eine Laufzeit von zehn Jahren, den es 1997 auf 600 Millionen Franken erhöhte. Dank diesem Bürgschaftsprogramm konnte die Schweizer Flotte stark verjüngt werden, wodurch ihre Wettbewerbs- und Einsatzfähigkeit erheblich gestiegen ist.

Versorgungs-, sicherheits- aber auch aussen- und aussenwirtschaftspolitische Gründe erfordern eine begrenzte, auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Schweiz zugeschnittene Handelsflotte. Durch die neutrale Flagge und ihre hohen technischen Standards ist sie in einem Krisenfall in der Lage, den Zugang zu den für die Versorgung, die industrielle Produktion und den Export lebenswichtigen Märkten zu sichern. Mit der Erneuerung des Bürgschaftsrahmenkredits von 600 Millionen Franken für eine weitere Periode von zehn Jahren soll nunmehr der bisher erreichte Bestand gesichert und eine laufende Erneuerung der Flotte ermöglicht werden.

Beim Bürgschaftsprogramm handelt es sich um eine moderate Förderungs-massnahme zur Schaffung günstiger Rahmenbedingungen. Ohne dieses Instrument seitens des Bundes hätte unsere Flotte angesichts einer weltweit massiven Subventionierung dieser Branche durch praktisch sämtliche maritimen Nationen kaum eine Überlebenschance. Obwohl mit der Gewährung von

Schiffsbürgschaften in erster Linie sicherheits- und versorgungspolitische Ziele verfolgt werden, trägt diese Massnahme indirekt auch zur Stärkung des Dienstleistungsstandortes Schweiz bei, so insbesondere in der Westschweiz, wo verschiedene, sehr erfolgreiche und innovative Firmen im weltweiten Schifffahrts-Management tätig sind. Das Risiko darf für den Bund als sehr günstig beurteilt werden. Seit seinem Engagement zu Gunsten der Handelsschifffahrt ist er noch nie aus seiner Bürgschaftsverpflichtung in Anspruch genommen worden.

Das schweizerische Schiffsbürgschaftssystem ist mit den Wettbewerbsregeln des GATT beziehungsweise der WTO, der OECD und der EU völlig konform und liegt hinsichtlich Art und Umfang der Massnahme weit unter dem, was auf Grund dieser Regeln zulässig wäre und was von den meisten Staaten auch tatsächlich an Subsidien gewährt wird.

Verhandlungen

14.03.2002 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
05.06.2002 NR Zustimmung.

Die Vorlage wurde im **Ständerat** einstimmig und im **Nationalrat** diskussionslos mit 101 zu sechs Stimmen angenommen.

01.440 Parlamentarische Initiative (GPK-NR). Geschäftsführung des Bundesrates betreffend die SBB, Swisscom und Post

Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates (GPK-NR): 30.08.01 (IBBI 2002 3913))

Ausgangslage

Siehe Geschäft 01.050: Strategische Ziele von SBB, Post und Swisscom. Bericht

Verhandlungen

17.09.2001 NR Beschluss gemäss Antrag der Kommission (GPK).
25.09.2001 SR Zustimmung.

Siehe Geschäft 01.050: Strategische Ziele von SBB, Post und Swisscom. Bericht

02.026 Schweizerische Eidgenossenschaft und AG SBB. Zahlungsrahmen für 2003-2006

Botschaft vom 8. März 2002 über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003-2006, den Zahlungsrahmen für die Jahre 2003-2006 und einen Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit einer Führerstandssignalisierung (ETCS) (BBI 2002 3305)

Ausgangslage

Mit dem Inkrafttreten der Bahnreform am 1. Januar 1999 wurden die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) eine Aktiengesellschaft (AG), mit welcher der Bund als alleiniger Eigentümer jeweils für vier Jahre eine Leistungsvereinbarung abschliesst. Darin einigen sich Bund und SBB über die strategische Ausrichtung des Unternehmens. Der Bund ist Besteller von Verkehrsangeboten und legt einen entsprechenden Zahlungsrahmen fest. Die erste Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB AG wurde für die Jahre 1999 – 2002 abgeschlossen.

Der Bundesrat legte am 8. März 2002 dem Parlament die zweite Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003 – 2006, den dazugehörigen Zahlungsrahmen sowie einen Verpflichtungskredit vor.

Der Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung soll sich gemäss Antrag des Bundesrates auf 6025 Millionen Franken belaufen. Er beinhaltet Leistungen für den Infrastrukturbereich, nämlich die Abgeltung für die ungedeckten Betriebskosten, die Substanzerhaltung und den Grundbedarf an Investitionen. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt mit 4,8 Milliarden Franken eindeutig bei der Substanzerhaltung. Ein grosser Teil der Substanzerhaltungsinvestitionen wird für modernste Sicherheitstechnik verwendet. Für Fahrzeuge der SBB AG, der SBB Cargo AG, der BLS und weiterer Privatbahnen, welche die Neubaustrecken befahren und eine Führerstandssignalisierung brauchen,

musste eine eigene Finanzierung gesucht werden. Der Bundesrat legt dazu einen Bundesbeschluss mit einem Verpflichtungskredit von 130 Millionen Franken vor.

Die Verkehrskommission des Ständerates nahm keine materiellen Änderungen an den drei Bundesbeschlüssen vor. Sie beschloss jedoch, sich jährlich über die Einhaltung der Leistungsvereinbarung vom Vorsteher des UVEK und den SBB orientieren zu lassen. Weiter legte sie dem Bundesrat nahe, nicht nur mit den SBB über eine Leistungsvereinbarung eine Lösung für die Bestellung der Infrastruktur und die Festlegung der verkehrspolitischen Ziele zu suchen, sondern auch mit den übrigen konzessionierten Transportunternehmungen eine Gesamtlösung in diesem Bereich anzustreben.

Verhandlungen

Vorlage 1

Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003 - 2006

06.06.2002 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

01.10.2002 NR Zustimmung.

Vorlage 2

Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB für die Jahre 2003 - 2006

06.06.2002 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

01.10.2002 NR Zustimmung.

Vorlage 3

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit einer Führerstandssignalisierung (ETCS)

06.06.2002 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

01.10.2002 NR Zustimmung.

Der **Ständerat** nahm die drei Vorlagen nach kurzer Diskussion und ohne Opposition an. Auch der **Nationalrat** stimmte den Vorlagen ohne Gegenstimme zu. Anlass zur Diskussion gab die Kürzung des Zahlungsrahmens um 54 Millionen, welche aufgrund der Schuldenbremse vorgenommen wurde. (Budget 2003 – erstmalige Anwendung der Schuldenbremse. Siehe Geschäfte 02.055 und 00.060).

02.027 Flugverkehrskontrolle über deutschem Hoheitsgebiet. Abkommen mit der Bundesrepublik Deutschland

Botschaft vom 8. März 2002 zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (BBl 2002 3375)

Ausgangslage

Die schweizerische Flugsicherung übt die Flugverkehrskontrolle für den An- und Abflugverkehr zum und vom Flughafen Zürich auch in einem Teil des süddeutschen Luftraums aus, denn dies erlaubt es der Flugsicherung, den Verkehr effizient zu koordinieren und zu leiten. Ohne diese Möglichkeit wäre die Kapazität des Flughafens Zürich stark eingeschränkt. Dies beträfe nicht nur den Anflugverkehr, welcher heute für ankommende Flüge aus allen Richtungen fast ausschliesslich durch deutschen Luftraum zum Flughafen geführt wird, sondern den gesamten Flugbetrieb zum und vom Flughafen Zürich.

Seit Ende der Siebzigerjahre bestanden Differenzen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz wegen diesen An- und Abflügen durch deutschen Luftraum, die trotz verschiedener Bemühungen nie beigelegt werden konnten. Ende 1998 haben auf Wunsch der Bundesrepublik Deutschland Gespräche über den Abschluss eines Staatsvertrages begonnen. Er sollte einerseits eine genügende rechtliche Grundlage für die Ausübung der Flugsicherung im deutschen Hoheitsgebiet schaffen und andererseits die durch den An- und Abflugverkehr verursachten

Lärmbelastungen auf deutschem Gebiet regeln. Am 18. Oktober 2001 wurde ein entsprechender Vertrag unterzeichnet.

