

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strafrecht, Eisenbahn
Akteure	Genf
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Frick, Karin
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Schmid, Catalina
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Frick, Karin; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Schmid, Catalina; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strafrecht, Eisenbahn, Genf, 1989 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
Grundrechte	3
Innere Sicherheit	3
Polizei	4
Infrastruktur und Lebensraum	4
Verkehr und Kommunikation	4
Verkehrspolitik	4
Eisenbahn	4
Umweltschutz	8
Allgemeiner Umweltschutz	8

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
RK-SR	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
DNA	Desoxyribonukleinsäure (engl.: deoxyribonucleic acid)
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
VSPB	Verband Schweizerischer Polizeibeamter
Fedpol	Bundesamt für Polizei
GUMEK	Eidgenössische Kommission für genetische Untersuchungen beim Menschen
AI	Amnesty International

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CAJ-CE	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
FTP	Fonds de financement des transports publics
ADN	Acide désoxyribonucléique
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
FSFP	Fédération Suisse des Fonctionnaires de Police
Fedpol	Office fédéral de la police
CFAGH	Commission fédérale pour l'analyse génétique humaine
AI	Amnesty International

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Strafrecht

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.06.1989
HANS HIRTER

Anfangs 1989 beschloss die vorberatende Kommission des Nationalrats, die **Revision der Bestimmungen über strafbare Handlungen** gegen Leib und Leben, gegen die Sittlichkeit und gegen die Familie in zwei Teile zu spalten. Dieses Vorgehen sollte es erlauben, rasch zu einem Verbot von gewaltverherrlichenden Darstellungen zu kommen und die wesentlich umstritteneren Fragen des Sexualstrafrechts später zu behandeln.

Unmittelbar vor den Verhandlungen des ersten Teils im Nationalrat traten allerdings namhafte **Kulturschaffende, Berufsorganisationen der Medienschaffenden** und auch die eidgenössische Filmkommission mit ihren Bedenken gegen ein sogenanntes **Brutalverbot** an die Öffentlichkeit. Ihrer Meinung nach könnten die neuen Bestimmungen bei restriktiver Auslegung der Gerichte zur Einrichtung einer Zensur in Fragen der Kunst und zur Behinderung der Berichterstattung über tatsächlich ausgeübte Gewalt führen. In der Ratsdebatte wurden zum beantragten Verbot der Herstellung, Verbreitung und des Konsums von brutalen Darstellungen eine Reihe von Abänderungsanträgen vorgebracht. Einerseits wurde verlangt, das Verbot auf Jugendliche zu beschränken, zum andern wurden Präzisierungen des Straftatbestandes resp. eine Ausweitung der erlaubten Ausnahmen gefordert. Zwar herrschte Einigkeit, dass sich die neuen Bestimmungen gegen die Verherrlichung von Gewalt in Videofilmen richten sollten und nicht gegen die künstlerische Freiheit in Text und Bild. Trotzdem drang von den Abänderungsvorschlägen nur derjenige durch, der schriftliche Erzeugnisse explizit aus den neuen Vorschriften ausnimmt. Nachdem die Differenzbereinigung keine Probleme bot, und ein von politisch nicht organisierten Personen aus Genf angekündigtes Referendum nicht zustande kam, konnte das neue Gesetz auf den 1. Januar 1990 in Kraft gesetzt werden.¹

BERICHT
DATUM: 10.06.1994
HANS HIRTER

Für einiges Aufsehen sorgten Berichte von Amnesty International (AI) und des UNO-Komitees gegen die Folter über die **Haftbedingungen in der Schweiz**. Im ersten Bericht wurde über Misshandlungen von Ausländern während der Polizeihaft namentlich in Genf berichtet. Im zweiten wurde gefordert, den von der Polizei Festgenommenen sofortigen Kontakt mit Angehörigen und Anwälten zu garantieren. Folter im Sinn der internationalen Konventionen kommt nach dem Urteil der UNO-Kommission in der Schweiz nicht vor. Namentlich der Bericht von AI, der nicht von der Schweizer Sektion, sondern von der Londoner Zentrale aufgrund von nicht überprüften Zuschriften von angeblich Misshandelten verfasst worden war, blieb nicht unwidersprochen. Dass es bei Festnahmen nicht immer gewaltfrei zugeht, wurde zwar auch von der Polizei zugegeben, Misshandlungen würden aber, sofern eine Beschwerde vorliege, untersucht und disziplinarisch geahndet. Der Bundesrat räumte in seiner Stellungnahme zu einem im Vorjahr publizierten Inspektionsbericht des Europäischen Komitees gegen die Folter ein, dass in einem Teil der Polizeigefängnisse die räumlichen Verhältnisse unbefriedigend sind.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.08.1999
HANS HIRTER

