

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 29 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 7 Stimmen

08.323

**Standesinitiative Tessin.
Bundesgesetz
über die Krankenversicherung
Initiative cantonale Tessin.
Loi fédérale
sur l'assurance-maladie**

*Vorprüfung – Examen préalable*Einreichungsdatum 03.11.08Date de dépôt 03.11.08Bericht SGK-SR 11.05.09Rapport CSSS-CE 11.05.09

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.09 (Vorprüfung – Examen préalable)

Le président (Berset Alain, président): Un rapport écrit de la commission vous a été distribué. La commission propose de ne pas donner suite à l'initiative.

Schwaller Urs (CEg, FR), für die Kommission: Jetzt haben wir es mit der zweiten Standesinitiative zu tun, diesmal vom Stande Tessin. Worum geht es? Die Standesinitiative verlangt die Aufhebung von Artikel 64a des KVG, wonach die Versicherer die Leistungen sistieren dürfen, wenn die versicherte Person trotz Mahnung und Fortsetzungsbegehren die Prämien oder Kostenbeteiligungen nicht bezahlt.

Das Parlament fügte im Jahre 2004 Artikel 64a ins KVG ein, der dann am 1. Januar 2005 in Kraft trat. Es stellte sich heraus, dass diese Änderung das Ziel nicht ganz erreichte, denn das Problem der nichtbezahlten Prämien und Kostenbeteiligungen wurde tatsächlich nicht gelöst. Die Einführung des neuen Systems verursachte einige Umsetzungsprobleme. Aus diesem Grunde fanden denn auch zahlreiche Diskussionen zwischen den Kantonen, Versicherern und dem Bund statt, und dies bereits ab 2006, nachdem bereits vorher während Jahren Gespräche stattgefunden hatten.

Eine Aufhebung von Artikel 64a, den das Parlament auf 2005 eingefügt hat, scheint aber nicht die Lösung des Problems zu sein. Vielmehr unterstützt die Kommission – und da waren wir einstimmig – eine parlamentarische Initiative der Kommission des Nationalrates, die aufgrund eines Vorschlages des Eidgenössischen Departementes des Innern einen Entwurf ausarbeiten wird. Sie haben das in den Unterlagen gesehen: Der Leistungsaufschub soll abgeschafft werden, als Gegenleistung sollen die Kantone 85 Prozent der fälligen Forderungen übernehmen, die zur Ausstellung eines Verlustscheins geführt haben.

Zusammenfassend: In der Sache war sich die grosse Mehrheit der Kommission, nämlich acht Mitglieder, einig, dass der Initiative keine Folge zu geben sei. Uneinig – und deshalb die drei Gegenstimmen – waren wir, was die Art des Vorgehens anbelangt. Acht Mitglieder der Kommission entschieden sich, der Initiative jetzt direkt keine Folge zu geben, drei Mitglieder wollten erst die Ergebnisse der Gespräche zwischen dem EDI, den Kantonen und den Versicherern abwarten und dann die Initiative abschreiben. Im Endergebnis: Die Kommission war einig in der Sache, in der Frage des Vorgehens – soll man aufschieben oder der Initiative direkt keine Folge geben? – waren wir unterschiedlicher Meinung. Die Kommission beantragt Ihnen aber klar, die Sache heute zu beenden und der Initiative keine Folge zu geben.

*Der Initiative wird keine Folge gegeben
Il n'est pas donné suite à l'initiative*

08.3596

**Motion Rime Jean-François.
Neues Trassenpreissystem.
Ausbau
des Güterverkehrs**

**Motion Rime Jean-François.
Fixation du prix des sillons.
Renforcer le transport
de marchandises par le rail**

Einreichungsdatum 02.10.08Date de dépôt 02.10.08

Nationalrat/Conseil national 19.12.08

Bericht KVF-SR 31.03.09Rapport CTT-CE 31.03.09

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.09

Le président (Berset Alain, président): Un rapport écrit de la commission vous a été remis. La commission propose, à l'unanimité, d'adopter la motion. Le Conseil fédéral propose également d'adopter la motion.

