

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>09.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnote	<b>Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr</b>
Akteure	<b>Grüne Partei der Schweiz (GPS)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Hirter, Hans  
Holenstein, Katrin  
Rinderknecht, Matthias

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Rinderknecht, Matthias 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Grüne Partei der Schweiz (GPS), 1986 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 09.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	4
Parteien	4
Linke und ökologische Parteien	4
Verbände	4
Verkehr	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>BJ</b>	Bundesamt für Justiz
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<hr/>	
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>OFJ</b>	Office fédéral de la justice
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

**POSTULAT**  
DATUM: 12.03.2015  
NIKLAUS BIERI

Die Grüne Fraktion hatte im Juni 2013 ein Postulat eingereicht, welches den Bundesrat auffordert, die Unterstützung eines regionalen Pilotprojektes zum **E-Ticketing im öffentlichen Verkehr** zu prüfen. Ein "be in, be out"-System könne helfen, die Kosten im öffentlichen Verkehr zu senken und ermögliche den Kunden zudem eine angenehmere Nutzung. In seiner Stellungnahme gab der Bundesrat zu, dass die automatische Abrechnung gefahrener Strecken ("be in, be out"-System) der logische nächste Schritt nach der Einführung einer ÖV-Karte mit RFID-Chip wäre. Allerdings müssten dazu sämtliche Leistungserbringer ihre Fahrzeuge gleichzeitig aufrüsten, und diese Voraussetzung sei nicht gegeben. Die Einführung eines "be in, be out"-Systems sei ausserdem mit grossen technischen und finanziellen Unsicherheiten behaftet. Die ÖV-Branche beschäftige sich mit Abklärungen zu einem entsprechenden Pilotprojekt und der Bund sei bereit, dieses gegebenenfalls zu unterstützen. Der Nationalrat lehnte das Postulat im März 2015 mit 119 zu 72 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.<sup>1</sup>

#### Verkehrspolitik

**ANDERES**  
DATUM: 25.02.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Eine Basiserschliessung des ganzen Landes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dichte Fahrpläne und günstige Tarife strebt die im Berichtsjahr **vom LdU eingereichte eigenössische Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»** an, die von den Umweltschutzverbänden, den Grünen sowie dem Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) mitgetragen wird. Solange die KVP-Verfassungsbestimmungen keinen gemeinsamen Verkehrsfonds vorsehen, soll nach der sogenannten SBB-Initiative eine Umverteilung der bisher für den Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle und -zollzuschläge erfolgen. Ein Drittel davon – nach den heutigen Zahlen rund CHF 800 Mio pro Jahr – müsste für eine verbesserte Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs freigestellt werden (siehe auch).<sup>2</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 20.06.2008  
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, l'Association Transports et Environnement (ATE) a présenté un projet d'**initiative populaire fédérale visant à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières**, afin que les transports publics en reçoivent la moitié et non plus seulement le quart. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient versées dans un pot commun, puis réparties à raison de 45% pour les transports publics (contre 24% actuellement) et 53% pour les routes (aujourd'hui: 74%). Par cette réallocation de moyens au fonds des transports publics (FTP), l'ATE entend assurer le financement de la réalisation des projets non retenus, faute d'argent, pour la première étape du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 1). Le Touring Club Suisse (TCS) a jugé cette initiative scandaleuse et dangereuse, dans la mesure où elle remet en question le financement du fonds d'infrastructure, notamment la part de CHF 5,5 milliards dévolue à l'élimination des goulets d'étranglements. L'initiative, soutenue par le PS, les Verts, Ecologie libérale (VD) et des organisations écologistes, sera formellement lancée début 2009.<sup>3</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 31.10.2009  
NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement ¼ et ¾ actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faitière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds

d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.<sup>4</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'**initiative populaire fédérale « pour les transports publics »**, lancée l'année précédente par l'ATE, avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique, a abouti. Elle propose une réforme de la répartition du produit des taxes routières (vignette autoroutière exceptée) afin d'en attribuer la moitié aux transports publics, contre un quart actuellement. L'ATE a estimé qu'un montant de CHF 800 millions par an pourrait ainsi être investi pour développer l'offre des transports publics. L'USAM et le TCS ont réaffirmé leur rejet catégorique du texte, au motif qu'il induirait une hausse insupportable des taxes sur les carburants.<sup>5</sup>

