

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Anderer Verkehrsverband, Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Frick, Karin
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Gilg, Peter
Holenstein, Katrin
Mach, André
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Scherrer, Debora
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Frick, Karin; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Gilg, Peter; Holenstein, Katrin; Mach, André; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Scherrer, Debora; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Anderer Verkehrsverband, Verband öffentlicher Verkehr (VöV), 1968 - 2023*. 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
Datenschutz und Statistik	1
Institutionen und Volksrechte	2
Volksrechte	2
Infrastruktur und Lebensraum	3
Energie	3
Energiepolitik	3
Erdöl und Erdgas	4
Verkehr und Kommunikation	4
Verkehrspolitik	4
Strassenverkehr	7
Eisenbahn	10
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	15
Schifffahrt	16
Luftfahrt	17
Raumplanung und Wohnungswesen	18
Raumplanung	18
Umweltschutz	18
Allgemeiner Umweltschutz	18
Klimapolitik	19
Sozialpolitik	20
Bevölkerung und Arbeit	20
Arbeitszeit	20
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	20
Verbände	20
Verkehr	20

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
BFE	Bundesamt für Energie
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
AMAG	AMAG Automobil und Motoren AG
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VFAS	Verband Freier Autohandel Schweiz
VZV	Verkehrszulassungsverordnung
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband
SSV	Schweizerischer Städteverband
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
AZG	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
AZGV	Verordnung zum Arbeitszeitgesetz
SAV	Schweizerischer Anwaltsverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement

OFROU	Office fédéral des routes
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
USS	Union syndicale suisse
USAM	Union suisse des arts et métiers
SSP	syndicats des Services publics
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
AMAG	AMAG Automobil und Motoren AG
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
VFAS	Association Independant Commerce Automobile Suisse
OAC	Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière
SEV	Syndicat du personnel des transports
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
UPS	Union Patronale Suisse
ACS	Association des communes suisses
UVS	Union des Villes Suisses
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
LDT	Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics
OLDT	Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail
FSA	Fédération suisse des avocats
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
ASTAG	Association suisse des transports routiers
CCDJJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
UTP	Union des transports publics
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Datenschutz und Statistik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.03.2021
KARIN FRICK

In der Volksabstimmung vom 7. März 2021 wurde das Bundesgesetz über elektronische Identifizierungsdienste (**E-ID-Gesetz**) mit 64.4 Prozent Nein-Stimmen schweizweit wuchtig abgelehnt. Kein Kanton stimmte dem Gesetz zu; den höchsten Ja-Anteil erzielte es im Tessin mit 44.2 Prozent. Am deutlichsten fiel die «Ohrfeige», wie die Presse das Resultat vielfach betitelte, im Kanton Basel-Stadt aus, wo sich nur 29.3 Prozent der Stimmberechtigten für die Vorlage aussprachen. Die Stimmbeteiligung lag schweizweit bei 51.3 Prozent.

Das ausgesprochen klare Nein bedurfte in den Medien denn auch nicht langer Interpretation: «Durchgefallen» lautete das Verdikt im St. Galler Tagblatt und im «Corriere del Ticino»; die Stimmbevölkerung habe die E-ID «versenkt», urteilten die Westschweizer Zeitungen «La Liberté», «L'Express» und «Le Nouvelliste». Wahlweise als «Schlappe», «Klatsche», «Abfuhr», «Bruchlandung» oder «Debakel» wurde das Resultat in verschiedenen Deutschschweizer Zeitungen bezeichnet. Im Hinblick auf die vorgesehene Lösung mit privaten E-ID-Anbieterinnen und -Anbietern erkannte die NZZ darin ein «Misstrauensvotum gegen die Banken, Versicherungen und bundeseigenen Unternehmen», die sich im Konsortium SwissSign zusammengeschlossen und auf die Herausgabe der E-ID vorbereitet hatten.

Einig waren sich das unterlegene Befürwortendenlager und die siegreiche Gegnerschaft darin, dass sich das Votum nicht gegen die Idee einer E-ID an sich richtete – von der Notwendigkeit einer solchen im digitalen Zeitalter zeigten sich alle überzeugt –, sondern gegen die Ausgestaltung mit privaten Anbieterinnen und Anbietern. «Das Misstrauen gegenüber einer nicht staatlichen Lösung reichte weit ins bürgerliche Lager, obwohl die offiziellen Parteidevisen jeweils eindeutig schienen», resümierte die Aargauer Zeitung. Der «Blick» fasste zusammen: «Alle wollen die E-ID – aber vom Staat!»