Der Bundesrat gab den Kantonen Basel-Land, Basel-Stadt, Bern, Genf, Tessin und Waadt die Erlaubnis, vom Herbst an Versuche mit dem **elektronisch überwachten Strafvollzug** zu beginnen. Dabei werden Personen, die zu einer kürzeren Freiheitsstrafe verurteilt worden sind, mit einem am Fuss- oder Handgelenk befestigten Sender überwacht und können ihre Strafe zu Hause oder an einem anderen zugewiesenen Ort (z.B. gemeinnütziger Arbeitsplatz) absitzen.³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 26.06.2015
KARIN FRICK

Die Definition der Vergewaltigung im Schweizer Strafgesetzbuch schliesst Männer als Opfer aus, beschränkt sich auf den Beischlaf im engeren Sinne und ist somit veraltet. Mit einer Standesinitiative regte der Kanton Genf eine **Erweiterung des Rechtsbegriffes der Vergewaltigung** an, sodass dieser auch männliche Personen als Opfer zulässt und andere Formen der gewaltsamen sexuellen Penetration als den Beischlaf in den Tatbestand einschliesst. Im Februar 2015 gab die RK-SR dem Vorstoss mit 12 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung Folge. Die RK-NR stimmte im Juni mit 15 zu 6 Stimmen bei einer Enthaltung zu.⁴

STANDESINITIATIVE
DATUM: 17.03.2016
KARIN FRICK

Mit der Annahme des revidierten Sanktionenrechts durch die eidgenössischen Räte im Sommer 2015 wurden auch Massnahmen zur wirksameren Verfolgung der Kleinkriminalität eingeführt. Es sind dies konkret die Wiedereinführung der kurzen Freiheitsstrafen und die Herabsetzung der Geldstrafe von höchstens 360 auf maximal 180 Tagessätze. Aufgrund dieser Änderungen sahen beide Räte bei einer Standesinitiative des Kantons Genf **„Für eine wirksame Verfolgung der Kleinkriminalität“** keinen Gesetzgebungsbedarf und gaben der Initiative keine Folge.⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 04.06.2019
KARIN FRICK

Gleichzeitig mit der Standesinitiative 14.301 und der parlamentarischen Initiative 16.408 verlängerte der Ständerat in der Sommersession 2019 stillschweigend die Behandlungsfrist für die Genfer Standesinitiative zur **Neudefinition des Rechtsbegriffes der Vergewaltigung im Strafgesetzbuch** um weitere zwei Jahre. Die geforderten Anpassungen am Besonderen Teil des Strafgesetzbuches sollen im Rahmen der hängigen Vorlage zur Strafraumenharmonisierung geprüft werden.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.12.2020
KARIN FRICK

Der Vorentwurf zur **Änderung des DNA-Profil-Gesetzes** erzeugte in der Vernehmlassung ein überwiegend positives Echo. 43 von insgesamt 51 Stellungnehmenden äusserten ihre grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage. Die acht ablehnenden Stellungnahmen stammten vom Kanton Genf, der Grünen Partei, den juristischen Organisationen Association des juristes progressistes, Demokratische Juristinnen und Juristen der Schweiz und dem Anwaltsverband, den Vereinen biorespect und grundrechte.ch sowie der Universität Freiburg. Sie äusserten vor allem grund- und datenschutzrechtliche Bedenken zur neuen Ermittlungsmethode der Phänotypisierung und verwiesen im Zusammenhang mit der Auswertung der biogeografischen Herkunft auf das Risiko von Racial Profiling, d.h. die Gefahr, dass Personen mit bestimmten äusserlichen Merkmalen pauschal verdächtigt würden. Demgegenüber beurteilten 17 Kantone, die stellungnehmenden Organisationen aus Strafverfolgung, Polizei und Rechtsmedizin sowie die GUMEK die vorgeschlagene Regelung als zu wenig flexibel. Mit der abschliessend formulierten Liste von Merkmalen, die bei einer Phänotypisierung ausgewertet werden dürfen (Augen-, Haar- und Hautfarbe, biogeografische Herkunft und Alter) könne dem zu erwartenden Fortschritt in der Forschung nicht Rechnung getragen werden, bedauerten sie. Diese Kritik veranlasste den Bundesrat zur einzigen grösseren Änderung gegenüber dem Vorentwurf. In der Anfang Dezember 2020 präsentierten **Botschaft** sah er an dieser Stelle zusätzlich zu den fünf genannten Merkmalen eine Delegationsnorm vor, die es ihm erlauben soll, dem wissenschaftlich-technischen Fortschritt entsprechend weitere äusserlich sichtbare Merkmale für die Phänotypisierung zuzulassen. Den Bedenken bezüglich Racial Profiling begegnete die Regierung in der Botschaft mit dem Argument, die Analyse im Rahmen einer Phänotypisierung erfolge ergebnisoffen; eine «Vorselektion der Ermittlungsbehörden zuungunsten einer bestimmten Population» sei daher ausgeschlossen. Fedpol-Direktorin Nicoletta della Valle ergänzte in der NZZ, die Phänotypisierung könne einer Diskriminierung sogar entgegenwirken, weil Zeuginnen und Zeugen eine Person oft als «zu gross und zu dunkel» beschrieben. Die übrigen Anpassungen betreffend die Löschregelung für DNA-Profile und die Verwandtenrecherche übernahm der Bundesrat aufgrund der positiven Rückmeldungen aus der Vernehmlassung weitestgehend unverändert in den Entwurf.⁷