### Strassenverkehr

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU  
VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 08.02.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Les opposants au **contre-projet de l'initiative Avanti** se sont fortement engagés durant la **campagne précédent la Votation**. Leurs arguments se sont concentrés sur deux éléments : la construction du tunnel du Gothard, qui sabotait l'objectif d'un transfert du trafic des marchandises de la route au rail, et les coûts très élevés de réalisation de l'initiative (oscillant entre CHF 30 et 40 milliards), alors que l'Etat devait opérer des restrictions budgétaires. Les opposants craignaient également que l'extension de certaines capacités routières favorise un engorgement du réseau. Le PS, les Verts, les organisations de protection de l'environnement, les syndicats, ainsi que le PDC, contre la recommandation de la direction de son parti, ont apporté leur soutien aux adversaires du contre-projet. Les partisans d'Avanti ont pu compter sur l'appui du PRD, de l'UDC et des associations d'entrepreneurs. L'UDC a toutefois reproché à ses partenaires « leur mollesse » et leur manque d'engagement dans la campagne en comparaison de leurs rivaux. Les partisans ont vanté le concept du contre-projet qui permettait à la fois de promouvoir le trafic privé et les transports publics, et dont le financement était assuré à long terme par l'utilisation des taxes à affectation spéciale payées par les automobilistes. Ils récusèrent les chiffres avancés par les opposants et avançaient à la place la somme de CHF 20 milliards. Tout en défendant le texte soumis au vote, Moritz Leuenberger, ministre en charge du dossier, n'a pas caché ses réserves sur les modifications apportées par le parlement. Il a estimé qu'il appartenait à ce dernier de défendre ses propositions.

### Contre-projet de l'Assemblée fédérale relatif à l'initiative populaire "Avanti" Votation du 8 février 2004

Participation : 45,6%  
Oui : 800 632 (37,2%) / cantons: 0  
Non : 1 351 500 (62,8%) / cantons: 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui : PRD (1\*), UDC (5\*), PLS, PSL, Lega ; Economiesuisse, USAM.
- Non : PS, PDC (5\*), PES, PEC, PCS, PST, DS, UDF ; USS, CSC.

\* Recommandations différentes des partis cantonaux

Le contre-projet Avanti a été **rejeté par 62,8% des votants et tous les cantons**. La plus forte opposition a été enregistrée aux Grisons (74,5% de non), à Uri (73,6%) et au Valais (71,8%). A l'autre bout de l'échelle, le Tessin (55,7%), Zoug (58,1%) et Schwyz (58,3%) se sont montrés les plus favorables. D'après les résultats de l'analyse Vox, il y a des différences entre les diverses régions linguistiques quant au rejet du contre-projet. Alors qu'en Suisse allemande et au Tessin le motif principal du rejet est d'empêcher la construction du second tube du Gothard, la Suisse francophone met en exergue l'importance des coûts. Les partisans et adversaires du contre-projet se sont rejoints sur la nécessité d'investir dans les transports publics d'agglomérations. Selon l'Analyse Vox, le comportement de vote dénote un fossé gauche/droite : les personnes à gauche

de l'échiquier politique rejettent le contre-projet, tandis que celles qui se situent à droite l'acceptent de justesse. La position relative à la politique de protection de l'environnement a influencé la décision de manière quasi identique. Le comportement des sympathisants des partis montre que le scepticisme s'était largement répandu dans le camp bourgeois. A l'inverse, la gauche a su motiver ses sympathisants à participer au vote. Deux tiers de sympathisants du PDC ont suivi la recommandation de leur parti.<sup>6</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.10.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrisio-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ».<sup>7</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 02.10.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der **Nationalrat** lehnte einen Rückweisungsantrag Wäfler (edu, ZH) ab, welcher die dringlichen Projekte im Rahmen der bestehenden, ordentlichen Bewilligungs- und Finanzierungsverfahren durchführen wollte. In der Detailberatung folgte der Rat weitgehend der kleinen Kammer. Er lehnte sowohl eine von der SVP verlangte Aufstockung von rund CHF 7 Mrd. als auch eine von der Kommissionsmehrheit gewünschte Erhöhung von CHF 3 Mrd. für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassenbau ab, aber auch eine von den Grünen beantragte Kreditaufstockung von CHF 1 Mrd. zugunsten des Agglomerationsverkehrs. Damit belies der Nationalrat den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds bei CHF 20,8 Mrd. Eine ausführlichere Diskussion löste die von bürgerlicher Seite aufgeworfene Frage aus, ob ein allfälliges Nettovermögen des Infrastrukturfonds wie beim FinöV-Fonds zu verzinsen sei. Bundesrat Leuenberger erklärte, eine Verzinsung des Nettovermögens belastete die Finanzrechnung mit jährlich zusätzlich CHF 60-150 Mio.; der Vergleich mit dem FinöV-Fonds hinke, da dieser auf einem anderen Konzept beruhe und nie ein Nettovermögen aufweisen werde. Nach der Detailberatung zeigte sich ein Teil der Ratsrechten vom Resultat enttäuscht. Der Nationalrat billigte die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 125:39 Stimmen. Die SP-Fraktion zog ihre parlamentarische Initiative (03.461) zur Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und des Langsamverkehrs zurück.<sup>8</sup>