So kündigte die Contra-Seite bereits am Abstimmungssonntag an, im Parlament schnellstmöglich auf ein neues Projekt mit einer staatlichen E-ID hinarbeiten zu wollen. SP, Grüne und GLP wollten in der Folgeweche zwei entsprechende Vorstösse einreichen, liess die Zürcher SP-Nationalrätin Min Li Marti in der NZZ verlauten. Die für das gescheiterte Gesetz zuständige Bundesrätin Karin Keller-Sutter wollte ihrerseits dem Bundesrat ein Aussprachepapier vorlegen, um über das weitere Vorgehen zu entscheiden, wie sie gegenüber den Medien bekanntgab. Es sei nun wichtig, dass die Regierung und die Parteien die Unsicherheiten und Ängste der Bevölkerung ernst nehmen würden. Unterdessen bedeute das Abstimmungsergebnis aber nicht, dass eine rein staatliche Lösung automatisch eine Mehrheit erzielen würde, gab sie zu Bedenken.

Abstimmung vom 7. März 2021

Beteiligung: 51.29%
Ja: 984'574 (35.6%)
Nein: 1'778'196 (64.4%)

Parolen:

– Ja: EVP (2*), FDP, KVP, Mitte (Junge Mitte: 2*), SVP (2*; JSVP: 1*); KdK, SGV, SSV, Economiesuisse, SAV, SGV, Baumeisterverband, Swissmem, SwissICT, SwissBanking, VöV
– Nein: EDU, GLP (6*; JGLP: 1*), GP (1*), PdA, Piratenpartei, SD, SP (1*); SGB, Travail.Suisse, VPOD, Syndicom, Schweizerischer Seniorenrat, Schweizerischer Verband für Seniorenfragen, Vereinigung aktiver Senioren- und Selbsthilfeorganisationen in der Schweiz (VASOS)

– Stimmfreigabe: Pro Senectute

* Anzahl abweichender Kantonalsektionen ¹

Institutionen und Volksrechte

Volksrechte

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.12.2014
MARC BÜHLMANN

Die vor allem medial ausgetragene, gesellschaftliche Debatte um Reformen der **Volksinitiative**, die sich etwa im Begriff ‚Initiativenflut‘ manifestierte, lässt sich mit Zahlen aus dem Berichtsjahr unterfüttern (vgl. Tabelle anbei). Nachdem 2013 etwas weniger Initiativen (9) lanciert worden waren als 2012 (11) waren 2014 für insgesamt zwölf neue Begehren Unterschriftensammlungen gestartet worden. Gleich vier davon behandeln Ernährungs- und Landwirtschaftsfragen, wobei die vom Bauernverband und der SVP getragene Initiative „für Ernährungssicherheit“ innerhalb von knapp fünf Monaten mit fast 150'000 gültigen Unterschriften die Sammelhürde sehr rasch übersprang. Zwei der zwölf lancierten Begehren stammen aus der Feder von Anita Chaaban, die mit der Verwahrungsinitiative 2004 einen Erfolg an der Urne gefeiert hatte. Sie fordert ein Zentralregister für Sexualstraftäter und eine Haftung für Vollzugsbehörden bei Rückfällen fälschlicherweise entlassener Straftäter. Unterschriften werden zudem für die Wiedergutmachung an Verdingkinder gesammelt, für die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf Autobahnen, für Vollgeld und die Abschaffung der Billag-Gebühren. Neue Dimensionen erreichen die restlichen beiden Initiativbegehren, die Ende Jahr lanciert wurden. Die Initiative „zur Ausschaffung krimineller Männer“ verwendet exakt den gleichen Initiativtext wie die 2010 angenommene Ausschaffungsinitiative der SVP mit der Ausnahme, dass sie „Ausländer“ durch „Männer“ ersetzt. Das Komitee „Männer raus“ will nach eigenen Angaben ein Zeichen setzen gegen den latenten Rassismus in der Schweiz. Auch die so genannte Rasa-Initiative (Raus aus der Sackgasse) bestreitet neue Wege. Sie fordert die Streichung der Artikel 121a und 197 Ziff. 11 a aus der Bundesverfassung. Dabei handelt es sich um jene Paragraphen, die mit der Annahme der Masseneinwanderungsinitiative in die Verfassung Eingang gefunden hatten. Eine Streichungsinitiative war zuvor schon von der Gewerkschaft VPOD angeregt worden.