Bieri Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Ich kann es ganz kurz machen: Wir haben bereits am 3. Dezember 2008 die gleichlautende Motion Büttiker 08.3545 behandelt; sie war absolut identisch. Wir haben diese Motion damals angenommen. In der Zwischenzeit wissen wir auch, dass das Bundesamt für Verkehr an der Arbeit ist, das Trassenpreissystem zu überprüfen und dann auch entsprechend anzupassen; die Thematik sei zurzeit in der Ämterkonsultation. Da diese Motion gleich lautet wie die von uns bereits angenommene, meinen wir, dass wir auch diese Motion annehmen können. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, dies zu tun.

Angenommen – Adopté

08.3769

**Motion Hany Urs.
Vorfinanzierung
baureifer
Nationalstrassenabschnitte**

**Motion Hany Urs.
Préfinancement
de tronçons de routes nationales
prêts à être construits**

Einreichungsdatum 02.12.08Date de dépôt 02.12.08

Nationalrat/Conseil national 09.03.09

Bericht KVF-SR 08.05.09Rapport CTT-CE 08.05.09

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.09

Le président (Berset Alain, président): Un rapport écrit de la commission vous a été distribué. La commission propose, à l'unanimité, de rejeter la motion. Le Conseil fédéral propose également de rejeter la motion.

Bieri Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Hier möchte ich doch einige Ausführungen machen, weil der Nationalrat diese Motion angenommen hat; wir hingegen beantragen die Ablehnung. Die vorliegende Motion beauftragt den Bundesrat, eine Vorfinanzierung von baureifen Strecken zu ermöglichen, die im Entwurf des Bundesrates für einen neuen Bun-

desbeschluss über das Nationalstrassennetz zur Aufklassierung als Nationalstrasse vorgesehen sind.

Zur Ausgangslage: Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat der Bund die Zuständigkeit für die Finanzierung von Bau und Betrieb der Nationalstrassen übernommen. Mit dem neuen Netzbeschluss sollen dem Bund 19 zusätzliche Strassenabschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 400 Kilometern übertragen werden und deshalb neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.

Im Rahmen der Vernehmlassung der Kantone und interessierter Organisationen zu diesem neuen Netzbeschluss zeigten sich massiv unterschiedliche Meinungen dazu, wie dieser Übergang von den Kantonen zum Bund zu geschehen habe. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich Bund und Kantone inhaltlich über die 19 neuen Nationalstrassenabschnitte grundsätzlich einig sind. Es besteht jedoch ein Dissens darüber, ob und allenfalls wie der Bund die Mehrausgaben kompensiert. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Vollkompensation mit einer Reduktion der nicht-werkgebundenen Beiträge und der Globalbeiträge an die Hauptstrassen stösst auf den Widerstand der betroffenen Kantone. Derzeit versucht eine Arbeitsgruppe, auf der Grundlage einer Teilkompensation einen Konsens zu finden. Ob bzw. wann dies gelingt, ist jedoch offen, deshalb ist hier keine schnelle Lösung zu erwarten. Genau das ist das Hauptproblem dieser Motion. Bis zum Beschluss des Parlamentes über den erweiterten Netzbeschluss handelt es sich bei den 19 neuen Strecken rechtlich nicht um Nationalstrassen. Damit können auch keine Gelder über das Mineralölsteuergesetz bereitgestellt werden.

Die Tatsache, dass ein Strassenabschnitt in der Vernehmlassung als möglicher Teil des Nationalstrassennetzes aufgeführt wird, ändert an der rechtlichen Ausgangslage nichts. Solange kein rechtskräftiger Netzbeschluss vorhanden ist, ist es rechtlich nicht möglich, irgendwelche Projekte aus Mineralölsteuergeldern vorzufinanzieren. Wollte man eine solche Vorfinanzierung ermöglichen, müsste das Mineralölsteuergesetz, mit grosser Wahrscheinlichkeit sogar die Bundesverfassung angepasst werden. Das dauert natürlich wesentlich länger als das Warten auf den Entwurf des Bundesrates zum erweiterten Netzbeschluss und würde deshalb auch keinen Sinn machen.

