

wirtschaft hat es. Es ist eine ganz spezifische Kumulation, die das Prinzip der Gewaltenteilung ritzt.

Zum Schluss möchte ich Sie einfach daran erinnern, dass wir in der ersten Phase der Behandlung dieser parlamentarischen Initiative sind. Die Formulierung ist vollkommen offen. Wenn Sie bessere und griffigere Lösungen finden, bin ich die Erste, die offen dafür ist. Ich hoffe, dass Sie der Minderheit zustimmen und damit der Kommission eine Chance geben, die verschiedenen Vorschläge, die in dieser Debatte jetzt gemacht worden sind, aufzunehmen und einen gangbaren Weg zu finden.

**Inderkum** Hansheiri (CEg, UR), für die Kommission: Ich bilde mir nicht ein, mit meinem Votum noch etwas beitragen zu können, die Meinungen sind sicher gemacht. Ich möchte auch meinerseits für die sehr interessante, engagierte Diskussion danken. Mein Kommissionssekretär hatte etwa 45 Minuten budgetiert; ich habe ihm gesagt, wir würden mindestens eine Stunde benötigen, nun ist es gar das Doppelte geworden.

Zwei Bemerkungen noch:

1. Es wurde von verschiedenen Kolleginnen und Kollegen, namentlich auch von Frau Kollegin Fetz, darauf hingewiesen, wir seien in der ersten Phase. Sie können es aber drehen und wenden, wie Sie wollen: Das Problem lässt sich nur entweder über die Unvereinbarkeitsregeln oder über allgemeine Ausstandsregeln lösen. In beiden Fällen haben Sie Abgrenzungsprobleme. Das führt zu einer arbiträren Gesetzgebung, und das führt vor allem zu einer überschüssigen Gesetzgebung, die, wie ich bereits gesagt habe, dann wirklich an die Grundfesten unseres Milizsystems ginge. Es gibt vielleicht solche, die ein Berufsparlament wollen; dass unser Volk das aber will, wage ich zu bezweifeln.

2. Von Frau Egerszegi und danach von verschiedenen anderen wurde gesagt, man könnte auch mit einer Regelung im Parlamentsgesetz leben, wonach die Kommissionen ausgewogen zusammengesetzt sein müssten. Eine solche Regelung ist meines Erachtens nicht nötig, wir haben keine Lücke. Das Büro kann das zwar tun, aber ich möchte auch daran erinnern: Jeder und jede von uns weiß doch, wie schwierig es für die Gruppenchefs schon innerhalb unserer Gruppen ist, die Kommissionen bereitzustellen. Wenn Sie eine solche Regelung aufnehmen, dann wäre das Büro doch laufend mit Beanstandungen konfrontiert, wonach die eine oder andere Kommission zu wenig ausgewogen zusammengesetzt sei. Dann können wir jeden Tag eine Bürositzung abhalten.

Zu Kollege Marty: Wenn ich richtig verstanden habe, sagten Sie, man müsse die Initiative auch auf andere Interessengruppen ausdehnen, damit diese nicht in den Kommissionen vertreten seien. Ich meine, dann haben wir die Diskussionen einfach im Rat, und dann müssen wir noch mehr Sondersessionen beschliessen.

**Abstimmung – Vote**  
Für Folgegeben ... 12 Stimmen  
Dagegen ... 23 Stimmen

## 08.304

### **Standesinitiative Tessin. Bundespolitik für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene**

### **Initiative cantonale Tessin. Politique fédérale en matière de transfert du trafic marchandises transalpin de la route au rail**

#### *Vorprüfung – Examen préalable*

Einreichungsdatum 20.02.08

Date de dépôt 20.02.08

Bericht KVF-SR 31.03.09

Rapport CTT-CE 31.03.09

Ständerat/Conseil des Etats 28.05.09 (Vorprüfung – Examen préalable)

## 08.305

### **Standesinitiative Uri. Raschere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene**

### **Initiative cantonale Uri. Accélérer le transfert du trafic marchandises transalpin sur le rail**

#### *Vorprüfung – Examen préalable*

Einreichungsdatum 25.02.08

Date de dépôt 25.02.08

Bericht KVF-SR 31.03.09

Rapport CTT-CE 31.03.09

Ständerat/Conseil des Etats 28.05.09 (Vorprüfung – Examen préalable)