Die zwölf Begehren entsprechen lediglich der Hälfte der im Jahr 2011 lancierten Begehren, die Ausgangspunkt der Debatte um die Initiativenflut waren. Damals wurden zahlreiche Initiativen vor allem als Wahlvehikel lanciert. Dies scheint für die Wahlen 2015 eher kein Thema mehr zu sein. Von den 2014 lancierten Initiativen stammt einzig die „Fair Food-Initiative“ von einer Partei, nämlich der GP. Was in der Diskussion um (zu) viele Volksbegehren häufig zu kurz kommt, ist eine Relativierung mit nicht zustande gekommenen Initiativen. Ein Überblick über die letzten rund 35 Jahre zeigt, dass im Schnitt rund ein Drittel aller lancierten Initiativen an der Unterschriftenhürde gescheitert oder ein Volksanliegen zurückgezogen worden ist. Im Berichtsjahr mussten total sechs Begehren als gescheitert klassiert werden. Aufgeteilt nach Lancierungsjahren zeigt sich folgendes Bild: Von den elf im Jahr 2012 lancierten Initiativen scheiterten deren fünf und von den neun im Jahr 2013 lancierten Volksbegehren brachten bisher deren fünf die 100'000 Unterschriften nicht zusammen (eine der 2013 lancierten Initiativen war 2014 noch im Sammelstadium und drei waren erfolgreich eingereicht).

Die Rekordzahl aus dem Jahr 2011, in dem 24 Begehren lanciert wurden – von diesen schafften übrigens elf die Unterschriftenhürde nicht – machte sich 2014 im Parlamentsbetrieb bemerkbar. So wurde im Berichtsjahr über neun Initiativen abgestimmt, von denen sechs 2011 lanciert worden waren (2013 waren über 5 Initiativen Urnenentscheide gefällt worden). Neben den sechs im Berichtsjahr zustande gekommenen Begehren (2013: 8) waren elf noch hängig (2013: 12). Darunter immer noch sechs, die im Spitzenjahr 2011 eingereicht worden waren. Insgesamt wurde der von Volksinitiativen verursachte Pendenzenberg im Berichtsjahr aber langsam abgebaut.

Für 2015 waren Ende 2014 bereits einige weitere Volksbegehren angekündigt worden. Viel Staub wirbelte das noch vor Ende Jahr der Bundeskanzlei zur Prüfung vorgelegte Begehren der SVP auf, das unter dem Namen Selbstbestimmungsinitiative die Bundesverfassung über das Völkerrecht stellen will. Die Volkspartei wird wohl versuchen, mit diesem Anliegen im Wahljahr zu punkten. Zudem kündigte der Verband „Pro Velo Schweiz“ eine Initiative an, mit der die Förderung des Velofahrens in die Verfassung geschrieben werden soll. Ähnlich wie Wanderwege soll ein Velowegnetz erstellt und gepflegt werden. VCS und WWF sagten ihre Unterstützung zu. Die PdA beschloss im Dezember die Lancierung eines Begehrens, mit der eine AHV-Rente von CHF 4'000 angestrebt wird, wofür die Pensionskassengelder in die AHV überführt werden sollen. Schliesslich beschloss die Junge GP eine Volksinitiative zur Förderung des verdichteten Bauens zu lancieren.²

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.10.1996
LIONEL EPERON

Conformément à ce qu'il avait annoncé en 1995, le **Conseil fédéral a mis en consultation un nouvel avant-projet de loi** sur la réduction des émissions de CO₂ dont l'objectif est de parvenir, d'ici à l'an 2010, à une diminution de 10% des rejets de dioxyde de carbone dans l'atmosphère par rapport à 1990. Pour ce faire, le gouvernement table sur les efforts volontaires des entreprises et des particuliers ainsi que sur certaines mesures déjà en vigueur ou prévues dans le cadre de la politique de l'énergie (programme Energie 2000 et loi sur l'énergie), de la politique des transports (redevance poids lourds liée aux prestations) et de la politique des finances (augmentation de 10 centimes du litre d'essence pour le financement des NLFA). La taxe sur le CO₂ qui avait été vivement combattue en 1994 n'y figure qu'à titre subsidiaire, puisque son prélèvement effectif n'interviendra qu'en 2004 et ce seulement si les mesures décrites ci-dessus ne suffisaient pas à atteindre les objectifs fixés. Pour des raisons de transparence, les montants maximum de la taxe ont néanmoins déjà été inscrits dans le projet du gouvernement: ceux-ci devraient s'élever à CHF 201 par tonne de CO₂ pour les carburants et à CHF 30 par tonne de gaz carbonique pour les combustibles. D'un montant global de quelque CHF 3 milliards par année dès 2010, le produit de la taxe sera intégralement redistribué à la population et aux milieux économiques, soit par le biais de chèques aux particuliers, soit sous la forme d'une réduction des cotisations AVS payées par les entreprises à leurs employés.