Neben dieser rechtlichen Grundproblematik gibt es noch ein weiteres Problem, nämlich die Frage, wie der Bund die 19 Strecken übernehmen würde bzw. was für Folgen die Vorfinanzierung hier hätte. In der Vernehmlassung wurde nämlich vorgeschlagen, dass die Kantone Projekte, die bei der Aufnahme ins Nationalstrassennetz bereits im Bau sind, selber finanzieren müssen. Baureife, aber noch nicht begonnene Projekte werden auf Bundeskonformität geprüft und im positiven Fall später zulasten des Bundes so realisiert. Wenn aber ein Projekt noch nicht baureif ist, wird ein planerischer Neustart gemacht. Sofern ein Projekt dann die planerischen und rechtlichen Voraussetzungen erfüllt, wird es in die Reihe der Bundesprojekte aufgenommen und steht bezüglich Realisierung in Konkurrenz zu den übrigen nationalen Projekten. Der Bundesrat wird dann zu entscheiden haben, wann welches Projekt zur Ausführung kommen wird.

Gegenüber diesem geplanten Vorgehen steht nun die Motion Hany Urs etwas quer in der Landschaft. Wenn nun, wie es die vorliegende Motion verlangt, begonnene Bauvorhaben, welche die Kantone bis anhin geplant oder teilweise realisiert haben, vom Bund tel quel durch eine Vorfinanzierung de facto übernommen werden müssten, ergäben sich mehrere Probleme und Fehler. Erstens würde der Bund dadurch auch zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des erweiterten Netzbeschlusses bereits im Bau befindliche Vorhaben finanzieren. Zweitens würden damit die Prioritäten bei der Realisierung der Bauprojekte gesetzt, und dies unabhängig von der Bau- und Finanzplanung des Bundes. Letztlich müsste der Bund kantonale Projekte übernehmen, die zwar kantonalen Normen, unter Umständen aber nicht Bundesnormen entsprächen.

Schliesslich haben wir in der Kommission auch die Feststellung berücksichtigt, dass die Tiefbauwirtschaft im Moment noch recht gut ausgelastet ist und bei einem Konjunkturprogramm eher andere Wirtschaftszweige prioritär unserer Aufmerksamkeit bedürften. Die Quintessenz der Überlegungen unserer Kommission ist die folgende: Die Idee ist zwar gut gemeint, jedoch fehlen – und das ist sehr wichtig – die rechtlichen Voraussetzungen. Diese im Schnellzugtempo zu schaffen wäre nicht möglich, wäre nicht seriös und würde letztlich zu Disparitäten bei den gesamtationalen Interessen führen. Bezüglich Wirkung auf die Konjunktur wird die Motion vom zuständigen Bundesamt als wenig tauglich betrachtet.

Die Kommission beantragt Ihnen deshalb einstimmig, die Motion abzulehnen.

Gutzwiller Felix (RL, ZH): Ich will nur einen kurzen Kommentar abgeben; die Argumentation des Kommissionspräsidenten und die einstimmige Kommission deuten darauf hin, dass hier keine lange Debatte angesagt ist.

Der Kommissionssprecher hat gesagt, dass diese Motion im Nationalrat immerhin angenommen wurde und sie deshalb doch eine gewisse Beachtung verdient. Ich denke auch, der Kommissionssprecher hat klargemacht, dass es in der Tat zwei wichtige Themen gibt: die fehlenden rechtlichen Grundlagen und die Problematik der Vorfinanzierung und der daraus abgeleiteten Prioritäten. Ich muss Sie einfach darauf hinweisen, dass in einem gewissen Sinn, zumindest für die betroffene Bevölkerung, hier doch sehr formalistische Argumente ins Feld geführt werden. Es handelt sich um baureife Abschnitte, die hier anvisiert sind. Es handelt sich beispielsweise um die Zürcher-Oberland-Autobahn, die ich natürlich gut kenne: Das ist seit dreissig Jahren ein Desideratum. Es liegen baureife Projekte vor. Jetzt, durch den Übergang in der Finanzierung gemäss NFA auf den Bund, ist eigentlich klar, was einmal geschieht, aber der vom Kommissionsreferenten geschilderte Streit droht – auch das hat er gesagt – doch sehr langwierig zu werden. Eigentlich klare, baureife und einvernehmlich bereitgestellte Projekte weiter über Jahre zu verhindern ist doch eben sehr ärgerlich, obwohl die juristische Argumentation, dass nämlich noch kein rechtskräftiger Netzbeschluss da ist, nachvollzogen werden kann. Ich möchte also einfach zum Ausdruck bringen, dass diese Motion aus dieser Optik eben doch durchaus ihre Berechtigung hat, und würde Ihnen doch beantragen, Herr Präsident, dass wir sie annehmen.