**KANTONALE POLITIK**  
DATUM: 16.11.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Nachdem in Zürich und anderen deutschschweizer Städten der grosszügige **Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs** seit einigen Jahren im Gang ist, werden nun auch in **Genf** entsprechende Projekte konkret diskutiert. Die Kantonsregierung sprach sich für den Bau einer Metro aus, deren Baukosten sie auf rund CHF 1 Mia. veranschlagte. Unterstützt wurde sie darin von den Bürgerlichen und den Automobilverbänden, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass sie von ihren Plänen zur gleichzeitigen Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs absehe. Opposition erwuchs dem Projekt von den Grünen und der SP, welche einen Ausbau des oberirdischen Tramnetzes bevorzugen.<sup>9</sup>

**PARLAMANTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 20.10.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 reichten Vertreterinnen und Vertreter der SP-, Grünen-, Mitte- sowie der FDP.Liberalen-Fraktion vier gleichlautende **parlamentarische Initiativen** ein (Pa.lv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.lv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.lv. 19.506 Eymann (lps, BS); Pa.lv. 19.507 Trede (gp, BE)). Mit diesen Vorstössen wurde der Bundesrat aufgefordert, für **vergünstigte Tarife im öffentlichen Verkehr für Schulklassen** zu sorgen. Exkursionen von Schulklassen erfüllten wichtige pädagogische, soziale und kulturelle Funktionen für die Kinder und Jugendlichen und sollten entsprechend gefördert werden, so die Initiantinnen und Initianten.

Die zuständige KVF-NR befasste sich im Oktober 2020 mit den Initiativen und gab dem Vorhaben mehrheitlich Folge (15 zu 10 Stimmen). Die Kommission vertrat die Ansicht, dass ausserschulische Aktivitäten für die Bildung der Kinder und Jugendlichen wichtig seien. Eine Minderheit war hingegen der Auffassung, dass damit in die Kompetenz der Kantone und Gemeinden eingegriffen würde, die für Bildungsfragen zuständig seien.<sup>10</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Parteien

#### Linke und ökologische Parteien

**POSITIONSPAPIER UND PAROLEN**  
DATUM: 15.05.1991  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Zu den eidgenössischen Abstimmungen beschloss die Partei die **Ja-Parole für das Stimm- und Wahlrechtsalter 18 sowie für die Initiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs**. Beide anderen Vorlagen, das revidierte Militärstrafgesetz und die neue Finanzordnung, lehnte die GP ab. In der Finanzpolitik schlug die GP vor, die Warenumsatzsteuer durch eine Energiesteuer zu ersetzen; nach den eidgenössischen Wahlen verabschiedete sie dazu ein Grundsatzpapier.<sup>11</sup>

### Verbände

#### Verkehr

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 18.06.2008  
HANS HIRTER

Der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) beschloss im Sommer die Lancierung einer Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Diese will den Verteilschlüssel der von den Strassenbenützern bezahlten Treibstoffabgaben massiv zugunsten des Schienenverkehrs verändern. Die Unterschriftensammlung für die Initiative soll erst 2009 gestartet werden. Gegen das von der SP, den Grünen und den Umweltschutzverbänden unterstützte Projekt meldete der **TCS** sofort heftigen Widerstand an. Nach dessen Ansicht sei eher das Gegenteil der Forderungen des VCS angebracht, nämlich eine politische und finanzielle Trendumkehr zugunsten des Strassenbaus.<sup>12</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 03.03.2009  
HANS HIRTER

Im März lancierte der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) seine Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Er wurde dabei unterstützt von der SP, der GP, den Grünliberalen und der EVP.<sup>13</sup>

1) AB NR, 2015, S. 334f.

2) BBI, 1986, I, S. 1281 ff.; Presse vom 25.2.86;

3) Presse du 20.6.08.

4) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).

5) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.

- 6) FF, 2004, p. 2045 s; Hirter, Hans / Linder, Wolf, Vox, Analyse des votations fédérales du 8 février 2004, Berne 2004; presse du 9.2.04.; Presse du 9.2.04.; Presse du mois de janvier.
- 7) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
- 8) AB NR, 2006, S. 1314 ff., 1317 ff. und 1414 ff.; Presse vom 23.8. (Kommission) und 26.-27.9.06; AB NR, 2006, S. 475.
- 9) JdG, 9.9., 23.9., 1.10., 4.11. und 16.11.87; Suisse, 3.10.87.
- 10) Medienmitteilung KVF-NR vom 20.10.20
- 11) BaZ vom 22.2.91; NZZ vom 6.5.91; JdG vom 15.5.91; Presse vom 4.11.91
- 12) NZZ, 18.6.08.
- 13) FF, 2009, p. 1167 ss.