Cette nouvelle version de loi sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone **a été, dans l'ensemble, favorablement accueillie** par les organismes consultés: ainsi, le Vorort et les partis bourgeois – qui avaient exprimé les plus fortes réticences à l'encontre du projet de taxe sur le CO₂ de 1994 – ont salué la volonté du gouvernement de n'introduire plus qu'à titre subsidiaire cet instrument incitatif; l'association faitière de l'économie a néanmoins réitéré son opposition à l'adoption d'un tel impôt en solitaire, alors que le PRD et l'UDC ont pour leur part souhaité que la compétence de lever la taxe soit transférée du Conseil fédéral au parlement. L'accueil réservé au projet par le parti socialiste et les milieux écologistes a été davantage mitigé: qualifiant les propositions du gouvernement de premier pas dans la bonne direction, le PS a regretté que le Conseil fédéral ait renoncé à l'instauration obligatoire de la taxe et s'est par ailleurs prononcé en faveur d'une réduction des émissions de CO₂ de 20% par rapport à 1990. De leur côté, les verts ont souhaité que le seuil de 10% retenu par le gouvernement soit porté à 15%, mesure complétée par l'introduction d'une taxe sur l'énergie et d'une réforme fiscale écologique. Quant aux cantons, ils ont globalement apporté leur soutien au nouveau projet qui n'a été véritablement rejeté que par les organisations de transport routier.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.10.2016
NIKLAUS BIERI

Kurz nach der Schlussabstimmung zum ersten Massnahmenpaket der **Energiestrategie 2050** gab die SVP bekannt, dass sie das **Referendum** ergreife. Noch während die Vorlage im Differenzbereinigungsverfahren stand, hatte die Volkspartei erklärt, sie werde das Referendum ergreifen, sofern die Wirtschaftsverbände dieses mittrügen. Obschon die Dachverbände Economiesuisse und Gewerbeverband das Referendum nicht unterstützen wollten, fand die SVP andere Mitstreiter. Dazu gehören Swissmem, Gastrosuisse, Swiss Plastics, Swissoil, Auto Schweiz und der Nutzfahrzeugverband Astag, die Aktion für eine vernünftige Energiepolitik Aves, der Verein Kettenreaktion, der Bund der Steuerzahler und ein Verein von Windkraft-Gegnern. Die Jungfreisinnigen wollen sich dem Referendumskomitee ebenfalls anschliessen. Die Vorlage führe zu einer eigentumsfeindlichen, hoch subventionierten Planwirtschaft, bringe den Haushalten hohe Kosten und sei, auch gegenüber nachfolgenden Generationen, "ruinös und verantwortungslos". Die von der SVP genannten Kosten von CHF 3'200 pro Haushalt und Jahr wurden von Befürwortern der Energiestrategie 2050 bestritten: Diese Zahl sei frei erfunden.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.12.1992
ANDRÉ MACH

Erdöl und Erdgas

La réduction de cinq centimes, soutenue par les députés bourgeois, avait pour but de contrecarrer les chances de succès du référendum annoncé par le parti des automobilistes et obtenir le soutien des associations routières. Seul le TCS a finalement décidé de ne pas soutenir le référendum du «Comité contre l'imposition parasitaire du trafic privé», composé du parti des automobilistes, de la Lega dei Ticinesi, du Centre patronal vaudois, de l'ACS et de certains parlementaires de droite. **Le référendum a abouti relativement facilement**, puisque près de 100'000 signatures ont été transmises à la Chancellerie fédérale au début de l'année 1993.⁵

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 18.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés. Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Laut dem Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer (Vestra) nahm der **Güterverkehr** innerhalb Europas in den letzten zehn Jahren jährlich um 2,4% zu. Dabei wurde 72% der Gesamtmenge auf der Strasse, 16% auf der Schiene und 12% auf dem Wasser oder durch Pipelines transportiert. In der Schweiz wuchs die Gütermenge im alpenquerenden Verkehr im gleichen Zeitraum von 24,5 auf 34,1 Mio Tonnen (rund 40%) an. Der Marktanteil der Bahn sank auf 65% (-7 Prozentpunkte), während die Strasse ihren Anteil von 27% auf 35% steigerte. Angesichts der Prognosen des ARE, dass der Güterverkehr in der Schweiz bis 2030 um 56% zunehme, forderte der Präsident der Vestra mehr Bundesmittel für den Ausbau von Strasse und Schiene.⁷

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 $\frac{1}{4}$ et $\frac{3}{4}$ 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.⁸