Der Vertrag räumt der Schweiz die Befugnis zur Durchführung der Flugsicherung in einem grossen Gebiet Süddeutschlands ein. Er beschränkt zudem die Anzahl Anflüge nach Zürich durch deutschen Luftraum auf unter 100 000 pro Jahr und verbietet im Regelfall Anflüge zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr. An Wochenenden gilt eine auf 20.00 Uhr bis 09.00 Uhr ausgedehnte Nachtflugbeschränkung. Die Schweiz erhielt die erforderlichen langen Übergangsfristen für Anpassungen der Infrastruktur, welche bei einer Neuverteilung des An- und Abflugverkehrs notwendig werden.

Der Vertrag schafft eine völkerrechtliche Grundlage für die wichtige Befugnis zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle in deutschem Luftraum. Darauf kann die weitere Entwicklung des Flughafens nach Jahrzehnten der Unsicherheit nun abstellen. Sodann setzt der Staatsvertrag mit den Bestimmungen über die Benutzbarkeit des süddeutschen Raums für An- und Abflüge eine wichtige Rahmenbedingung für die Überprüfung des Betriebskonzepts des Flughafens, die als Folge der Erneuerung der Betriebskonzession des Flughafens Zürich vom Mai 2001 noch vorzunehmen ist. Der Staatsvertrag hat in diesem Verfahren Einfluss auf die künftige Verteilung der An- und Abflüge und damit auf die Lärmverteilung sowie indirekt auf die Bodennutzung. Zwar ist eher von einer Abnahme als einer Zunahme der relevanten Lärmbelastung auszugehen, jedoch werden voraussichtlich teilweise auch bisher von Fluglärm weitgehend unberührte Gegenden betroffen.

Ohne Vertrag würde Deutschland einseitige Massnahmen ergreifen. In einem Rechtsverfahren gibt es keinerlei Garantie, die wesentlichen Interessen der Schweiz durchzusetzen, insbesondere nicht in Bezug auf den Anspruch auf Durchführung der Flugsicherung im süddeutschen Luftraum. Zahlreiche Rechtsexperten haben sich mit den einschlägigen Fragen befasst und sind zu unterschiedlichen Ergebnissen gelangt. Die Erfolgsaussichten in jeglichem Rechtsverfahren sind daher mit Vorsicht zu bewerten.

Vor dem Hintergrund des gutnachbarlichen Verhältnisses wurde deshalb auf dem Verhandlungsweg nach einer Kompromisslösung gesucht, welche die Interessen beider Staaten in Anbetracht der Sachlage möglichst optimal berücksichtigt. Gleichzeitig wurde die Überprüfung der Bestimmungen des Staatsvertrages bei der Europäischen Kommission veranlasst. Diese Überprüfung wird nach Inkrafttreten der sektoriellen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft erfolgen. Sollte sich dabei erweisen, dass bestimmte Regelungen gegen EG-Recht verstossen, so werden die entsprechenden Bestimmungen nicht anwendbar sein.

Falls der Vertrag nicht zu Stande kommt, wird es schwierig sein, für die Schweiz insgesamt gleich vorteilhafte Bedingungen zu erzielen, wie sie die vorliegende Vereinbarung gewährt.

Verhandlungen

19.06.2002	NR	Nichteintreten
12.12.2002	SR	Rückweisung an die Kommission.
18.03.2003	SR	Nichteintreten

Die Verkehrskommission des **Nationalrats** empfahl dem Plenum mit 13 zu 12 Stimmen, auf das Geschäft nicht einzutreten. Namens der Mehrheit der Kommission sprach Duri Bezzola (R, GR) von einem schlechten Vertrag, dies insbesondere auch, weil ihm das Kriterium Flugbewegungen statt effektive Lärmbelastung zugrunde liege. Der Staatsvertrag diskriminiere den Flughafen Zürich, weil von ihm im Vergleich zu den deutschen Flughäfen ein strengerer Lärmschutz verlangt werde. Die Kommissionsmehrheit sei zudem der Auffassung, es könne eine Regelung der Flugsicherung ohne betriebliche Einschränkung gefunden werden. Eine starke Minderheit der Kommission war andererseits der Meinung, der Vertrag sei immer noch besser als ein deutsches Diktat, welches der Flughafen Zürich vor deutschen Gerichten mit ungewissem Erfolg anfechten müsste. Sie befürchtete, dass die Flugsicherung an Deutschland zurückfallen könnte. Die Schweiz habe nach einer von Deutschland einseitig erlassenen Verordnung mit noch strengeren Restriktionen zu rechnen.

Mit 105 zu 79 Stimmen lehnte es eine bürgerliche Mehrheit ab, auf den Staatsvertrag einzutreten. Für Eintreten votierten geschlossen die Sozialdemokraten und die Grünen sowie die Evangelische und Unabhängige Fraktion. Ihnen schlossen sich einige Bürgerliche – vor allem Christlichdemokraten – an. Zwei Rückweisungsanträge von Claude Frey (R, NE) und von Peter Föhn (V, SZ) wurden abgelehnt. Claude Frey wollte von der Kommission bessere Entscheidungsgrundlagen und Peter Föhn verlangte vom Bundesrat Nachverhandlungen.

Die Debatte verlief entlang parteipolitischen Linien. Die Fraktionen von FDP, SVP und CVP lehnten den Vertrag ab, weil die Einschränkungen für den Flughafen Zürich dessen Entwicklung hemmen und die Schweiz diskriminieren würden. Als besonders einschneidend wurde die verlängerte Nachtruhe an

Wochenenden und Feiertagen über süddeutschem Gebiet beurteilt. Verschiedene bürgerliche Sprecher votierten gegen den Staatsvertrag unter anderem mit folgenden Argumenten: er berücksichtige Flugbewegungen und nicht den Lärmpegel, er schaffe für die süddeutsche Bevölkerung Sonderrechte und er könnte Präzedenzcharakter für andere Schweizer Flughäfen in Grenznähe haben. Und schliesslich sei die mit Milliarden staatlich refinanzierte Airline Swiss auf gute Rahmenbedingungen angewiesen.

Von links-grüner Seite wurde vor einem Scherbenhaufen gewarnt. Es handle sich beim Vertrag um den bestmöglichen Kompromiss. Es sei völlig spekulativ, damit zu rechnen, dass eine Klage gegen die von Deutschland angekündigte einseitige Verordnung vor deutschen Gerichten oder vor einer europäischen Institution erfolgreich sein werde.

Auch Bundesrat Leuenberger wies auf die Unsicherheit bezüglich Rechtslage und bezüglich Betrieb des Flughafens Zürich hin. Die Prozesschancen vor einem deutschen Gericht gegen die von Deutschland angekündigten einseitigen Massnahmen seien ungewiss. Der Bundesrat erachte den Staatsvertrag als angemessene Lösung zwischen befreundeten Nachbarn. Es handle sich um eine politische Lösung, die einer Auseinandersetzung vor Gerichten vorzuziehen sei.

Der **Ständerat** trat in der Wintersession 2002 mit 29 zu 10 Stimmen zwar auf das Geschäft ein, wies es aber gleichzeitig an seine Verkehrskommission zurück. Der Bundesrat sollte so die Gelegenheit haben, in weiteren Gesprächen mit Deutschland die Möglichkeiten für Nachverhandlungen auszuloten. Und die Verkehrskommission des Ständerats wurde verpflichtet, weitere Abklärungen vorzunehmen und in der Märzsession 2003 Bericht zu erstatten.

Im März 2003 lehnte schliesslich auch der Ständerat die Ratifikation des Vertrags mit 30 zu 13 Stimmen ab. Mehrmals wurde als entscheidendes Argument für ein Nein die klare Ablehnung des Vertrags durch Swiss, Unique und den Kanton Zürich angeführt. Man dürfe den Hauptbetroffenen diesen Vertrag nicht aufzwingen. Ratifizierungsbefürworter argumentierten andererseits, man könne das Schicksal des Flughafens Zürich nicht der Leitung von Unique und Swiss überlassen. Die Abstimmung im Ständerat fand unter Namensaufruf statt.

02.032 Strassenverkehrsgesetz (SVG). Änderung

Botschaft vom 10. April 2002 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes und des Versicherungsaufsichtsgesetzes (Übernahme des Inhalts der EG-Besucherschutzrichtlinie RL 2000/26/EG) (BBI 2002 4397)

Ausgangslage

Im Mai 2000 hat die Europäische Gemeinschaft die vierte Richtlinie zur Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (RL 2000/26/EG) – die so genannte Besucherschutz-Richtlinie – erlassen. Der Hauptzweck dieses Regelwerkes liegt darin, Personen, die durch einen Verkehrsunfall im Ausland einen Schaden erleiden (d.h. während eines Besuches, deshalb die Bezeichnung «Besucherschutz»), zur Regulierung ihrer Schadenersatzansprüche gegen den ausländischen Haftpflichtversicherer im Inland zu verhelfen.