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.09.2021
KARIN FRICK

In der Herbstsession 2021 verlängerte der Ständerat die Behandlungsfrist der Genfer Standesinitiative zur **Neudefinition des Rechtsbegriffes der Vergewaltigung im Strafgesetzbuch** erneut um zwei Jahre. Das Anliegen sei Gegenstand der laufenden Revision des Sexualstrafrechts; deren Abschluss soll abgewartet werden, bevor mit der Standesinitiative weiter verfahren wird, erklärte Beat Rieder (mitte, VS) als Sprecher der zuständigen RK-SR.⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.12.2021
CATALINA SCHMID

Im November 2020 äusserte der Kanton Genf mittels **Standesinitiative** die Forderung, eine **Revision des Sexualstrafrechts** vorzunehmen. Konkret müssten die Bestimmungen des Sexualstrafrechts so geändert werden, dass die Verletzung der sexuellen Integrität bereits beim fehlenden Einverständnis ansetze, die beiden Tatbestandsmerkmale der Gewalt und Drohung gestrichen und ein Straftatbestand der sexuellen Belästigung geschaffen werde. Die strafrechtliche Ahndung sexueller Gewalt und Belästigung sei ein öffentliches Interesse und dürfe nicht vernachlässigt werden, damit solches Verhalten nicht ungestraft bleibe. Obschon die Schweiz 2018 mit der Ratifizierung der Istanbul-Konvention den richtigen Weg eingeschlagen habe, setze das Schweizer Strafrecht – anders als in der Konvention vorgesehen – noch immer das Tatbestandsmerkmal der Unfähigkeit zum Widerstand voraus. Dies führe dazu, dass von den 22 Prozent der Frauen, welche in ihrem Leben bereits Opfer von Eingriffen in die sexuelle Integrität geworden seien, dies nur 8 Prozent der Polizei meldeten. Ein nicht vorliegendes Einverständnis müsse zur Erfüllung dieses Tatbestands allerdings ausreichen, so der Kanton.

Die RK-SR beantragte ihrem Rat im November 2021 einstimmig, der Standesinitiative keine Folge zu geben. In ihrem Bericht begründete sie dies damit, dass sie auf Basis der abgeschlossenen Vernehmlassung zur Sexualstrafrechtsrevision bereits einen Entwurf ausarbeite und es als wenig sinnvoll erachte, parallel noch weitere Anpassungen in diesem Bereich vorzunehmen. Kommissionssprecher Beat Rieder (mitte, VS) fügte im Ratsplenum an, dass das Anliegen sicherlich in der zu erwartenden kontroversen Debatte über die Revision des Sexualstrafrechts zur Diskussion kommen werde. Die Kantonskammer folgte dem Antrag ihrer Kommission stillschweigend und gab der Standesinitiative in der Wintersession 2021 keine Folge.⁹

Grundrechte

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 05.09.1998
HANS HIRTER

Die Rechtsprechung war weiterhin mit der **Suche nach einer einheitlichen Auslegung des Antirassismusgesetzes** befasst. In Genf wurde die **erstinstanzliche Verurteilung eines Buchhändlers bestätigt**, der ein antisemitische Passagen enthaltendes Buch des französischen Philosophen Roger Garaudy verkauft hatte. Da der Buchhändler nicht aus antisemitischen Gründen gehandelt habe, reduzierte das Gericht die Busse. In einem analogen Fall hatte demgegenüber das Waadtländer Kantonsgericht einen erstinstanzlich verurteilten Buchhändler mit der Begründung freigesprochen, dass nur der Autor und der Herausgeber derartiger Publikationen bestraft werden können. Das Bezirksgericht Baden (AG) sprach gegen zwei notorische Holocaust-Leugner, den Basler Publizisten Jürgen Graf und dessen Verleger, den im Aargau lebenden Deutschen Gerhard Förster, exemplarisch hohe Strafen aus. Sie wurden zu einem unbedingten Freiheitsentzug von 15 resp. 12 Monaten verurteilt.¹⁰