ANDERES
DATUM: 05.08.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'Union des transports publics (UTP) a annoncé une hausse de 6,4% en moyenne des **tarifs des transports publics** à partir du 12 décembre de l'année sous revue. Cette hausse est particulièrement forte pour l'abonnement demi-tarif et les cartes journalières. L'UTP et les CFF l'ont justifiée par l'augmentation de l'offre et des coûts y relatifs en personnel et en énergie, ainsi que par l'ampleur des investissements à venir en matière de matériel roulant (CHF 20 milliards d'ici à 2030). Afin de décharger les trains transportant les pendulaires vers leur lieu de travail, l'UTP et les CFF ont en outre décidé de restreindre la validité des cartes journalières proposées par les communes. À compter de l'entrée en vigueur de l'horaire 2011, les titulaires de ces cartes ne pourront plus voyager en bus et en train avant 9 heures du matin du lundi au vendredi. L'annonce de cette décision a suscité un véritable tollé auprès des communes. La hausse des prix a quant à elle essuyé les critiques des organisations de défense des consommateurs (FRC, Fédération Romande des Consommateurs), qui l'ont jugée très préjudiciable pour le pouvoir d'achat. Au terme de six mois de négociations entre l'UTP et le surveillant des prix, la hausse des prix a été ramenée à 5,9%. La hausse des billets et abonnements de parcours a ainsi été abaissée de 3,4 à 2,4%. L'augmentation des tarifs des abonnements général (+6,7% en moyenne) et demi-tarif (+10-20% selon la durée de validité) a par contre été maintenue. Si le renchérissement des cartes journalières demeure tel que souhaité par les CFF, ces derniers ont toutefois renoncé à restreindre la validité des cartes proposées par les communes. Le surveillant des prix a par ailleurs obtenu de l'UTP et des CFF la publication de données concernant le système de prix afin d'en améliorer la transparence. (Pour les tarifs en 2009, voir ici.)⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.07.2011
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).¹⁰

ANDERES
DATUM: 11.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die SBB und der Preisüberwacher einigten sich per 11.12.2011 auf eine **Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr** von durchschnittlich 1,2%. Dies nachdem die Preise im vorangehenden Jahr im Schnitt um 5,9% gestiegen waren. Die Anhebung der Normal- und Tageskartentarife für Reisende der 1. Klasse war nicht umstritten. Auf Intervention des Preisüberwachers verzichtete der VöV hingegen auf eine Verteuerung der Generalabonnemente (GA) für Junioren/Studierende, Senioren und Lernende. Dadurch müssen die dem VöV angeschlossenen Betriebe einen Ertragsausfall von rund CHF 7,5 Mio. hinnehmen.¹¹

ANDERES
DATUM: 13.07.2012
NIKLAUS BIERI

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilte im Juli des Berichtjahres mit, dass der Preisüberwacher die auf Dezember 2012 angekündigten **Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr** nach Verhandlungen mit dem VöV grösstenteils akzeptiert habe. Die volle Überwälzung der Kosten der vom Bundesrat erhöhten Trassenpreise auf die Kundschaft hätte laut VöV zu Tariferhöhungen von rund 7 Prozent geführt. VöV und Preisüberwacher einigten sich in Verhandlungen auf eine durchschnittliche Erhöhung der Tarife von 5,2 Prozent. Normaltarife für Billetts zweiter Klasse werden um 3% erhöht, jene erster Klasse um 6,5%. Auch die Generalabonnemente werden 5 bis 8% teurer. Von Tariferhöhungen nicht betroffen sind Gleis 7, Junior- und Enkel-Karte sowie der Gepäcktransport. Die Kosten der höheren Trassenpreise werden also nicht vollumfänglich weitergegeben. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs erzielen so geringere Einnahmen, die Ausfälle betragen rund CHF 17 Mio. pro Jahr. Die Transportunternehmen sollen die Ausfälle mit weiteren Effizienzsteigerungen kompensieren.¹²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.03.2013
NIKLAUS BIERI

An der Eröffnung des Autosalons in Genf lancierte Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) die sogenannte **Milchkuh-Initiative**. Diese will die Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für die Strasse einsetzen (ausgenommen jene rund CHF 900 Mio., die schon bisher pro Jahr zur Finanzierung des Schienenverkehrs eingesetzt werden). Zudem sollen neue Abgaben oder Steuern auf den Strassenverkehr sowie die Erhöhung von bestehenden Gebühren immer dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Die Initiative wird von einem überparteilichen Komitee getragen und vom Gewerbeverband, vom Dachverband Handel Schweiz, von der Erdölvereinigung sowie vom Autogewerbeverband unterstützt.¹³