Jenny This (V, GL): Ich begreife Kollege Gutzwiller. Was wir ja aber einfach nicht wollen, ist, dass man die Prioritäten oder den Terminkatalog dieser baureifen Bauabschnitte präjudiziert und dass ein Kanton, der eben mehr Geld zur Verfügung hat, sagt, er finanziere das vor, womit er automatisch in der Prioritätenliste nach oben rücken würde. Genau das wollen wir verhindern. Andernfalls müsste ich den Kanton Glarus dringend ersuchen, sofort unsere Umfahrungsstrassen vorzufinanzieren; dann wäre angefangen, der Bund müsste das dannzumal mitfinanzieren.

Der Kanton Zürich, die angesprochenen Strassenabschnitte im Zürcher Oberland, die sind auf der Prioritätenliste sowieso zuoberst. Wir können es aber nicht den Kantonen überlassen zu entscheiden, wann ihre Projekte realisiert werden, wenn das eben schlussendlich trotzdem der Bund zahlen muss. Ich begreife aber selbstverständlich diese Argumentation.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich bin froh, dass die vorberatende Kommission die Sache gründlich angeschaut hat und dass sie auch zu diesem Resultat gekommen ist.

Was das Votum von Herrn Gutzwiller betrifft: Es ist natürlich richtig, es gibt zwei Fälle, die etwas besonders liegen, nämlich die Autobahn im Zürcher Oberland und die Verbindung nach Silvaplana. Beide Projekte sind mehr oder weniger baureif, das heisst, sie werden in kantonalen Verfahren noch bis zur wirklichen Baureife geführt. Dann könnten sie, im Ge-

gensatz zu sämtlichen anderen Projekten, ausgeführt werden. Alle anderen Projekte sind noch längst nicht so weit. Diesem Umstand und dieser Differenzierung will die Arbeitsgruppe zwischen Bund und Kantonen jetzt auch Rechnung tragen. Diese Arbeitsgruppe wird diesen Sommer zu einem Resultat kommen. Ich hoffe, dass dort dann die beiden Spezialfälle auch speziell berücksichtigt werden können.

Abgelehnt – Rejeté

08.3805

**Motion Hany Urs.
Konjunkturankurbelung
für die Jahre 2009/10
mit Projekten
für den öffentlichen Verkehr**

**Motion Hany Urs.
Relance conjoncturelle
pour 2009/10
grâce à des projets liés
aux transports publics**

Einreichungsdatum 15.12.08
Date de dépôt 15.12.08

Nationalrat/Conseil national 09.03.09

Bericht KVF-SR 08.05.09
Rapport CTT-CE 08.05.09

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.09

Le président (Berset Alain, président): Vous avez reçu un rapport écrit de la commission. La commission propose, à l'unanimité, de rejeter la motion. Le Conseil fédéral propose également de rejeter la motion.

Bieri Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Hier kann ich mich relativ kurz fassen. Der Nationalrat hat diese Motion am 9. März 2009 gegen den Willen des Bundesrates mit 96 zu 94 Stimmen angenommen. Die Motion verlangt vom Bundesrat eine Zusatzbotschaft zur Leistungsvereinbarung mit den SBB für die Jahre 2009/10. Dabei wird im Bereich der Infrastrukturinvestitionen und des Unterhalts von Infrastrukturen der SBB Verschiedenes gefordert.