Innere Sicherheit

MOTION
DATUM: 15.03.1999
HANS HIRTER

Der Nationalrat hiess eine **Motion des Ständerates** aus dem Vorjahr gut, welche klare Regeln für die **Aufteilung von staatlich beschlagnahmten deliktisch erworbener Gelder** auf die an einer Untersuchung beteiligten Behörden verlangt. Eine Motion Heim (cvp, SO), welche forderte, dass derartige Gelder, wenn sie aus Drogendelikten stammen, vom Bund gleich wie bereits von einigen Kantonen (FR, GE, VD) für die Drogenprävention und -bekämpfung verwendet werden, wurde in Postulatsform überwiesen. Die Forderung Heims war auch von der Interessengemeinschaft private Drogenhilfe (IGPD) vorgebracht worden. In der Wintersession gab der Nationalrat auch noch einer parlamentarischen Initiative Gross (sp, TG) mit entsprechendem Inhalt Folge.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.12.2016
KARIN FRICK

Polizei

Immer wieder berichtete die Presse im Jahr 2016 von der vermehrten Gewalt gegen Polizistinnen und Polizisten und der zunehmenden Brutalität der Angriffe. Waren im Jahr 2000 noch knapp 800 Anzeigen wegen Gewalt und Drohung gegen Behörden und Beamte eingegangen, verzeichnete die Kriminalstatistik 2015 deren 2800 – mehr als dreimal so viele wie zu Beginn des Jahrtausends. Der Verband Schweizerischer Polizeibeamter (VSPB) sowie verschiedene Kantons- und Stadtpolizeien monierten abnehmenden Respekt und zunehmende Rücksichtslosigkeit gegenüber den Beamten. Die Situation habe sich in den vergangenen Jahren stark verschlimmert, konstatierte VSPB-Generalsekretär Max Hofmann gegenüber dem Tages-Anzeiger, und dennoch stosse man bei der Politik auf «taube Ohren». Zusammen mit dem Tessiner Verein «Amici delle Forze di Polizia Svizzera» und dem Verband der Tessiner Kommunalpolizeien lancierte der VSPB deshalb eine Online-Petition mit der **Forderung nach schärferen Strafen bei Gewalt gegen die Polizei**. Damit wollte er den Druck auf die Politik erhöhen, denn durch deren bisherige Untätigkeit – eine Petition des VSPB aus dem Jahr 2010 sowie mehrere Standesinitiativen (VD: Kt.IV. 11.312; GE: Kt.IV. 12.306; TI: Kt.IV. 14.301) waren im Parlament noch pendent – fühlten sich die Polizeibeamten nicht mehr ernst genommen, so Hofmann. Besonders betroffen seien die Ordnungskräfte in den Städten, wo sie – vor allem in Zürich und Bern – immer wieder ins Visier der linksextremen Szene gelangten oder im Rahmen von emotionsgeladenen Sportveranstaltungen mit Hooligans zu tun hätten. Doch auch einzelne, «schlecht gelaunte Mitmenschen» würden etwa im Rahmen von Personenkontrollen vermehrt ausfällig oder sogar gewalttätig, schilderte das St. Galler Tagblatt. Die Präsidentin des VSPB, Johanna Bundi Ryser, bezeichnete die Situation in derselben Zeitung als «alarmierend». Eine Gesetzesverschärfung allein löse das Problem zwar nicht, aber die jetzige Strafpraxis sei «inakzeptabel»; Gewalt dürfe für Polizistinnen und Polizisten kein Berufsrisiko sein. Von einem höheren Strafmass erhoffte sie sich vor allem eine abschreckende Wirkung.

Politische Unterstützung erhielt das Anliegen schliesslich von den beiden Nationalräten Bernhard Guhl (bdp, AG) und Marco Romano (cvp, TI) sowie Nationalrätin Sylvia Flückiger-Bäni (svp, AG). Während die Aargauer SVP-Vertreterin eine entsprechende Motion einreichte, setzten Romano und Guhl auf parlamentarische Initiativen. Guhl versprach zudem als Präsident der parlamentarischen Gruppe für Polizei- und Sicherheitsfragen, die Parlamentsangehörigen für das Thema sensibilisieren zu wollen. Auch in den Kantonsparlamenten, wo gemäss NZZ «die Klagen der Beamten unmittelbar vernommen werden», wurde das Thema debattiert. So legte etwa der Kanton Bern eine weitere Standesinitiative (Kt.IV. 16.317) für die Verschärfung der Strafen nach.¹²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 21.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November wurde mit den Bauarbeiten für die Vernetzung des schweizerischen mit dem französischen Bahn-Agglomerationsverkehr bei Genf begonnen. Das Vorhaben einer **Bahnverbindung Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse** war bereits 1912 in einem Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton Genf geplant worden.¹³