#### *Antrag der Kommission*

Den Initiativen keine Folge geben

#### *Antrag Stadler*

Den Initiativen Folge geben

#### *Proposition de la commission*

Ne pas donner suite aux initiatives

#### *Proposition Stadler*

Donner suite aux initiatives

**Le président** (Berset Alain, président): Vous avez reçu deux rapports écrits de la commission.

**Bieri** Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Sie haben zu den beiden Standesinitiativen je einen schriftlichen Bericht erhalten, aus welchen Sie ersehen können, dass die vorberatende Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vorschlägt, den Initiativen keine Folge zu geben. Unser Entscheid muss jedoch im Licht der Beschlüsse des in der Wintersession 2008 verabschiedeten Güterverkehrsverlagerungsgesetzes gesehen werden. Hier wurden die meisten der in den Standesinitiativen angesprochenen Themen bereits entschieden. Vorher haben wir jedoch ordnungsgemäss die Delegationen der beiden Kantone angehört und diese auch auf das in der Beratung stehende Güterverkehrsverlagerungsgesetz aufmerksam gemacht.

Ich möchte in Erinnerung rufen, dass wir in Artikel 3 des Gesetzes festgelegt haben, dass das Verlagerungsziel von



650 000 alpenquerenden Transitlastwagenfahrten zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden müsse. Ab dem Jahr 2011 soll das Zwischenziel, die maximale Zahl von einer Million Fahrten nicht zu überschreiten, erreicht werden. Im vergangenen Jahr verzeichneten wir etwas über 1,2 Millionen Fahrten. Dieser Beschluss ist mit den gleichlautenden Forderungen der beiden Standesinitiativen, die das Verlagerungsziel von 650 000 Fahrten bis 2012 verlangen, nicht deckungsgleich.

In Artikel 6 des Gesetzes wird die Grundlage für die Alpentransitbörse gesetzlich festgelegt. Sie ermöglicht es dem Bundesrat, völkerrechtliche Verträge über eine mit dem Ausland abgestimmte Alpentransitbörse abzuschliessen. Wir haben jedoch festgelegt, dass die Umsetzung dieses Vertrages eine Botschaft mit einem Gesetzentwurf notwendig macht. Konkret können hier das Parlament und bei einem allfälligen Referendum auch das Volk nochmals mitentscheiden. Damit finden wir im Güterverkehrsverlagerungsgesetz eine Antwort auf die zweite Forderung der beiden Standesinitiativen.

In Artikel 6 des Gesetzes haben wir auch die Rahmenbedingungen einer Alpentransitbörse umschrieben, wie etwa den Umstand, dass die Einführung einer solchen Börse nicht mit einer Aufgabe des Sonntags- und Nachtfahrverbotes oder der Ausweitung der Gewichtslimite erkauft werden könne. Auch wird der Grundsatz der Nichtdiskriminierung in- und ausländischer Lastwagen festgelegt. Dieser Grundsatz steht – um es vorsichtig zu sagen – sehr wahrscheinlich in Widerspruch zur Forderung der Tessiner Initiative, die verlangt, dass die Alpentransitbörse für den Kanton Tessin keine Nachteile mit sich bringen dürfe. Schon die Interpretation dieser Forderung oder gar deren Umsetzung dürften nicht sehr einfach sein.

Die Forderung der Urner, die Einführung der Alpentransitbörse müsse so ausgestaltet sein, dass keine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU nötig sei, wurde in der KVF als wenig wahrscheinlich beurteilt, sind doch im Landverkehrsabkommen ein Verzicht auf Kontingentierungen und ein maximaler Transitpreis für die Strecke Basel–Chiasso festgehalten. Diesen Spielraum beim Transitpreis schöpfen wir über unsere LSVA heute bereits aus.

Die dritte Forderung der beiden Standesinitiativen betrifft die Zufahrten zum Gotthard-Basistunnel. Hier wird im Rahmen von Bahn 2030 zu entscheiden sein, welche Anschlüsse sich mit den vorhandenen Mitteln realisieren lassen. Die Kommission ist sich bewusst, dass sowohl im Urnerland, am Axen, im Raum Felderoden im Kanton Schwyz als auch im Tessin, im Raum Bellinzona sowie beim südlichen Anschluss an den Ceneritunnel in Richtung Melide–Mendrisio–Chiasso und in Richtung Luino, noch grosse Bauvorhaben anstehen. Es wird mitunter von den Finanzen und der Verkehrsentwicklung abhängen, welche Bauten in welchem Zeitabschnitt realisiert werden können.