ANDERES
DATUM: 26.04.2013
NIKLAUS BIERI

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilte im April des Berichtjahres mit, per Fahrplanwechsel im Dezember gebe es **keine Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr**. Dies trotz schwieriger finanzieller Situation der Anbieter: Die Anschaffung von neuem Rollmaterial bedeutete für viele Transportunternehmen Mehrkosten.¹⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.03.2014
NIKLAUS BIERI

Die von Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) 2013 lancierte **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** wurde am 10. März 2014 mit 114'254 Unterschriften eingereicht. Die Bundeskanzlei bestätigte das Zustandekommen der Initiative mit 113'306 gültigen Unterschriften am 1. April 2014. Die Initiative sieht eine Verfassungsänderung vor, welche festlegt, dass Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für diesen einzusetzen sind. Neue Abgaben oder die Erhöhung von bestehenden Abgaben auf den Strassenverkehr sollen zudem generell dem fakultativen Referendum unterstellt werden.¹⁵

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.1993
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son projet de révision de la loi sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route, ce qui répond, en particulier, au postulat Vollmer (ps, BE) de 1991. Considérant que cette loi a fait ses preuves et est indispensable pour sanctionner les infractions de peu de gravité, le gouvernement a proposé une réadaptation du montant des contraventions afin que celles-ci retrouvent leur effet dissuasif. Il entend ainsi relever de CHF 100 à CHF 300 la limite maximale des amendes et s'octroyer la compétence de les adapter périodiquement à l'évolution du coût de la vie. Par ailleurs, le projet prévoit notamment de donner le droit à la police de prélever des amendes pour des infractions dénoncées par des particuliers, de cumuler les amendes sans montant limite lorsqu'une personne a commis plusieurs infractions, de faire passer le délai de réflexion de 10 à 30 jours, d'inscrire le principe jusque-là appliqué de ne percevoir aucun frais dans la procédure relative aux amendes d'ordre et de supprimer les bases légales pour l'enregistrement des infractions. Les associations d'automobilistes ainsi que le parti des automobilistes ont vivement protesté contre ce projet et ont d'ores et déjà envisagé de lancer un référendum.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La grande majorité des partis politiques ainsi que le TCS ont **accueilli positivement les différentes innovations proposées**. Seule la proposition d'abaisser à 16 ans l'âge pour le permis d'élève conducteur a été vivement critiquée: selon les différents milieux, l'expérience montre clairement que les très jeunes conducteurs commettent plus d'accidents. Seul parti à avoir accueilli plutôt froidement le projet gouvernemental, l'UDC a estimé que le renforcement des différentes mesures sanctionnant les infractions ne se justifiait pas du fait du récent renchérissement des amendes d'ordre. Ce parti a également critiqué la possibilité d'ordonner des tests d'alcoolémie même en l'absence de signes d'ébriété. L'Association des familles des victimes de la route (AFVR) a pour sa part réclamé que le permis de conduire soit définitivement retiré aux conducteurs qui ont mis gravement en danger d'autres usagers de la route à plus de deux reprises. L'ordonnance d'exécution relative à la nouvelle loi sur les amendes d'ordre est par ailleurs entrée en vigueur au mois de septembre. Le montant des amendes a été, comme annoncé, notablement revu à la hausse, certaines passant du simple au triple.¹⁷