Millionen von Autofahrern, die jedes Jahr die Schweizer Grenzen in beiden Richtungen überqueren, sind bei einem Unfall auf ein gut ausgebautes System des grenzüberschreitenden Verkehrsopferschlutzes angewiesen. Mit der anstehenden Gesetzesrevision übernimmt die Schweiz den Inhalt der EG-Besucherschutz-Richtlinie in ihr nationales Recht und schliesst damit die letzte grosse Lücke im Verkehrsopferschlutz. Opfern von Verkehrsunfällen im Ausland wird es damit ermöglicht, ihren Schadenersatzanspruch gegen den ausländischen Haftpflichtversicherer im Inland geltend zu machen. Diese Übernahme erlangt allerdings nur dann volle Wirkung, wenn die EWR-Staaten der Schweiz Gegenrecht gewähren. Die Übernahme des Inhalts der EG-Richtlinie mit Reziprozität seitens der EWR-Staaten gewährleistet die Aufrechterhaltung der Integration der Schweiz in das um den Besucherschutz erweiterte europäische System des Verkehrsopferschlutzes. Sie liegt damit sowohl im Interesse der Schweiz als auch in jenem der EWR-Staaten.

Verhandlungen

Vorlage 1

Strassenverkehrsgesetz (SVG)

17.09.2002 NR Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

23.09.2002 SR Zustimmung.

04.10.2002 NR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (171:2)

04.10.2002 SR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (43:2)

Vorlage 2

Bundesgesetz betreffend die Aufsicht über die privaten Versicherungseinrichtungen
(Versicherungsaufsichtsgesetz, VAG)

17.09.2002 NR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

23.09.2002 SR Zustimmung.

04.10.2002 NR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (177:0)

04.10.2002 SR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (44:1)

Die Übernahme des Inhalts der EG-Besucherschutz-Richtlinie in nationales Recht war im **Nationalrat** unbestritten. Eine Kommissionsminderheit wollte, dass neben den direkt Geschädigten eines Verkehrsunfalls auch die Sozialversicherungen, namentlich die Invalidenversicherung, ein Forderungsrecht erhalten. Nils de Dardel (S, GE) monierte namens der Minderheit, die Vorlage sei offensichtlich vom Bundesamt für Privatversicherungen ausgearbeitet worden und die Anliegen der Sozialversicherungen seien dabei untergegangen. Peter Vollmer (S, BE) und Chiara Simoneschi (C, TI) wiesen als Kommissionssprecher auf noch nicht geklärte rechtliche Konsequenzen hin, die sich aus dem Minderheitsantrag de Dardel ergeben könnten. Die Frage der Abtretung von Forderungsrechten an die Sozialversicherungen sollte allenfalls in einer späteren Revision geregelt werden. Das Plenum lehnte den Minderheitsantrag mit 68 zu 49 Stimmen ab. In der Gesamtabstimmung wurden die Vorlagen einstimmig angenommen.

Der **Ständerat** stimmte den Gesetzesänderungen ebenfalls einstimmig zu.

02.038 Blutalkoholwerte im Strassenverkehr. Verordnung

Botschaft vom 22. Mai 2002 zu einer Verordnung der Bundesversammlung über Blutalkoholwerte im Strassenverkehr (BBI 2002 3937)

Ausgangslage

Trotz der in den letzten Jahren zu verzeichnenden Senkung der Unfallzahlen im Strassenverkehr konnte der Anteil alkoholbedingter Unfälle nicht vermindert werden. Unter dem Einfluss von Alkohol stehende Fahrzeugführer und -führerinnen können nicht mehr die Leistung erbringen, die den Sicherheitsbedürfnissen der anderen Verkehrsteilnehmer entspricht. Bereits geringe Blutalkoholkonzentrationen beeinflussen sowohl die körperliche Leistungsfähigkeit wie auch die Einstellung der Betroffenen zum Strassenverkehr nachteilig.

Anlässlich der letzten Revision des Strassenverkehrsgesetzes (99.036) beschlossen die Eidgenössischen Räte, die bisher dem Bundesrat zustehende Kompetenz zur Festlegung des Blutalkoholgrenzwertes auf die Bundesversammlung zu übertragen. Die ebenfalls mit dieser Revision eingeführte Unterscheidung zwischen nicht qualifizierter und qualifizierter Blutalkoholkonzentration mit den entsprechenden straf- und massnahmerechtlichen Folgen führt dazu, dass neu zwei Grenzwerte zu bestimmen sind. Der Bundesrat, der im Interesse der Verkehrssicherheit eine Senkung des Blutalkoholgrenzwertes als notwendig erachtet, schlägt dem Parlament vor, eine Alkoholmenge im Bereich von 0,50 bis 0,79 Promille als nicht qualifizierte und eine Alkoholmenge von 0,80 oder mehr Promille als qualifizierte Blutalkoholkonzentration zu bestimmen.

Verhandlungen

24.09.2002 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

06.03.2003 NR Zustimmung.

21.03.2003 SR Die Verordnung wird in der Schlussabstimmung angenommen. (29:5)

21.03.2003 NR Die Verordnung wird in der Schlussabstimmung angenommen. (111:74)

Der **Ständerat** beschloss, einer Senkung von 0,8 auf 0,5 Promille Blutalkoholkonzentration als Grenzwert für die Feststellung von Fahrunfähigkeit unter Alkoholeinfluss (Angetrunkenheit) zuzustimmen. Ab 0,8 Promille wird Angetrunkenheit künftig als qualifiziert bezeichnet. Eine Minderheit der Verkehrskommission wollte den Grenzwert für die einfache Angetrunkenheit nicht auf 0,5 Promille, sondern nur auf 0,7 Promille senken. Der Rat folgte jedoch der Mehrheit und lehnte diesen Antrag mit 29 zu 13 Stimmen ab. Vertreter der Minderheit zeigten sich skeptisch in Bezug auf den

prognostizierten Rückgang der Verkehrstopfer und es fand eine grössere Diskussion über die Verlässlichkeit von Zahlen und Statistiken zu den Auswirkungen verschiedener Promillegrenzen statt. Im **Nationalrat** wurden mehrere Einzelanträge für höhere und tiefere Promillegrenzen als 0,5 abgelehnt. Ein Nichteintretensantrag von Peter Föhn (V, SZ) wurde mit 110 zu 63 Stimmen abgelehnt. Unterstützung erhielt Föhn vom grössten Teil seiner eigenen Fraktion, einer Mehrheit der Freisinnigen sowie von einigen Christlichdemokraten und Liberalen. Der Nationalrat stimmte nach einer ziemlich emotional und kontrovers geführten Debatte der Senkung der Promillegrenze mit 101 zu 74 Stimmen zu. Für die Senkung votierten alle Linken und Grünen, eine Mehrheit der CVP-Fraktion sowie ein Teil der Freisinnigen. Die SVP-Fraktion votierte grossmehrheitlich gegen eine Senkung.

02.040 Volksinitiative. "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen"

Botschaft vom 15. Mai 2002 betreffend der Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" (BBI 2002 4501)

Ausgangslage

Die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» wurde am 28. November 2000 mit 105 024 gültigen Unterschriften in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs eingereicht. Die Initiative weist drei Schwerpunkte auf: Einmal soll sich der Bund in allgemeiner Weise für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen einsetzen (Art. 81 der Bundesverfassung vom 18. April 1999, BV). Zum andern sollen Strassen als Teile internationaler Verbindungen und nationaler Netze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses vom geltenden Alpenschutzartikel ausgenommen werden (Art. 84 BV). Das Volksbegehren fordert drittens in einer Übergangsbestimmung, dass innert zehn Jahren nach Annahme der Initiative die Bauarbeiten für die Beseitigung der Engpässe auf folgenden Abschnitten des Nationalstrassennetzes in Angriff genommen sein müssen: Genf–Lausanne, Bern–Zürich und Erstfeld–Airolo.