Eisenbahn

KANTONALE POLITIK
DATUM: 20.08.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Les membres du Conseil d'Etat genevois ont manifesté leur volonté de construire la voie de **chemin de fer entre Cornavin/La Praille et la gare SNCF d'Annemasse par les Eaux Vives**. Pour ce projet à environ CHF 650 millions, le gouvernement genevois a saisi le parlement fédéral par le biais d'une initiative d'un canton pour lui demander d'assumer l'investissement requis à hauteur des deux tiers.¹⁴

MOTIONDATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

En début d'année, **Genève** a présenté son **réseau express régional (RER)**. Il espère le mettre en fonction pour 2007. Cette nouvelle offre ferroviaire desservira un vaste espace transfrontalier, dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de Genève. Gland (VD), Bellegarde, Bonneville et Thonon (F) en constitueront les points d'ancrage extérieurs. L'étendard du nouveau système de transports sera formé de la nouvelle liaison entre la Praille et les Eaux-Vives. C'est dans ce contexte que l'Etat de Genève a plaidé en faveur d'une application rapide d'une **Convention signée le 7 mai 1912**. Ce texte prévoyait que le raccordement ferroviaire entre Cornavin et la frontière d'Annemasse soit financé par l'Etat de Genève, la Confédération et les CFF à hauteur d'un tiers chacun. Son but inhérent était de désenclaver Genève en le raccordant au réseau français de Haute-Savoie. La commission des transports du Conseil des Etats a reconnu que l'accord de 1912 était encore valable et l'a transmis sous forme de motion chargeant la Confédération d'honorer les engagements pris. Les Etats l'ont adopté sans opposition, la préférant à une initiative cantonale genevoise (00.317). Suivant sa commission des transports, le Conseil national a fait de même en plébiscitant cette motion. Le Conseil fédéral a reconnu la pertinence de la motion et, à l'aune des estimations, il prendra CHF 550 millions à sa charge. Quant à la part cantonale de CHF 400 millions, elle représentera un peu plus du tiers du devis, car certains aménagements n'étaient pas couverts par l'accord du début du siècle.¹⁵

VERWALTUNGSAKTDATUM: 04.07.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a confirmé son intérêt au **projet genevois de RER** en acceptant d'y consacrer CHF 40 millions de la convention sur les prestations des CFF. Répondant aux attentes qu'avaient manifestés les autorités fédérales en accordant ce crédit, le Conseil d'Etat genevois a proposé de mettre sur la table l'intégralité de la contribution genevoise, soit CHF 400 millions sur un total de CHF 950 millions. Les CHF 550 millions restants seront versés par la Confédération. Les sources de financement genevoises proviendront des ressources liées à la nouvelle Redevance poids lourds liées aux prestations (RPLP) et de la valorisation des parcelles à côté de la Praille et de la gare des Eaux-Vives. La majeure partie de cette somme sera destinée à la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via la Praille. A ce propos, le raccordement ferroviaire La Praille-Les Eaux-Vives a été rebaptisé CEVA pour **Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse**. Le Grand Conseil genevois a suivi le Conseil d'Etat et a également donné un signal clair aux Chambres fédérales en votant unanimement un crédit de CHF 400 millions. Se saisissant du dossier, le Conseil fédéral a décidé d'approuver et signer le protocole d'accord du 26 avril 2002 entre les parties concernées (Confédération, Canton de Genève et CFF).¹⁶

KANTONALE POLITIKDATUM: 04.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les **cantons de Genève, du Tessin et de Zurich ont conclu une alliance** afin de forcer le Conseil fédéral à inscrire leurs projets dans la prochaine **convention de prestations 2007-2010 des CFF**. A Genève, la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) est en jeu. Au Tessin, c'est la ligne transfrontalière Mendrisio-Varese, qui reliera la région de Lugano à l'aéroport international de Milan-Malpensa. A Zurich, la menace pèse sur le prolongement de la gare principale à celle de la Löwenstrasse.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme

la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.¹⁸

KANTONALE POLITIK
DATUM: 30.11.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le peuple genevois a approuvé par 61,2% des voix l'octroi d'un **crédit supplémentaire** pour la future ligne transfrontalière du RER genevois Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (F) (CEVA) afin de couvrir un surcoût de CHF 107 millions par rapport aux CHF 400 millions octroyés par le Grand Conseil en 2002. Suite à l'approbation du Grand Conseil en juin, le référendum avait été lancé par le front anti-CEVA, qui avait déjà tenté de faire barrage au projet l'année précédente au moyen d'une initiative populaire visant à modifier le tracé de la ligne. Le Grand Conseil avait alors invalidé l'initiative, décision confirmée par la suite par le Tribunal fédéral.¹⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT et les CFF ont lancé la **mise en œuvre du ZEB**. Ils ont en outre incité les cantons à préfinancer les projets sur leurs territoires pour accélérer leur réalisation, à l'instar des cantons de Vaud et Genève. Cette solution est par ailleurs à l'étude dans les cantons d'Argovie et de Zoug pour hâter la construction des tunnels du Wisenberg et du Zimmerberg, respectivement.²⁰

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 22.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Afin de hâter la résolution du problème de **saturation de la ligne Lausanne-Genève**, les gouvernements vaudois et genevois ont conclu une convention comprenant notamment le préfinancement de la quatrième voie sur le tronçon Lausanne-Renens pour un montant de CHF 210 millions. Cette avance de fonds aux CFF vise en outre à relancer le projet de troisième voie entre Renens et Coppet, pour l'heure relégué dans le paquet Rail 2030. À cet égard, elle est destinée à financer les études préalables et avant-projets y-relatifs.²¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.04.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFT et les CFF ont rendu public le concept « **Rail 2030** ». Selon le mandat du Conseil fédéral, l'OFT a d'abord déterminé les besoins à l'horizon 2030 et les travaux nécessaires pour les satisfaire, avant d'élaborer deux variantes, respectivement à CHF 12 et à CHF 21 milliards, cette dernière incluant le trafic régional. Pour répondre à la croissance de la demande, le concept retenu privilégie l'augmentation du nombre de trains, l'allongement des trains et des quais de gare à 400 mètres, ainsi que la généralisation des trains à deux niveaux avec l'adaptation en conséquence des gabarits des tunnels. La construction de voies ferrées supplémentaires et de tunnels joue ainsi un rôle tout à fait secondaire dans la stratégie présentée (à l'exception des tunnels du Heitersberg, dans la variante 1, et du Zimmerberg, dans la variante 2). Les projets prioritaires de la variante 1 concernent les axes Genève-Lausanne-Viège et Genève-Berne-Zurich-St-Gall, pour le trafic voyageurs « grandes lignes », et les axes Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Berne-Aarau-Zurich et Bâle-gare de triage du Limmattal-Rotkreuz, pour le trafic marchandises. La variante 2 comprend en outre des projets visant à développer le trafic marchandises au St-Gothard et le trafic régional dans les régions de Bâle, de Berne, de Lucerne, de Saint-Gall et de Zurich, ainsi que les liaisons de Zurich en direction de Zoug, de Lucerne et du Tessin et celle entre Lugano et Locarno. Plusieurs projets âprement discutés ces dernières années (troisième voie Lausanne-

Genève, achèvement du Lötschberg, tunnel du Wisenberg, etc.) ont été exclus des variantes et relégués au troisième rang de priorité. Le concept ne règle pas la question du financement, mais l'OFT a communiqué diverses options encore à l'étude. En l'état, les investissements nécessaires sont estimés, selon la variante, de CHF 300 à 600 millions par an de 2017 à 2030. L'OFT a évoqué la possibilité de prolonger le fonds pour les transports publics (FTP) et de l'alimenter par la part fédérale aux recettes de la RPLP, une part de l'impôt sur les huiles minérales et 0,1% de TVA. L'introduction d'une redevance sur les titres de transports de 5-10% du prix (taxe sur la mobilité), l'affectation au FTP de la part des cantons à la RPLP, la hausse du prix du sillon ou la conclusion de partenariats publics-privés sont également étudiées. Après la soumission du concept aux cantons pour avis, la mise en consultation d'un avant-projet de message est prévue d'ici à l'été 2011.

Lors de la consultation, la priorité accordée au trafic voyageurs « grandes lignes » sur le plateau a été critiquée par les cantons de montagne et périphériques. La relégation des projets de développement de l'axe ferroviaire du Gothard dans la seconde variante a suscité la colère du Comité du St-Gothard, réunissant des représentants des treize cantons sis sur cet axe. Les cantons de Berne et du Valais ont quant à eux vivement déploré l'exclusion du projet d'achèvement du tunnel du Lötschberg, alors que les cantons de Glaris, des Grisons, de Saint-Gall, de Schwytz et de Zurich ont réclamé le passage à la cadence semi-horaire de la liaison Coire-Zurich par les trains Intercity. Si les cantons du plateau se sont montrés majoritairement favorables au concept, le canton de Genève a fustigé l'abandon du projet de troisième voie entre Lausanne et Genève et celui d'Argovie s'est élevé contre la relégation du tunnel du Wisenberg. Quant au financement, les cantons ont unanimement rejeté les mesures proposées par l'OFT, dénonçant une tentative de transfert de charges. La Conférence des directeurs cantonaux des transports a ainsi catégoriquement refusé l'affectation de la part cantonale de la RPLP à Rail 2030, rappelant que, s'agissant d'une tâche fédérale, il incombe à la Confédération de pourvoir à son financement.²²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.09.2014
NIKLAUS BIERI