Gestützt auf diese Überlegungen und die beim Güterverkehrsverlagerungsgesetz erfolgten Entscheide beantragt Ihnen die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ohne Gegenstimmen bei jeweils drei Enthaltungen, den Initiativen keine Folge zu geben. In diesem Sinne ist auch der Einzelantrag Stadler abzulehnen, weil wie gesagt gewisse Forderungen mittlerweile im Güterverkehrsverlagerungsgesetz Eingang gefunden haben, andere Vorstellungen der Initiativen jetzt nicht umgesetzt werden können und einige davon sich wahrscheinlich auch gesetzlich und in den Verträgen mit der EU nicht umsetzen lassen.

**Stadler** Hansruedi (CEg, UR): Standesinitiativen haben für Standesvertreter immer eine spezielle Bedeutung. Auch wenn wir uns der Aussichten durchaus bewusst sind, ersuche ich Sie, in Absprache mit Kollege Inderkum und auch in freundnachbarschaftlicher Absprache mit den beiden Standesvertretern des Kantons Tessin, den Standesinitiativen Tessin und Uri Folge zu geben.

Der Kommissionspräsident hat die Ausgangslage korrekt dargestellt. Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz haben wir verabschiedet. Damit sind die durch die Standesinitiativen aufgeworfenen Fragen diskutiert und fixiert worden. Wünschbar wäre gewesen, dass die beiden Standesinitiativen gleichzeitig mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz auf dem Tisch gelegen hätten und nicht nur indirekt damit verknüpft worden wären. Heute, in der zweiten Session nach Verabschiedung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes, drohen die beiden Standesinitiativen deshalb hier im Rat etwas ins Leere zu laufen.

Somit möchte ich insbesondere den Bundesrat, der ja heute nicht anwesend ist und auch nicht anwesend sein muss, an seine Hausaufgaben erinnern. Einerseits geht es um die zielgerichtete Ansteuerung der Verlagerung, und andererseits geht es auch um das adäquate Instrument für die Verlagerung, die Alpentransitbörse. Im Rahmen der Beratung zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz habe ich mich dazu ausführlich geäußert. Hier ist der Bundesrat gefordert, die Verhandlungen zügig anzugehen, auch wenn das Parlament eine zusätzliche Hürde eingebaut hat. Hier muss uns deshalb vor allem auch der Stand der Arbeiten des Bundesrates interessieren. Schlussendlich geht es um die Zufahrtsstrecken zu den Basistunnels auf der Gotthardachse. Solche Engpässe gibt es im Kanton Tessin, aber auch am Axen im Kanton Uri. Die heutigen Axentunnels entsprechen im Vergleich mit einem Hochleistungstunnel einem Feldweg.

Anlässlich einer sogenannten Abspeckübung hat man vor einigen Jahren vielen Sand in die Augen gestreut. Das rächt sich jetzt. Beim Abspecken hat man auch Fleisch weggeschmissen. Heute stellen wir fest, dass man sehr bald Hochleistungstunnels haben wird, dass aber die entsprechenden Zulaufstrecken im Norden und Süden erhebliche Engpässe aufweisen. Ein solcher Engpass ist der Axen. Hier besteht aus der Sicht eines guten Betriebes der Neat in absehbarer Zeit erheblicher Handlungsbedarf. Das möchten wir bereits heute hier unterstreichen.

**Hêche** Claude (S, JU): Lors du débat mené en commission, j'ai souhaité que ces initiatives cantonales soient gelées provisoirement pour être intégrées, par exemple, dans le débat que nous aurons l'année prochaine sur Rail 2030. Il m'a été très agréablement répondu que c'était juridiquement impossible. C'est une des raisons pour lesquelles nous étions donc plusieurs à nous abstenir sur ce dossier.

En regard de la proposition déposée ce jour par Monsieur Stadler et comme j'avais déjà tenté vainement de vous convaincre en décembre dernier de répondre aux exigences légitimes des cantons du Tessin et d'Uri, je vous invite à donner suite aux deux initiatives cantonales.