Die Urheber der Initiative wollen eine angemessene Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen für den Strassen- und den Schienenverkehr sowie die Werterhaltung der Nationalstrassen sicherstellen. Die Autobahnen könnten die ihnen zugeordnete Funktion nur erfüllen, wenn sie den heutigen und künftigen Verkehr zu schlucken vermögen. Die Abschnitte Genf–Lausanne und Bern–Zürich seien aber bereits heute beinahe täglich an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Für die Gotthardrampe und den Tunnel gelte dies mindestens in der Hauptreisezeit. Verstopfte Strassen brächten unsere mobile Gesellschaft ins Stocken und verursachten immense volkswirtschaftliche Kosten. Schliesslich werde mit dem Volksbegehren die Voraussetzung für den Bau der zweiten Gotthardröhre geschaffen. Diese trage zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei.

In den letzten 40 Jahren sind die Verkehrsleistungen stark gewachsen. Das wachsende Bedürfnis nach individueller Mobilität, die zunehmende Verflechtung der Märkte, die allgemeine Senkung der realen Kosten von Fahrzeugen und Treibstoffen, die Entwicklung der Verkehrstechnologie und -infrastruktur sowie die vermehrte Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs haben das Ausmass des Verkehrs in der Schweiz massiv beeinflusst. Mit den vorhandenen Kapazitäten der verschiedenen Verkehrsträger lassen sich diese Mobilitätsbedürfnisse nicht mehr wirtschafts- und umweltgerecht sowie verkehrssicher befriedigen. So werden mehrere gesetzliche Vorgaben im Umweltschutz heute nicht eingehalten (Immissionsgrenzwerte für Lärm, Ozon und lungengängiger Feinstaub). Untersuchungen haben gezeigt, dass das Nationalstrassennetz auf Teilstrecken wichtiger Verbindungen schon heute überlastet ist und sich diese Situation mit zunehmendem Verkehr noch verschärft. Der öffentliche Verkehr hat – verglichen mit andern Ländern – bereits einen hohen Verkehrsanteil. Trotzdem besteht weiterhin ein Verbesserungspotenzial, das mit verschiedenen Massnahmen ausgeschöpft werden soll. Die grössten Verkehrsprobleme bestehen in den Agglomerationen. Sie haben ihre Ursache in der demographischen, gesellschaftlichen, siedlungsmässigen und wirtschaftlichen Entwicklung der letzten Jahrzehnte. Das Verkehrssystem in den Agglomerationen – individueller und öffentlicher Verkehr – ist stark überlastet. Das hat auch Auswirkungen auf die Autobahnen, weil sich hier der Fernverkehr mit dem Agglomerationsverkehr überlagert. Unter diesem Zustand in den Agglomerationen leiden nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch alle Verkehrsteilnehmenden. Der Bundesrat strebt an, die Mobilität nachhaltig, d.h. ökologisch, wirtschaftlich und sozial, zu bewältigen, was nur mit einer koordinierten Verkehrspolitik gelingt. Das bedeutet, dass die einzelnen Verkehrsträger nach ihren komparativen Vorteilen eingesetzt und untereinander verknüpft und die Umweltbelastungen der einzelnen

Verkehrsträger reduziert werden. Die Nationalstrassen als Rückgrat des schweizerischen Strassennetzes müssen auch in Zukunft funktionsfähig bleiben. Es geht darum, die Substanz zu erhalten und die Kapazität mittels Telematik zu erhöhen. Zudem sind an neuralgischen Stellen gezielte Ausbauten notwendig. Im öffentlichen Verkehr wird eine Gesamtplanung vorgenommen mit drei Stossrichtungen: Kapazitätsengpässe im Güterverkehr sollen behoben, das Knotenprinzip im Fernverkehr optimiert und der Agglomerationsverkehr verbessert werden. Im Rahmen des Projekts Neuer Finanzausgleich wird schliesslich die Grundkonzeption zur Unterstützung des Agglomerationsverkehrs sowie die Verfassungsgrundlage für die finanzielle Beteiligung des Bundes am Agglomerationsverkehr geschaffen. Die Initiative greift zwar ein berechtigtes Anliegen auf. Ihr Inhalt ist indessen zu undifferenziert. Sie legt das Schwergewicht auf die Kapazitätserhöhung bestimmter Nationalstrassenabschnitte und vernachlässigt damit die andern Verkehrsträger. Vor allem aber gibt das Volksbegehren keine Antwort auf die grossen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen, wo in erster Linie der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden müssen. Der Bundesrat unterbreitet darum einen Gegenvorschlag, der die unbestrittenen Punkte des Volksbegehrens übernimmt, gleichzeitig aber im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik den Ausbau von Schiene und Strasse abgestimmt auf die jeweiligen Vorteile vorsieht. Das erfolgt anhand eines integrierten Programms sowohl für die Nationalstrassen wie auch für den Agglomerationsverkehr. Dieses Programm wird der Bundesrat ein Jahr nach Annahme des Gegenvorschlags vorlegen. Sollten die darin enthaltenen Massnahmen den Rahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr oder die allgemeinen finanziellen Möglichkeiten des Bundes übersteigen, würde der Bundesrat dem Parlament eine Erhöhung des Mineralölsteuereinzuschlags beantragen. Eine Erhöhung des Mineralölsteuereinzuschlags könnte aus denselben Gründen auch für den Fall der Annahme der Initiative notwendig werden.

Der Bundesrat lehnt einen zweiten Strassentunnel durch den Gotthard ab: Dieser Tunnel ist aus Sicht der Kapazität nicht vordringlich; die vorhandenen Mittel sind sinnvoller in andere Projekte zu investieren. Der Tunnel würde sodann die Wirtschaftlichkeit der NEAT beeinträchtigen und ein falsches Signal betreffend Verlagerungspolitik setzen. Schliesslich würde dieses Vorhaben den von Volk und Ständen angenommenen Alpenschutzartikel aushöhlen.

Verhandlungen

11.12.2002	NR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
10.03.2003	SR	Die Frist wird bis zum 27. Mai 2004 verlängert.
13.03.2003	NR	Die Frist wird bis zum 27. Mai 2004 verlängert.
16.06.2003	SR	Abweichend.
16.09.2003	NR	Zustimmung.
03.10.2003	NR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (101:85)
03.10.2003	SR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (34:8)

Die Mehrheit der Verkehrskommission (KVF) des Nationalrates beschloss, den Gegenvorschlag des Bundesrates zur „Avanti“-Initiative weiter auszubauen. Sie übernahm von der Version des Bundesrates die Förderung des Agglomerationsverkehrs. Wie die Initianten von „Avanti“ verlangte die Mehrheit der KVF jedoch neben dem Ausbau der Nationalstrassen A1 und A2 auch den Bau der zweiten Gotthard-Röhre. Hinzugefügt wurde zudem der Antrag, einen Strassenbaufonds zu schaffen, um die Verkehrswege ohne Rücksicht auf die Schuldenbremse finanzieren zu können. In diesen befristeten Infrastrukturfonds soll die Hälfte der bisher angehäuften rund 3,7 Milliarden Franken der Spezialfinanzierung Strassenverkehr als Ersteinlage fliessen. Ebenso sollen ein Teil der Reinerträge aus der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie ein Teil der Reinerträge der Nationalstrassenabgabe in den Fonds fliessen.

Im **Nationalrat** fand der angereicherte Gegenvorschlag der Kommission die Unterstützung einer knappen bürgerlichen Mehrheit. Etwas zurückbuchstabiert wurde beim Strassenbaufonds. Der Rat schloss die Möglichkeit zur Verschuldung des Fonds aus und er verzichtete auf eine Verzinsung des Fondsvermögens.

Die CVP-Fraktion beantragte, die zweite Gotthard-Röhre sei zwar zu planen, über deren Bau aber erst später zu entscheiden. Dieser Vermittlungsvorschlag wurde jedoch von den Tunnelbefürwortern der FDP- und SVP-Fraktion mit 87 zu 37 Stimmen und bei 59 Enthaltungen abgelehnt. Die Sozialdemokraten und die Grünen enthielten sich der Stimme.

Bundesrat Leuenberger wies darauf hin, dass der Bundesrat die Prioritäten zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme anders beurteilt. Handlungsbedarf bestehe in erster Linie beim

Pendler- und Agglomerationsverkehr und nicht bei der zweiten Gotthardröhre. Der 1994 von Volk und Ständen beschlossene Alpenschutzartikel sehe eine zweite Gotthardtunnel-Röhre ausdrücklich nicht vor. Dieser Verfassungsartikel verpflichtete den Bundesrat zu einer Verlagerungspolitik, welche vom Volk mehrmals (z.B. anlässlich der Volksabstimmungen über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) bestätigt wurde. Der Bundesrat sei auch gegen einen Verkehrsfonds, da damit ein Teil der Bundesausgaben von der Schuldenbremse ausgenommen wird. Bundesrat Leuenberger gab seiner Hoffnung Ausdruck, der Ständerat möge das von der nationalrätlichen Verkehrskommission geschnürte Gesamtpaket mit Förderung des Agglomerationsverkehrs, Nationalstrassen-Ausbau, zweitem Gotthardtunnel und Verkehrsfonds wieder aufschnüren. Statt über das Gesamtpaket sollte das Volk über die umstrittenen Punkte – den zweiten Gotthardtunnel und den Verkehrsfonds – separat abstimmen können.