Im September 2014 unterbreitete der Bundesrat seine Botschaft zum Abkommen mit Frankreich bezüglich der Modernisierung und dem Betrieb der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf**. Es geht dabei um die Ratifizierung des von Bundesrätin Leuthard und dem französischen Transportminister Frédéric Cuvillier im März 2014 unterzeichneten Abkommens zum Ausbau der Bahnverbindung Cornavin-Eaux Vives-Annemasse (CEVA). Das Projekt, welches den Strassenverkehr in der Region Genf entlasten soll, beinhaltet den Bau einer neuen Bahnlinie von 14 km Länge in der Schweiz sowie ein zwei Kilometer langer Streckenabschnitt in Frankreich, dessen Finanzierung in Abweichung vom Territorialprinzip von der Schweiz geleistet werden soll. Die Kosten für die Bauarbeiten in der Schweiz sollen CHF 1'567 Mio. betragen, jene für das Streckenstück in Frankreich EUR 15,7 Mio. Der Bundesbeschluss über die Genehmigung des Abkommens wurde 2014 vom Nationalrat nicht mehr behandelt.²³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 04.06.2015
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss zur Genehmigung des Abkommens mit Frankreich bezüglich der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf** wurde 2015 in den Räten behandelt. Dass die Bahnverbindung nach Annemasse (F) für die Region Genf eine wichtige Sache ist, war in den Räten unbestritten. Anlass zu Diskussionen gab die Finanzierung eines Streckenabschnitts auf französischem Boden durch die Schweiz. Bundesrätin Leuthard begründete diese Abweichung vom Territorialprinzip mit der Entlastung Genfs vom Grenzgängerverkehr deutlich, so dass der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2015 ihre Zustimmung gaben.²⁴

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

STANDESINITIATIVE
DATUM: 13.12.2016
MARLÈNE GERBER

Eine Standesinitiative des Kantons Genf verlangt einen **besseren Schutz bei Chlortransporten** und zwar insofern, als dass der Transport grosser Mengen von Chlor verboten und Unternehmen, die auf grosse Mengen desselben angewiesen sind, verpflichtet würden, diese vor Ort herzustellen. Der Kanton begründete sein Anliegen mit den rasant angestiegenen Chlortransporten von Genf zu den Chemiewerken im Wallis; die Zahl der Eisenbahntransporte habe sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Bei einem Unfall wäre mit verheerenden gesundheitlichen und ökologischen Folgen zu rechnen. Ferner schränkten die Gefahren den Wohnungsbau in Gleisnähe ein, was bei der herrschenden Wohnungsnot nicht sinnvoll sei.

Von einem so ausgestalteten Verbot wollte die erstberatende KVF-SR aufgrund laufender Arbeiten indessen nichts wissen. Diese umfassen die Unterzeichnung eines Abkommens durch die betroffenen Unternehmen – ein im September 2016 umgesetztes Unterfangen –, worin Massnahmen zur Risikoverminderung, so etwa die Reduzierung der Zuggeschwindigkeit oder die Wahl alternativer, kürzerer Routen, festgelegt wurden. Wegen fehlenden Handlungsbedarfs empfahl die Kommission ihrem Rat einstimmig, dem kantonalen Anliegen keine Folge zu geben. Zum selben Schluss kam die KVF-SR bezüglich einer von den Genfer, Walliser und Waadtländer Grünen eingereichten Petition "Chlor-Transporte stoppen, um die Bevölkerung zu schützen und den Wohnungsbau zu ermöglichen" (Pet. 15.2011). In der Wintersession 2016 folgte der Ständerat seiner Kommission und gab der Standesinitiative keine Folge.²⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.03.2017
MARLÈNE GERBER