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 10.08.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Répondant à la consultation, l'Union suisse des mécaniciens en cycles et motos, l'Association suisse des moniteurs de moto-école et la Fédération routière suisse ont accueilli favorablement la possibilité offerte aux jeunes de conduire dès 16 ans des motos équipées de moteurs d'une cylindrée allant jusqu'à 125 cm³ et ne dépassant pas une vitesse de 120 km/h. Les trois organisations sont même allées plus loin et ont réclamé du Conseil fédéral qu'il imite l'UE en abaissant de 16 à 14 ans l'âge limite pour la conduite de motos légères et de scooters de 50 cm³ qui ne dépassent pas 45 km/h. Ils ont justifié leur position par le fait que la mobylette ne serait bientôt plus produite et que, par conséquent, à moyen terme les moins de 16 ans n'auront plus de moyen motorisé pour se déplacer. Le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) et l'Association transports et environnement (ATE) ont rejeté avec véhémence un abaissement des limites d'âge. Jugeant la mesure peu compatible avec les buts qu'il s'était fixé en matière de circulation (Vision zéro), le Conseil fédéral n'a pas voulu s'aligner sur les catégories de permis de l'UE en abaissant l'âge pour l'obtention du permis 125 cm³ à 16 ans (catégorie A1). Dans la foulée, il a refusé de baisser l'accès des scooters aux 14 ans. Les conducteurs de **scooter ou moto de 50 cm³** devront passer un permis plus complexe: l'obligation de suivre 16 heures de préparation et un cours de samaritain. La limitation à 45 km/h sera en revanche supprimée et les jeunes pourront dès 16 ans, chevaucher sur des engins roulant à plus de 80 km/h. Les changements importants dans l'Ordonnance réglant les admissions des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) étaient du côté des **grosses cylindrées** avec la **création de deux catégories**. La première catégorie permettra de conduire des deux-roues dont la puissance n'excède pas 25 kilowatts (environ 35 chevaux). Elle sera accessible dès l'âge de 18 ans. Le candidat devra accomplir 12 heures de formation de base et être titulaire du permis de base théorique traditionnel pour accéder à l'examen. Concernant les motos plus puissantes (plus de 25 kilowatts), un autre permis sera nécessaire. Le candidat devra avoir soit 25 ans, soit être titulaire du permis précédemment cité (catégorie A, puissance limitée) depuis au moins deux pour pouvoir s'y présenter. Les autres points mis en consultation (examen théorique obligatoire pour n'importe quel permis et permis catégorie D pour la conduite des autocars et minibus) ont été validés

par le Conseil fédéral et entreront en vigueur avec les diverses mesures de l'OAC le 1er avril 2003. En outre, à partir du 1er janvier 2003, la compétence d'ordonner des **limitations de vitesse** dûment signalées **sur les autoroutes** passera des cantons à l'OFROU. En revanche, celle de juger en dernière instance de la légalité des mesures de ce genre n'appartiendra plus au Conseil fédéral, mais au Tribunal fédéral.¹⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 23.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisations environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)¹⁹

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 (...) ». ²⁰

MOTIONDATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.²¹

VOLKSINITIATIVEDATUM: 02.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'association des victimes de la route Roadcross a annoncé le lancement, début 2009, d'une **initiative populaire en faveur d'un durcissement des peines à l'encontre des conducteurs s'adonnant aux courses sauvages**. Cette annonce est survenue dans le contexte d'une série d'accidents et de procès liés à de telles courses qui a suscité un large débat dans la presse.²²

VOLKSINITIATIVEDATUM: 23.12.2009
NICOLAS FREYMOND

L'initiative populaire en faveur d'un **durcissement des peines à l'encontre des conducteurs s'adonnant aux courses sauvages** annoncée par l'association des victimes de la route Roadcross l'année précédente a reçu le soutien des conseillers nationaux Daniel Jositsch (ps, ZH) et Peter Malama (plr, BS). Son élaboration a toutefois buté sur le problème de la redéfinition de la notion juridique de chauffard au point que son lancement a dû être repoussé "sine die".²³

VOLKSINITIATIVEDATUM: 28.04.2010
NICOLAS FREYMOND

Au printemps de l'année sous revue, l'association des victimes de la route Roadcross et des parlementaires fédéraux issus de tous les partis représentés aux chambres ont lancé une **initiative populaire fédérale intitulée « Protection contre les chauffards »**. Le comité est composé des conseillers nationaux Amstutz (udc, BE), Galladé (ps, ZH), Jositsch (ps, ZH), Malama (plr, BS), Müller (plr, AG), Perrin (udc, NE), Segmüller (pdc, LU) et Teuscher (verts, BE), ainsi que des conseillers aux Etats Maury Pasquier (ps, GE) et Recordon (verts, VD). Les initiants proposent de durcir les peines à l'encontre des conducteurs prenant des risques délibérés, soit en commettant de graves excès de vitesse, soit en s'adonnant à des courses sauvages. Le texte déposé prévoit que « toute personne qui, en enfreignant intentionnellement les règles élémentaires de la circulation, s'est accommodée d'un fort risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort [...] est un chauffard passible d'une peine privative de liberté d'une durée comprise entre un à quatre ans ». Outre la confiscation définitive de son véhicule par l'Etat, le contrevenant se verrait retirer son permis de conduire pour au moins deux ans, en cas de première infraction, et pour au moins dix ans, en cas de récidive. Les conducteurs roulant à 100 km/h ou plus à l'intérieur d'une localité, à 140 km/h ou plus hors localité et à plus de 200 km/h sur l'autoroute s'exposeraient à ces sanctions.²⁴