Der Nationalrat folgte jedoch seiner Kommission und sprach sich in der Gesamtabstimmung mit 94 zu 83 Stimmen für den angereicherten Gegenentwurf zur „Avanti“-Initiative aus. Unterstützung fand der Gegenvorschlag bei den Mitgliedern der FDP- und SVP-Fraktion, bei den Liberalen und einer knappen Minderheit der CVP-Fraktion. Abgelehnt wurde er von den Sozialdemokraten, den Grünen, der Evangelischen und Unabhängigen Fraktion sowie einer knappen Mehrheit der CVP-Fraktion. Die „Avanti“-Initiative wurde Volk und Ständen zur Ablehnung empfohlen.

Auch der **Ständerat** bejahte grundsätzlich den Bau einer zweiten Strassenröhre durch den Gotthard. So soll der Alpenschutzartikel für die Strecke Amsteg – Airolo ausser Kraft gesetzt werden. Die Kleine Kammer beschloss, den Bundesrat zu verpflichten, innerhalb eines Jahres ein befristetes Programm zur Fertigstellung und zur Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes vorzulegen. Zudem sollen Verbesserungen im Agglomerationsverkehr auf Schiene und Strasse vorangetrieben werden. Im Unterschied zur Version des Nationalrates werden einzelne Streckenabschnitte nicht ausdrücklich genannt. Gemäss Ständerat entscheidet die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates über konkrete Bauprogramme. Ein Gesetz soll ausserdem für die Einhaltung des Verlagerungsziels sorgen. Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen wurde mit 25 zu 13 Stimmen in die Verfassung geschrieben. Einverstanden erklärte sich der Ständerat mit dem Strassenfonds, der eine Finanzierung von Strassenbauten ausserhalb des ordentlichen Budgets ermöglichen soll. Er fügte jedoch die Bestimmungen hinzu, dass sich der Fonds nicht verschulden darf und das Fondsvermögen nicht verzinst wird. Die Avanti-Initiative wurde Volk und Ständen zur Ablehnung empfohlen.

Die „Gotthard-Frage“ dominierte die mehrstündige Debatte. In mehreren Anträgen wurde versucht, den Bau einer zweiten Röhre an Bedingungen zu knüpfen oder die Vorlage im Hinblick auf die Volksabstimmung aufzuteilen. Die Sprecher der Minderheiten waren unter anderem aus demokratiepolitischen Gründen gegen eine Aufweichung des Alpenschutzartikels. Peter Bieri (C, ZG) war mit dem Bundesrat und einer Kommissionsminderheit dagegen, den neunjährigen Alpenschutzartikel in einem Zeitpunkt zu ändern, in dem die vom Souverän beschlossene neue schweizerische Verkehrspolitik noch nicht gegriffen hat. Der Antrag dieser Minderheit verlangte, das Bauprogramm des Bundesrates müsse die Voraussetzungen und Bedingungen für den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard aufzeigen. Die Auswirkungen auf den Schutz des Alpengebietes, auf andere Verkehrsträger, auf die Verlagerung des Güterverkehrs und auf andere Abschnitte des Nationalstrassennetzes sowie mögliche Gegenleistungen der Europäischen Gemeinschaft müssen im Programm aufgezeigt werden. Dieser Antrag wurde mit 28 zu 12 Stimmen abgelehnt.

Ein weiterer Minderheitsantrag wollte den Entscheid über den Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo in Form eines Bundesbeschlusses dem fakultativen Referendum unterstellen. Die Bundesversammlung müsse bei ihrem Bauentscheid den Stand der Verkehrsverlagerung auf die Schiene sowie den Stand der Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft beachten. Dieser Antrag wurde mit 27 zu 14 Stimmen abgelehnt. Hansruedi Stadler (C, UR) beantragte, den Bau der zweiten Gotthardröhre aus Respekt vor dem Volkswillen in einer separaten Vorlage zu platzieren. Gegen diesen Antrag wehrten sich vehement die beiden Tessiner Standesvertreter Dick Marty (R, TI) und Filippo Lombardi (C, TI). Das Tessin habe Anspruch auf zeitgemässe Verkehrsverbindungen. Der Ständerat folgte seiner Kommissionsmehrheit und lehnte den Antrag Stadler zur Aufteilung der Vorlage mit 25 zu 14 Stimmen ab.

In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 30 zu sechs Stimmen angenommen.

Bei der Bereinigung der letzten Differenzen folgte der **Nationalrat** dem Ständerat. Umstritten war noch die Frage, ob beim Abschnitt über die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes (Art. 197 Ziffer 2, Übergangsbestimmung zu Artikel 81 Absatz 2 Buchstabe b) die Teilstücke Genf-Lausanne, Bern-Zürich und Amsteg-Airolo ausdrücklich erwähnt werden sollen. Peter Föhn (V, SZ) beantragte, auch bei dieser Frage dem Ständerat zu folgen und auf die von der Kommission des

Nationalrats vorgeschlagene explizite Erwähnung dieser Autobahnabschnitte zu verzichten. Das Geschäft sollte damit ohne weitere Verzögerung bereinigt werden. Da die Bundesversammlung später über das Programm zur Kapazitätserweiterung entscheiden werde, ändere sich materiell nichts. Der Antrag Föhn wurde mit 74 zu 26 Stimmen bei 55 Enthaltungen angenommen. Linke und Grüne enthielten sich der Stimme. Andrea Hämmerle (S, GR) monierte namens der SP-Fraktion, diese Differenz sei "bedeutungslos" und man überlasse es der rechten Ratsseite, den "ohnehin völlig verunglückten Gegenvorschlag" auszuformulieren.

In der Schlussabstimmung wurde der Bundesbeschluss im Nationalrat mit 101 zu 85 Stimmen und im Ständerat mit 34 zu 8 Stimmen angenommen.

02.041 Postorganisationsgesetz. Änderung

Gesamtschau zur weiteren Entwicklung des Postwesens in der Schweiz. Bericht des Bundesrates und Botschaft vom 22. Mai 2002 über die Änderung des Postorganisationsgesetzes (BBI 2002 5011)

Ausgangslage

Der Auftrag an den Bund, für eine ausreichende Grundversorgung mit Post- und Zahlungsverkehrsdienstleistungen in allen Landesgegenden zu angemessenen Preisen zu sorgen, und der anhaltende Wandel im Postbereich machen es zur Daueraufgabe der Post, ihre Strukturen und ihre Produktionsweise zu überprüfen. Die Post muss sich den veränderten Anforderungen von Bevölkerung und Wirtschaft anpassen und sich auf weitere Herausforderungen wie die technologischen Entwicklungen oder die international voranschreitende Marktöffnung vorbereiten. Mit dem vorliegenden Bericht stellt der Bundesrat seine weitere Postpolitik für die nächsten Jahre dar. Damit möchte der Bundesrat im Hinblick auf die anstehenden Entscheide auf politischer und betrieblicher Ebene eine Auslegeordnung bieten und der Post als Trägerin der Grundversorgung die für ihre weitere Entwicklung nötige Sicherheit verschaffen.

Der Bericht gibt insbesondere Auskunft zu folgenden Themen:

- Ziele und Zielerreichung der Postreform 1998 (eine Zwischenbilanz),
- Herausforderungen für das Postwesen und die Schweizerische Post,
- Inhalt und Umfang der Grundversorgung (Universaldienst/Service public) im Postbereich,
- Zeitpunkt und Umfang weiterer Öffnungen des Postmarktes,
- Finanzierungsmöglichkeiten der postalischen Grundversorgung.