In der Frühjahrssession 2017 äusserte sich auch der Nationalrat negativ zu einer Standesinitiative des Kantons Genfs, welche den **Transport grosser Mengen von Chlor verbieten** wollte, womit das Anliegen erledigt wurde. Die grosse Kammer, die das Anliegen mit 118 zu 50, in erster Linie von linker Seite stammenden Stimmen, bachab schickte, stützte sich bei ihrem Entscheid auf die Empfehlung einer grossen Mehrheit der KVF-NR. Diese wies – ebenso wie ihre Schwesterkommission im Vorjahr – auf das im Herbst 2016 auf freiwilliger Basis erarbeitete Abkommen zur Risikominderung bei Chlortransporten hin.²⁶

-
- 1) AB NR, 1989, S. 1035 ff.; AB NR, 1989, S. 1222 ff.; AB NR, 1989, S. 674 ff.; AB NR, 1989, S. 698 ff.; AB SR, 1989, S. 295 ff.; AB SR, 1989, S. 410; AS, 1989, S. 2449 ff.; BBI, III, 1989, S. 1275 ff.; Bund, 28.7.89; JdG, 5.7.89; TA, 13.6.89; NZZ, 25.1.89. Vgl. auch SPJ 1987, S. 22 f. und 1988, S. 26; Presse vom 8.6.89; sju-news 121/Juni (1989), S. 4.
 - 2) Bund, 19.4. und 29.4.94; TA, 19.4. und 10.5.94; 24 Heures, 19.4.94; BaZ, 27.4., 29.4. und 16.5.94; NZZ, 10.6.94.
 - 3) TA, 29.4. und 20.8.99; BaZ, 20.8.99.
 - 4) Medienmitteilung RK-NR vom 26.06.2015; Medienmitteilung RK-SR vom 11.02.2015
 - 5) AB NR, 2016, S. 524; AB SR, 2015, S. 1308; Kommissionsbericht RK-NR vom 26. Februar 2016; Kommissionsbericht RK-SR vom 8. Oktober 2015
 - 6) AB SR, 2019, S. 288 f.; Kommissionsbericht RK-SR vom 15.4.19
 - 7) BBI, 2021, S. 44 ff.; Ergebnisbericht Vernehmlassung zur Änderung des DNA-Profil-Gesetzes; NZZ, 5.12.20
 - 8) AB SR, 2021, S. 831; Kommissionsbericht RK-SR vom 9.8.21
 - 9) AB SR, 2021, S. 1431; Bericht der RK-SR vom 11.11.21
 - 10) NZZ, 24.2.98; AT, 14.7.98; WoZ und Ww, 23.7.98; LT, 5.9.98; Plädoyer, 1998.
 - 11) AB NR, 1999, S. 1037 ff.; AB NR, 1999, S. 1306 f.; AB NR, 1999, S. 1414 ff.; AB NR, 1999, S. 2580; TA, 22.1.99 (IGPD).
 - 12) NZZ, 6.2.16; TA, 2.3.16; CdT, 12.3.16; TG, 24.3.16; LZ, 1.4.16; NZZ, 17.5.16; SoZ, 29.5.16; SGT, 11.6.16; WW, 8.9.16; Blick, 3.10.16; NZZ, 12.11.16; SGT, 21.11.16; LZ, 22.12.16; NZZ, TA, 23.12.16
 - 13) Medienmitteilung SBB, 15.1.11; TdG, 21.10.11.
 - 14) NZZ, 8.6.00; LT, 20.8.00.
 - 15) BO CE, 2001, p. 106 s.; BO CN, 2001, p. 988; TG, 18.1, 27.1 et 26.6.01; LT, 17.2 et 6.9.01; presse du 18.9 et 25.9.01; 24h, 6.12.01.
 - 16) TG, 28.3 (convention sur les prestations et Commission du Grand Conseil) et 29.6.02 (Grand Conseil); presse du 11.4.02 (Conseil d'Etat); LT, 4.7.02 (CF).
 - 17) Presse du 4.9.04.
 - 18) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.
 - 19) TG, 26.2.09; LT, 29.4, 26.6 (GC) et 17.7.09; LT, NZZ et TG, 30.11.09 (votation).
 - 20) NLZ, 26.6.09 (ZG); presse du 1.12.09 (OFT/CFF); BaZ, 18.12.09 (AG); DETEC, communiqué de presse, 30.11.09.
 - 21) 24h, 31.3.09; 24h, LT et TG, 3.4 et 22.12.09.
 - 22) Presse du 24.3.10.; Presse du 24.3.10.; NZZ, 31.3.10.; CdT, 10.4.10 (Gothard).
 - 23) BBI, 2014, S. 8175 ff.
 - 24) AB NR, 2015, S. 309f.; AB SR, 2015, S. 397.
 - 25) AB SR, 2016, S. 1145 f.; Bericht KVF-SR vom 20.10.16; NZZ, 27.9.16
 - 26) AB NR, 2017, S. 534; Bericht KVF-NR vom 16.1.17