Mit den beiden vorangegangenen Konjunkturpaketen haben wir insgesamt einen Zusatzbeitrag von 150 Millionen Franken bei den SBB und 102 Millionen Franken bei den KTU beschlossen. Unsere Kommission war sich denn auch bewusst, dass in dieser wirtschaftlich schwierigen Lage der Fokus beim Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in erster Linie auf die Sicherung der Liquidität des FinöV-Fonds gerichtet werden muss. Aus diesem Grund haben wir auch die Motion 09.3467 in unserer Kommission und gestern dann auch hier im Rat angenommen. Der KVF scheint es wichtiger, dass mit dem FinöV-Entscheid beschlossene Projekte zeitgerecht realisiert werden können, als zusätzlich einzelne andere Objekte zu finanzieren. Aus diesen Überlegungen heraus beantragen wir Ihnen, diese Motion abzulehnen.

Egerszegi-Obrist Christine (RL, AG): Ich unterstütze die Ablehnung, möchte aber folgende Bemerkung anbringen: Kurzfristige Veränderungen der Investitionsprogramme können infolge der langwierigen Verfahren in den Kantonen nicht realisiert werden. Umso wichtiger ist es, dass Werterhalt, Ausbau und Anpassung der Infrastruktur laufend erfolgen können und auf einer nachhaltig und langfristig angelegten Strategie basieren. Unter diesem Aspekt ist es für die Kantone wichtig, dass der Bund als Besteller von Leistungen die entsprechenden Finanzierungszusagen auch wirklich einhält und keine Verzögerungen von Investitionsbeiträgen auslöst.

Insbesondere bei Beiträgen an die öffentliche Verkehrsinfrastruktur und an Lärmschutzvorrichtungen führen solche Verzögerungen zu einer Reduktion des Auftragsvolumens an die regionalen Unternehmen und somit zu einer Verzögerung der Konjunkturentwicklung. Es ist für die Kantone also wichtig, dass der Bund seine Verpflichtung zur zeitgerechten Auslösung von Investitionsbeiträgen an Infrastrukturprojekte wahrnimmt und dass er seine Verpflichtungen zur Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen einhält.

Dass der Bund einfach seine Verpflichtungen einhält, wäre besser als Sonderkonjunkturpakete.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wenn ich nichts sage, heisst das, dass ich einverstanden bin, sowohl mit dem Antrag der Kommission als auch mit der Bemerkung von Frau Egerszegi.

Abgelehnt – Rejeté

09.3076

**Motion Janiak Claude.
Mitfinanzierung
der Rheinhafen-Infrastruktur
durch den Bund**

**Motion Janiak Claude.
Cofinancement
de l'infrastructure portuaire
sur le Rhin par la Confédération**

Einreichungsdatum 10.03.09
Date de dépôt 10.03.09

Ständerat/Conseil des Etats 11.06.09

Ordnungsantrag Janiak

Ich beantrage, die Motion sei von der Traktandenliste zu streichen und wieder zu traktandieren, wenn der vom Bundesrat seit Langem in Aussicht gestellte, aber noch immer nicht vorliegende Schifffahrtsbericht veröffentlicht ist.

Motion d'ordre Janiak

Je propose de supprimer la motion des objets à l'ordre du jour et de la traiter lorsque le rapport du Conseil fédéral sur la navigation, annoncé depuis longtemps mais pas encore disponible, aura été publié.

Janiak Claude (S, BL): Ich habe in meinem Ordnungsantrag geschrieben, die Motion sei von der Traktandenliste zu streichen und wieder zu traktandieren, wenn der vom Bundesrat seit Langem in Aussicht gestellte, aber noch immer nicht vorliegende Schifffahrtsbericht veröffentlicht ist. In der Antwort des Bundesrates auf meine Motion wird ausgeführt, der Bericht werde gegenwärtig fertiggestellt und den parlamentarischen Kommissionen im Herbst unterbreitet werden. Im Bericht würden verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, die unter anderem die Rheinschifffahrt und die Hafeninfrastrukturen berührten. Bevor wir diese Motion behandeln, würde ich gerne wissen, was für Massnahmen vorgeschlagen werden.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Ordnungsantrag zuzustimmen.

Le président (Berset Alain, président): Par sa motion d'ordre, Monsieur Janiak propose de retirer cet objet de l'ordre du jour.

Angenommen – Adopté