Der Bundesrat gelangt zu einer insgesamt positiven Zwischenbilanz der Postreform 1998. Die Post hat die gesetzlichen Vorgaben erfüllt und eine qualitativ hoch stehende, flächendeckende Grundversorgung erbracht. Damit die Post als eigenständiges und wirtschaftlich gesundes Unternehmen ihren Auftrag auch in Zukunft erfüllen kann, muss sie allerdings weitere Kostenoptimierungen erreichen und neue Geschäftsfelder erschliessen. Nur so kann die Post im Spannungsfeld zwischen Grundversorgung und Wettbewerbsfähigkeit ihre finanzielle Eigenständigkeit im Hinblick auf die kommenden Herausforderungen nachhaltig sichern und ihren Beitrag zu einer guten Grundversorgung mit Dienstleistungen des Post- und Zahlungsverkehrs leisten.

Der Bundesrat beabsichtigt, den Postmarkt schrittweise und kontrolliert zu öffnen. Im Bericht werden drei Szenarien für eine Marktöffnung erläutert. Nach Ansicht des Bundesrates muss die Marktöffnung die finanzielle Situation der Post, die Anliegen der Randgebiete und die Notwendigkeit sozialverträglicher Restrukturierungen ebenso berücksichtigen wie die Bedürfnisse der Wirtschaft nach effizienten und qualitativ hoch stehenden Universaldiensten und die sichere Finanzierung der Grundversorgung. Mit der Öffnung des Paketmarktes auf das Jahr 2004 und einer späteren beschränkten Öffnung des Briefmarktes (Szenario III) unterbereitet der Bundesrat dem Parlament ein Szenario, das auf die erwähnten Bedürfnisse Rücksicht nimmt und gleichzeitig den Rückstand gegenüber den Regelungen in der EU verkleinert. Das Parlament hat die Möglichkeit, sich mit dem Bundesbeschluss betreffend die Gesamtschau zur weiteren Entwicklung des Postwesens in der Schweiz zu den verschiedenen Öffnungsszenarien zu äussern. Der Bundesrat schlägt dem Parlament im Weiteren Vorgaben zum Poststellennetz im Postgesetz vom 30. April 1997 (PG) vor. Der Umbau des Poststellennetzes soll zwar weitergeführt werden können, doch zeigen die jüngsten Diskussionen die Notwendigkeit klarer rechtlicher Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des Poststellennetzes. Ferner gelangt der Bundesrat zum Schluss, dass die Grundversorgung im Rahmen des von ihm beabsichtigten Öffnungsprozesses in den nächsten Jahren grundsätzlich weiterhin eigenwirtschaftlich sichergestellt werden kann. Sollte es sich wider Erwarten abzeichnen,

dass die Post trotz wirtschaftlicher Betriebsführung die Kosten der Grundversorgung nach der Öffnung des Paketmarktes nicht mehr zu decken vermag und auch Konzessionsgebühren keine ausreichende Finanzierung des Universaldienstes sicherstellen, würde der Bundesrat dem Parlament eine Vorlage für Abgeltungen der ungedeckten Kosten des Universaldienstes unterbreiten. Dies könnte nötigenfalls bereits vor einer teilweisen Öffnung des Briefmarktes für Briefe über 100 g geschehen.

Neben dem Bericht zur weiteren Entwicklung des Postwesens in der Schweiz unterbreitet der Bundesrat nachfolgend auch eine Botschaft zur Änderung des Postorganisationsgesetzes vom 30. April 1997 (POG). Damit sollen die gesetzlichen Grundlagen für eine Rekapitalisierung der Post und die Loslösung der Post aus der Bundestresorerie geschaffen werden. Daneben werden die Haftungsregeln der Organe der Post an die bereits für die SBB oder die Swisscom AG geltenden Massstäbe angepasst.

Der Post ist es nicht möglich, die Rückstellungen für ihre Verpflichtungen gegenüber der Pensionskasse selbstständig zu finanzieren. Der Bund soll daher der Post diese Rückstellungen, die auf Grund der Bilanzierung nach modernen Rechnungslegungsstandards nötig werden, finanzieren. Ohne diese Rekapitalisierung müsste die Post die entsprechenden Rückstellungen selber bilden, was angesichts ihrer sehr schmalen Eigenkapitalbasis zu einer Überschuldung führen würde. Dadurch wären die Chancen der Post, sich bei weiter zunehmendem Wettbewerb auf dem Postmarkt zu behaupten, erheblich herabgesetzt. Dies gilt es zu vermeiden.

Verhandlungen

Vorlage 1

Bundesbeschluss betreffend die Gesamtschau zur weiteren Entwicklung des Postwesens in der Schweiz

03.10.2002 NR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
09.12.2002 SR Zustimmung.

Vorlage 2

Bundesgesetz über die Organisation der Postunternehmung des Bundes (Postorganisationsgesetz, POG)

03.10.2002 NR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
09.12.2002 SR Zustimmung.
13.12.2002 NR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (151:12)
13.12.2002 SR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (44:0)

Vorlage 1

Mit dem Bundesrat beschloss die Mehrheit des **Nationalrats**, den Postmarkt ab 2004 schrittweise zu öffnen. Er folgte damit dem Szenario, das der Bundesrat in seinem Bericht vom 22. Mai 2002 betreffend die Gesamtschau zur weiteren Entwicklung des Postwesens in der Schweiz favorisiert hatte. Demnach soll die Paketpost ab 2004 vollständig liberalisiert und die Monopolgrenze bei der Briefpost 2006 auf 100 Gramm gesenkt werden. Der Rat lehnte einen Nichteintretensantrag von Christian Grobet (S, GE) mit 116 zu 36 Stimmen ab. Auch die Anträge von Andrea Hämmerle (S, GR) und von Hugo Fasel (G, FR) auf Rückweisung des bundesrätlichen Konzepts scheiterten mit 96 zu 75 bzw. 96 zu 70 Stimmen. Für Rückweisung sprachen sich alle Linken und Grünen, die evangelische und unabhängige Fraktion sowie eine Minderheit der CVP-Fraktion aus. Moniert wurde unter anderem, mit einer weiteren Öffnung des Postmarktes kämen Poststellen, Arbeitsplätze und damit letztlich auch der Service public noch mehr unter Druck als bis anhin. Änderungsanträge von linker und bürgerlicher Seite wurden auch abgelehnt. Georges Theiler (R, LU) verlangte eine raschere Marktöffnung: Die Gewichtsgrenze für den Monopolbereich bei der Briefpost sollte bereits 2005 bei 100 Gramm angesetzt werden. Sein Antrag wurde mit 133 zu 40 Stimmen deutlich verworfen. Odilo Schmid (C, VS) wollte andererseits für Pakete bis zwei Kilogramm den Markt erst ab 2006 öffnen. Sein Antrag wurde knapp - mit 89 zu 84 Stimmen - abgelehnt. Mit einer Kommissionsminderheit verlangte Susanne Leutenegger Oberholzer (S, BL) für die Marktteilnehmer Auflagen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, namentlich den Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrags. Damit sollte ein fairer Wettbewerb mit gleich langen Spiessen garantiert werden. Dieser Antrag wurde ebenso verworfen wie ein weiterer Minderheitsantrag, mit dem ein Bericht über die Erfahrungen der Zusammenarbeit der Post mit einer Privatbank verlangt wurde. Die Idee einer Postbank sollte so weiterverfolgt werden. Der **Ständerat** folgte bei der schrittweisen Marktöffnung für Pakete und Briefe dem Bundesrat und dem Nationalrat. Gemäss Antrag einer Kommissionsminderheit sollte von der Absicht des Bundesrates, den Postmarkt im Einklang mit Artikel 3 Absatz 3 des Postgesetzes zu öffnen, zwar

Kenntnis genommen werden. Sie empfahl jedoch, die Marktöffnung langsamer anzugehen. Dieser Antrag wurde mit 28 zu 14 Stimmen abgelehnt. Jean Studer (S, NE) wollte mit seinem Antrag den Zeitplan der Marktöffnung ganz streichen. Sein Antrag unterlag mit 22 zu 18 Stimmen. Der Sinn einer Abstimmung über diesen einfachen – nicht dem Referendum unterstellten – Bundesbeschluss gab zu Diskussionen Anlass. Die Postreform liege im Verantwortungsbereich des Bundesrates und hier würden Kompetenzen von Exekutive und Parlament vermischt. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 28 zu 8 Stimmen verabschiedet.

Vorlage 2

Die Änderungen des Postorganisationsgesetzes wurden von beiden Räten diskussionslos gutgeheissen.