J'ajouterai qu'un élément nouveau est intervenu depuis. Dans ce sens, on peut même indiquer que c'est un succès qui a été obtenu par Monsieur le conseiller fédéral Leuenberger, à l'occasion de la Conférence des ministres des transports de l'Arc alpin, qui a siégé à Vienne le 7 mai dernier, en ce qui concerne justement la mise en oeuvre d'une bourse de transit alpin. Mais le travail à faire, comme chacun le sait, reste important et les instruments mis en place restent malheureusement encore insuffisants, d'où l'importance qu'il y a à donner un signe politique en soutenant ces deux initiatives cantonales.

**Lombardi** Filippo (CEg, TI): Faccio parte, come il collega Hêche, dei tre astenuti in Commissione su queste due iniziative. Evidentemente ho comprensione per il ragionamento della maggioranza della nostra Commissione, che in sostanza ci dice che l'obiettivo di trasferimento su rotaia del traffico merci transalpino entro il 2012 è superato, nella misura in cui abbiamo appena votato una legge pertinente, contro la quale non è stato lanciato il referendum, che lo fissa per il 2019. Dall'altra parte, l'obiettivo di eliminare le strettoie a nord ed a sud delle Alpi, Alptransit, quindi in particolare il prolungamento della linea al sud di Vezia verso l'Italia – rispettivamente terzo punto dell'iniziativa del canton Ticino e secondo punto dell'iniziativa del canton Uri –, è stato integrato nel progetto di legge sul finanziamento dei trasporti pubblici all'articolo 10. Quindi, uno dei due obiettivi



è raggiunto, mentre l'altro è fissato in modo diverso da come viene chiesto nelle iniziative.

Resta però il problema sollevato rispettivamente nel punto 2 dell'iniziativa cantonale del Ticino e il punto 1 dell'iniziativa cantonale di Uri, che è l'introduzione di questa borsa dei transiti alpini.

Sappiamo quali sono le difficoltà, con le quali è confrontata la Svizzera nell'introdurre questa modifica; e sappiamo come possa essere irrealistico farlo senza un nuovo negoziato con l'Unione europea. Vale però la pena almeno provarci. Credo che questo Parlamento, sostenendo queste due iniziative, darebbe un segnale politico non solo di simpatia verso il canton Ticino e il canton Uri ma anche verso un'idea importante, che vogliamo portare avanti all'interno dell'Europa.

Vi prego dunque di associarvi alla proposta Stadler e di sostenere queste due iniziative – come segnale politico e come incitazione del Consiglio federale a un buon lavoro nei passi successivi che deve intraprendere verso l'Unione europea.

#### **08.304**

*Abstimmung – Vote*

Für Folgegeben ... 14 Stimmen  
Dagegen ... 12 Stimmen

#### **08.305**

*Abstimmung – Vote*

Für Folgegeben ... 14 Stimmen  
Dagegen ... 13 Stimmen

## 08.520

### **Parlamentarische Initiative**

**Stähelin Philipp.**

### **Abschaffung der Fahrradnummer**

**Initiative parlementaire  
Stähelin Philipp.**

### **Suppression des signes distinctifs pour cycles**

*Vorprüfung – Examen préalable*

Einreichungsdatum 19.12.08

Date de dépôt 19.12.08

Bericht KVF-SR 31.03.09

Rapport CTT-CE 31.03.09

Ständerat/Conseil des Etats 28.05.09 (Vorprüfung – Examen préalable)

*Antrag der Mehrheit*

Der Initiative keine Folge geben

*Antrag der Minderheit*

(Brändli, Büttiker, Gruber Konrad)  
Der Initiative Folge geben

*Proposition de la majorité*

Ne pas donner suite à l'initiative

*Proposition de la minorité*

(Brändli, Büttiker, Gruber Konrad)  
Donner suite à l'initiative

**Le président** (Berset Alain, président): Un rapport écrit de la commission vous a été distribué.

**Bieri Peter** (CEg, ZG), für die Kommission: Zum vorletzten Thema, zur Interessenbindung: Vermutlich sind die meisten von uns Radfahrer, haben ein Fahrrad zu Hause oder kennen zumindest jemanden, der ein Fahrrad hat.