02.043 Luffahrtgesetz. Änderung

Botschaft vom 22. Mai 2002 zur Änderung des Luffahrtgesetzes (BBI 2002 4430)

Ausgangslage

Das Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0) bildet die gesetzliche Grundlage für den Vollzug der Flugsicherungsaufgaben in der Schweiz. Gestützt auf Artikel 40 LFG hat der Bundesrat die Gesellschaft skyguide (ehemals swisscontrol) mit dieser Aufgabe betraut. Skyguide ist eine nicht gewinnstrebige, gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft, an der der Bund die Mehrheit halten muss und deren Statuten der Genehmigung des Bundesrates bedürfen. Ferner schreibt das LFG vor, dass, soweit dies betrieblich und technisch sinnvoll ist, die zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste miteinander zu vereinigen sind. Die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates hat mit einem in der Zwischenzeit abgeschriebenen Postulat (98.3363) gefordert, die zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste zusammenzulegen. Gestützt auf den Schlussbericht der Arbeitsgruppe Helvetic Control (HELCO) vom 23. April 1999 wurde am 18. August 1999 durch die Vorsteher des UVEK und des VBS beschlossen, die Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste voranzutreiben. Am 24. Januar 2001 hat der Bundesrat die für die Zusammenlegung der militärischen und zivilen Flugsicherungsdienste nötigen Änderungen der Ausführungserlasse zum Luftfahrtgesetz beschlossen. Gleichzeitig hat er die in der Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD, SR 748.132.1) verlangten strategischen Ziele für die Gesellschaft gutgeheissen. Skyguide hat eine effiziente Bewirtschaftung des Luftraums sicherzustellen und die Integration der beiden Flugsicherungsdienste bis Ende 2003 schrittweise umzusetzen.

Die Integration der militärischen und zivilen Flugsicherung einerseits sowie die Luftfahrtkrise des Jahres 2001 andererseits führen zu einem Finanzbedarf der skyguide bzw. deren Vorsorgeeinrichtung. Mit der nun beantragten Änderung von Artikel 40 LFG sollen die Rechtsgrundlagen für die Finanzierung folgender Massnahmen geschaffen werden:

- Übertritt des militärischen Flugsicherungspersonals: Per 1. Januar 2002 traten 108 militärische Flugverkehrsleiterinnen und Flugverkehrsleiter in den Dienst von skyguide ein. Nun geht es darum, für das vom Bund zur Gesellschaft skyguide übergetretene Personal der militärischen Flugsicherungsdienste das gemäss der Bundespersonalverordnung vom 3. Juli 2001 (BPV, SR 172.220.111.3) bzw. das gemäss der Verordnung vom 2. Dezember 1991 über die Leistungen bei vorzeitigem Altersrücktritt von Bediensteten in besonderen Dienstverhältnissen (VLVA, SR 510.24) bei der vorzeitigen Pensionierung nötig werdende zusätzliche Deckungskapital für die Rentenleistungen sicherzustellen.
- Räumliche Integration der zivilen und militärischen Flugsicherung: Um die Synergien zwischen dem zivilen und militärischen Flugsicherungssystem zu realisieren, erweist sich ein Neubau eines gemeinsamen Betriebsgebäudes als notwendig. Die Mittel sollen skyguide vom Bund (Aktienkapitalerhöhung) und von Banken zugeführt werden.
- Rekapitalisierung: Aufgrund der Luftfahrtkrise 2001 resultieren für die Gesellschaft skyguide finanzielle Engpässe. Durch die Zuführung von zusätzlichem Betriebskapital soll skyguide auf eine angemessene Kapitalbasis gestellt werden.
- Rechnungslegung nach IAS: Für die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben ist skyguide mittel- und längerfristig auf die Möglichkeit von internationalen Kooperationen angewiesen. Eine Rechnungslegung nach einem international anerkannten Standard erhöht diese Chance. Entsprechend der Empfehlung der International Civil Aviation Organisation (ICAO) wird skyguide zukünftig nach den International Accounting Standards (IAS) Rechnung legen. Dies entspricht

auch der Praxis bei weiteren privaten und öffentlichen Gesellschaften (z.B. Swisscom, RUAG, Post). Mit der Einführung von IAS geht die erstmalige Neubewertung der Vorsorgeverpflichtungen nach IAS 19 (Employee Benefits) einher. Skyguide ist nicht in der Lage, die entstehende Unterdeckung selbst zu finanzieren.

Die Gesamtkosten für den Bund belaufen sich auf ca. 215–250 Millionen Franken.

Verhandlungen

04.12.2002 NR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
11.03.2003 SR Abweichend.
12.03.2003 NR Zustimmung.

Die Vorlage war in beiden Räten weitgehend unbestritten. Der Ständerat fügte die Bestimmung hinzu, dass der Bund für die hoheitliche Funktion der Flugsicherung verantwortlich ist.

02.408 Parlamentarische Initiative (KVF-NR). Flächendeckendes Poststellennetz. Änderung des Postgesetzes

Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates: 25.02.2002 (BBI 2002 5096)

Stellungnahme des Bundesrates: 22.05.2002 (BBI 2002 5108)

Ausgangslage

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beschloss am 3. September 2001 eine Parlamentarische Initiative für ein flächendeckendes Poststellennetz in der ganzen Schweiz.

Anstoss zu einer eigenen Kommissionsinitiative bildeten die am 12. März 2001 von Nationalrat Jean Spielmann eingereichte Parlamentarische Initiative Universaldienst der Post (01.405) und die Petition für ein flächendeckendes Poststellennetz in Graubünden (01-2028), denen die Kommission beiden keine Folge gab. Die Parlamentarische Initiative erschien der Kommission als allzu starr und die Petition als zu wenig konkret.

Die Parlamentarische Initiative der Kommission, die in einer ausformulierten Form vorliegt, sieht dagegen konkrete, aber in der Umsetzungsmöglichkeit flexible Ergänzungen zum Postgesetz vor.

Die Kommission schlägt vor, die Post im Gesetz zum Betrieb eines flächendeckenden Poststellennetzes zu verpflichten, ihr aber im Gegenzug einen Anteil der jährlich anfallenden nicht gedeckten Kosten abzugelten.

Stellungnahme des Bundesrates vom 22.05.2002: Der Bundesrat hält mit der Kommission dafür, dass die Ausgestaltung des Poststellennetzes politischer Mitbestimmung bedarf. Eine entsprechende Vorgabe im Postgesetz muss jedoch ausreichend flexibel sein und sich einfügen in die mit der Postreform eingeführte Zuständigkeitsordnung. In diesem Sinn begrüsst der Bundesrat den von der Kommission vorgeschlagenen Wortlaut für einen neuen Artikel 2 Absatz 3 des Postgesetzes vom 30. April 1997 (PG; SR 783.0). Trotz dieses neuen Infrastrukturauftrages soll die Post ihr Poststellennetz jedoch weiter den veränderten Kundenbedürfnissen anpassen und mit dem Umbau unter Berücksichtigung der Empfehlungen eines unabhängigen Bewertungsgremiums fortfahren können. Demnach wird die Post zukünftig vermehrt Agenturlösungen zu prüfen haben und die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen verstärken müssen. Hingegen lehnt der Bundesrat den neuen Artikel 2 Absatz 4 PG ab, wonach der Post die nicht gedeckten Kosten des Poststellennetzes zum Teil abgegolten werden sollen. Der Bundesrat schlägt stattdessen vor, zunächst die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten gemäss Postgesetz auszuschöpfen (Erträge aus den reservierten Diensten, Erträge aus den nicht reservierten und den Wettbewerbsdiensten, Kostenoptimierungen und Konzessionsgebühren gemäss Artikel 6 PG). Sollten diese Instrumente nicht ausreichen, so wird der Bundesrat dem Parlament die nötigen Anträge stellen.

Verhandlungen

04.10.2002 NR Beschluss abweichend vom Entwurf der Kommission.
09.12.2002 SR Abweichend.
05.03.2003 NR Abweichend.
10.03.2003 SR Abweichend.
12.03.2003 NR Zustimmung.
21.03.2003 NR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (161:21)

21.03.2003 SR Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen. (35:1)

Der **Nationalrat** beschloss mit 98 zu 50 Stimmen, seiner Kommissionsmehrheit zu folgen und auf die Änderung des Postgesetzes zur Sicherung eines landesweiten flächendeckenden Poststellennetzes einzutreten. Namens einer Kommissionsminderheit beantragte Rolf Hegetschweiler (R, ZH) Nichteintreten. Die Gesetzesänderung sei ordnungspolitisch falsch, stelle einen bisher erfolgreichen Verselbständigungsprozess in Frage und besneide die unternehmerische Freiheit und Verantwortung der Post. Mit ihm votierten zwei Drittel der Freisinnigen, ein noch grösserer Teil der SVP-Fraktion sowie vier Christlichdemokraten für Nichteintreten.