Zur Sache: Herr Kollega Stähelin verlangt mit seiner parlamentarischen Initiative die Abschaffung der Fahrradnummer. Wir haben den Initianten an unserer Sitzung vom 31. März 2009 angehört. Ich gehe davon aus, dass Herr Stähelin nochmals selbst begründen wird, was ihn dazu motiviert hat, diesen Vorstoß zu lancieren. Wie aus seiner schriftlichen Begründung hervorgeht, betrachtet Herr Stähelin die Fahrradnummer als einen «alten Zopf», der unnötigen administrativen Aufwand verursache, bei dem Kosten und Ertrag in einem sehr schlechten Verhältnis ständen, als einen Ausweis, der kaum kontrolliert werde und dessen integrierte Haftpflichtversicherung in den allermeisten Fällen zu einer Doppelversicherung führe, da in rund 90 Prozent der Fälle bereits eine Privathaftpflichtversicherung bestehe. Auch verweist der Initiant auf den Umstand, dass unsere Nachbarländer die Einrichtung der Fahrradnummer nicht kennen und ihre Bürger, wenn sie bei uns herumradelten, auch keine Versicherung besäßen.

Wir haben in der KVF zu diesem Thema den Vizedirektor des Astra, Herrn Werner Jeger, angehört. Bevor ich jedoch seine Überlegungen wiedergebe, möchte ich Ihnen kurz aufzeigen, wie das heutige System funktioniert. Es könnte ja sein, dass Ihnen nicht bekannt ist, wie die jährliche Besorgung der Vignette vonstatten geht. Sie gehen in eine Verkaufsstelle – dies kann die Post, eine Versicherung oder sonst ein Verkaufsgeschäft sein – und besorgen sich die Anzahl Vignetten, die Sie zu Hause für Ihren Velopark brauchen. Zu Hause tragen Sie dann auf der linken Seite – und ich habe extra eine solche Vignette mitgenommen – die Velomarke, die Rahmennummer und die Farbe des Fahrrades, auf der rechten Seite oben den Namen des Eigentümers mit Adresse ein. Anschliessend kleben Sie den rechten Teil mit der Adresse sowie der Identifikationsnummer auf eine glatte, saubere und trockene Metallfläche. So steht es in der Anleitung. Damit sind die Identität des Eigentümers und die Versicherungsnummer auf dem Fahrrad überprüfbar. Der linke Teil der Vignette bleibt zu Hause. Damit kann jederzeit vom Fahrrad auf den Halter und umgekehrt geschlossen werden. Das ganze Prozedere wiederholt sich alle Jahre einmal. Sollten Sie dieser Verpflichtung in diesem Jahr noch nicht gefolgt sein, so haben Sie noch bis Ende Mai Zeit, dies nachzuholen. So viel zum praxisnahen Klärungsbedarf.

Zu ergänzen wäre, dass auf der Rückseite des linken Klebers, der zu Hause bleibt, vermerkt ist, dass der Benutzer des Fahrrades bei einem von ihm verursachten Schaden, bei dem mit Haftpflichtansprüchen gerechnet werden muss, unverzüglich die untenstehende Versicherung zu benachrichtigen habe. Damit ist auch gesagt, worum es geht. Es geht einerseits um die Identifizierung des Fahrrades und andererseits, und dies in erster Linie, um die Haftpflichtversicherung, die hier mitenthalten ist. Sie deckt seit dem Jahr 2005 eine Schadensumme bis zu 2 Millionen Franken ab.

Das Positive am heutigen System besteht sicher darin, dass es erstens funktioniert, zweitens seinen Zweck erfüllt – das heisst, der Geschädigte bekommt seinen Schaden gedeckt – und dass drittens der Radfahrer kein Risiko eingeht, den verursachten Schaden aus seinem Vermögen zahlen zu müssen. Die Regelung entspricht zu 100 Prozent dem Ursacherprinzip; das heisst, die Versicherungsdeckung wird von den Radfahrern geleistet, es gibt keine Querfinanzierung. Da mehrere Versicherungsanbieter Policien anbieten, herrscht in diesem Bereich auch Wettbewerb. So variieren die Kosten bei gleichen Leistungen im Schnitt etwa um 5 Franken, mit einer Spannweite von 4 bis gegen 10 Franken. Es wird mit einem Verwaltungsaufwand von etwa 20 Prozent gerechnet. In unserer Kommission wurde uns gesagt, dass die Einnahmen aus den Policien rund 20 Millionen Franken pro Jahr ausmachen. Zur Schadensumme konnten uns keine verlässlichen Zahlen genannt werden.

Man muss wissen, dass gewisse kleinstmotorisierte Fahrzeuge wie etwa Mofas, kleine Fahrzeuge in Industrie und Land-