Peter Jossen (S, VS) beantragte namens einer Kommissionsminderheit sicherzustellen, dass der Bund der Post jährlich einen Anteil der nicht gedeckten Kosten des Poststellennetzes abgilt. Dieser Antrag war ursprünglich auch im Entwurf der Kommission des Nationalrats enthalten. Die Mehrheit der Kommission plädierte aber später zusammen mit dem Bundesrat dafür, diese Bestimmung zu streichen. Der Antrag Jossen auf Abgeltung der ungedeckten Kosten des Poststellennetzes wurde mit 98 zu 82 Stimmen abgelehnt. Christian Grobet (S, GE) wollte mit einem Einzelantrag jede Schliessung einer Poststelle von der Genehmigung des betreffenden Kantons abhängig machen. Die Standortgemeinde der zu schliessenden Poststelle könnte jeweils Stellung nehmen. Er unterlag mit 121 zu 61 Stimmen.

In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 120 zu 62 Stimmen angenommen. Dagegen stimmten gut die Hälfte der Freisinnigen sowie eine grosse Mehrheit der SVP-Fraktion.

Der **Ständerat** beschloss mit 28 zu 11 Stimmen Eintreten auf die Vorlage. Anders als der Nationalrat entschied sich die Kleine Kammer beim Infrastrukturauftrag (Art. 2 Abs. 3) für eine offenere Formulierung. Laut nationalrätlicher Version und Kommissionsmehrheit des Ständerates soll „in allen Regionen für alle Bevölkerungsgruppen eine Poststelle in angemessener Distanz erreichbar“ sein. Der Ständerat folgte jedoch mit 23 zu 14 Stimmen seiner Kommissionsminderheit, die mit ihrer Formulierung der Post mehr Spielraum lassen will. Demnach hat das Unternehmen sicherzustellen, dass die Dienstleistungen des Universaldienstes in allen Regionen für alle Bevölkerungsgruppen in angemessener Distanz erhältlich sind – also auch in der Form des Hausdienstes oder mobiler Postbüros. Wie im Nationalrat wollte auch im Ständerat eine Kommissionsminderheit eine Abgeltung eines Teils der nicht gedeckten Kosten des Poststellennetzes durch den Bund. Mit 23 zu 16 Stimmen votierte die Kleine Kammer wie der Nationalrat gegen eine solche Abgeltung.

In der Differenzbereinigung hielt der **Nationalrat** an der Forderung nach einem flächendeckenden Poststellennetz vorerst fest. Gegen den Willen einer bürgerlichen Minderheit schrieb er zudem ins Gesetz, dass die Post in allen ganzjährig bewohnten Siedlungen für die Hauszustellung besorgt sein muss. Mit Blick auf die fortschreitende Marktöffnung diskutierte der Rat über die Bedingungen für eine Konzession für Postdienstleistungen. Die Ratslinke wollte den Bundesrat ermächtigen, die Konzessionserteilung an einen Bewerber von Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag abhängig zu machen. Dies wurde jedoch von einer bürgerlichen Mehrheit abgelehnt. Gestrichen wurde mit 85 zu 77 Stimmen vorerst auch die vom Ständerat eingebrachte Bestimmung, wonach die Konzessionsbewerber Gewähr für die Einhaltung branchenüblicher Arbeitsbedingungen bieten müssten.

Der **Ständerat** hielt an der „grundsätzlichen“ Verpflichtung zur Hauszustellung in ganzjährig bewohnten Siedlungen fest. „Grundsätzlich“ heisst im Verständnis der Kleinen Kammer, dass kein Rechtsanspruch auf Zustellung besteht. Auch an der Einhaltung branchenüblicher Arbeitsbedingungen durch Konzessionäre hielt er fest.

Der **Nationalrat** schloss sich zuletzt stillschweigend der „grundsätzlichen“ Verpflichtung zur Hauszustellung an. Auch in den zwei restlichen Differenzen folgte er dem Ständerat. So erklärte sich zuletzt auch die Grosse Kammer damit einverstanden, dass die „Dienstleistungen des Universaldienstes“ in angemessener Distanz erreichbar sein müssen – und nicht wie zuvor verlangt, die „Poststellen“. Und Bewerber um Postdienste sollen nur dann konzessioniert werden, wenn sie die arbeitsrechtlichen Vorschriften einhalten und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleisten.

03.023 Bau einer Autobahnbrücke. Abkommen mit Deutschland

Botschaft vom 7. März 2003 betreffend das Abkommen mit Deutschland über Bau und Erhaltung einer Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Rheinfelden (Aargau) und Rheinfelden (Baden-Württemberg) (BBI 2003 2978)

Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 22. August 1984 das generelle Projekt des Zubringers Nationalstrasse N3 – Landesgrenze CH/D bei Rheinfelden als Ergänzung des am 28. November 1961 durch den Bundesrat genehmigten generellen Projektes der Teilstrecke N3 Kaiseraugst – Hornussen genehmigt. Das Projekt beinhaltet eine neue Grenzbrücke über den Rhein. Auf deutschem Gebiet wird die Autobahnverbindung mit der deutschen A98 zusammengeschlossen. Das vorliegende Abkommen vom 29. Januar 2003 bildet die Grundlage für den Bau dieser neuen Rheinbrücke.

Verhandlungen

02.06.2003	NR	Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
10.06.2003	SR	Zustimmung.
20.06.2003	NR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (151:4)
20.06.2003	SR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (45:0)

Die Vorlage wurde in beiden Räten ohne Diskussion angenommen.

03.038 Revidierte Rheinschiffahrtsakte. Zusatzprotokoll Nr. 7

Botschaft vom 21. Mai 2003 betreffend das Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte sowie das internationale Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (BBI 2003 3999)

Ausgangslage

Die enger werdende wirtschaftliche Verflechtung Europas bewirkt eine verstärkte Nachfrage nach Transportdienstleistungen auch in der Binnenschiffahrt. Die grenzüberschreitende Güterbeförderung wird aber durch die unterschiedlichen nationalen oder regionalen Rechtsnormen erschwert. Deren Vereinheitlichung ist demzufolge ein zentrales Anliegen der internationalen Binnenschiffahrt. Die in der vorliegenden Botschaft enthaltenen Vorlagen sind bedeutsam für die technische und rechtliche Zusammenarbeit der Binnenschiffahrtsstaaten in Europa. Mit dem am 27. November 2002 in Strassburg unterzeichneten Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte erhält die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) die Möglichkeit, Schiffsatteste und Schifferpatente von Staaten zu anerkennen, die nicht Mitglied der ZKR sind. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass diese Dokumente in Anwendung von Vorschriften und Verfahren erstellt wurden, die von der ZKR als mit ihren Regeln gleichwertig anerkannt worden sind. Der innerrheinische Transportmarkt wird damit nicht geöffnet. Das Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) wurde am 22. Juni 2001 in Budapest unter der dreifachen Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, der Donaukommission und der UNO-Wirtschaftskommission für Europa unterzeichnet. Als wichtigste inhaltliche Merkmale des CMNI-Übereinkommens sind zu nennen:

- In sachlicher und räumlicher Hinsicht ist das CMNI bei Frachtverträgen anwendbar, welche internationale Güterbeförderungen auf Binnenwasserstrassen zum Gegenstand haben.
- Die Freiheit der Vertragspartner soll möglichst wenig beschränkt werden. Viele der Vertragsbestimmungen gelten deshalb nur, wenn die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren.
- Bei der Hauptfrage des CMNI, der Haftung für einen durch einen nautischen Fehler verursachten Schaden (z.B. Unfall wegen eines Navigationsfehlers des Schiffsführers), enthält das Übereinkommen einen Kompromiss.

Dieser sieht grundsätzlich die Haftung des Schiffahrtsunternehmers vor, gibt aber die Möglichkeit, die Haftung vertraglich auszuschliessen. Die Form der Sammelbotschaft wurde aus verwaltungsökonomischen Gründen gewählt und rechtfertigt sich angesichts des sachlichen Zusammenhangs, der zwischen den beiden Vorlagen besteht.

Verhandlungen

Vorlage 1

Bundesbeschluss betreffend das Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte
30.09.2003 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

Vorlage 2

Bundesbeschluss betreffend das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die
Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
30.09.2003 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

Der **Ständerat** nahm die beiden Bundesbeschlüsse einstimmig und ohne Diskussion an.