Im November 2023 beschloss der Bundesrat, die **Steuerbefreiung auf Elektrofahrzeuge** per 1. Januar 2024 **aufzuheben**. Diese **Änderung der Automobilverordnung** war Teil des im Januar 2023 beschlossenen Bereinigungskonzepts für den Staatshaushalt. Elektrofahrzeuge waren seit der Einführung der Automobilsteuer im Jahr 1997 von der Steuer ausgenommen. Dadurch sollten marktwirtschaftliche Anreize für die Entwicklung und Förderung der Elektromobilität gesetzt werden. In den letzten Jahren wurde nun eine grosse Zunahme an Elektrofahrzeugen verzeichnet. Laut dem Bundesrat wurden im Jahr 2022 insgesamt über 45'000 Elektrofahrzeuge importiert. Es wird erwartet, dass sich dieser Marktanteil von rund 25 Prozent in den folgenden Jahren weiter vergrössern wird. Diese Zunahme der Fahrzeuge mit Alternativantrieb verursache jedoch auch einen bedeutsamen Steuerausfall. Für das Jahr 2022 wurde dieser auf CHF 78 Mio. geschätzt. Der Bundesrat war der Ansicht, dass die Elektromobilität keiner gesonderter Förderung mehr bedürfe und die Steuerbefreiung aufgehoben werden könne. Ab dem 1. Januar 2024 sollte für Elektrofahrzeuge der reguläre Steuersatz von 4 Prozent auf den Importpreis gelten. Der Bundesrat schätze die so entstehenden Mehreinnahmen auf bis zu CHF 150 Mio. pro Jahr. Die neu generierten Steuereinnahmen sollten dabei den allgemeinen Bundeshaushalt entlasten und in den NAF eingelegt werden.

In der **Vernehmlassung** zur geplanten Änderung der Automobilsteuer fielen die Stimmen grossmehrheitlich positiv aus. Unterstützung fand das bundesrätliche Vorhaben beispielsweise bei 18 Kantonen sowie bei den Grünen, der SP, der FDP und der Mitte. Ein Drittel der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützte den Entwurf zwar im Grunde, forderte jedoch, dass die Aufhebung der Steuer zu einem späteren Zeitpunkt oder schrittweise geschehen solle (u.a. GLP, sgv, economiesuisse, TCS, AGVS, strasseschweiz und die acht restlichen Kantone). Befürchtet wurde dabei unter anderem, dass der Anteil der Elektrofahrzeuge zum gegebenen Zeitpunkt noch zu gering sei, um den steuerlichen Anreiz sofort und vollständig aufzuheben. Darüber hinaus sahen diese Kritikerinnen und Kritiker mit der vorgeschlagenen Lösung die Planbarkeit für die Automobilbranche gefährdet. Nur einzelne Vernehmlassungsteilnehmende lehnten die mit dem Entwurf geforderte Aufhebung der Steuerbefreiung ab (SVP, Travail.suisse, AMAG, auto-schweiz, Swiss eMobility, suisse.ing, VFAS), wobei die Gründe dafür auseinandergingen. Während einige ebenfalls die sofortige Aufhebung der Anreizinstrumente und die damit einhergehende mangelnde Planbarkeit für die Automobilbranche bemängelten, lehnte etwa die SVP den Entwurf ab, weil sie die Gleichbehandlung von Fahrzeugen mit und ohne Elektromotor durch eine generelle Abschaffung der Automobilsteuer erreichen wollte.

Unter Verweis auf die mehrheitlich positiven Rückmeldungen in der Vernehmlassung **hielt der Bundesrat an seinem Vorschlag fest** und beschloss die Aufhebung der Steuerbefreiung per 1. Januar 2024, ohne weitere Anpassungen an seinem Vernehmlassungsentwurf vorzunehmen.²⁵

Eisenbahn

Après avoir déjà augmenté massivement leurs prix en 1991, **les CFF ont annoncé une nouvelle hausse, de l'ordre de 9.8 pour cent** (7 pour cent pour la deuxième classe) en moyenne des tarifs dès le 1er mai 1992, destinée principalement à compenser l'inflation. Pour sa part, l'abonnement demi-prix passera de CHF 110 à 125 (+13.6%). Lors de la discussion sur le budget 1992 de la Confédération, les Chambres, sur proposition du gouvernement, ont en effet décidé de supprimer cette aide pour 1992. Cela a soulevé les protestations de toutes les entreprises de transport public, des syndicats de cheminots ainsi que de l'AST. Selon elles, cet abonnement, vendu à deux millions d'exemplaires depuis sa naissance en 1986, est devenu un élément central de la politique des transports en Suisse. Quant aux abonnements généraux, ils augmenteront de 6.5 pour cent pour la deuxième classe et de 14.5 pour cent pour la première classe. Ces hausses ont engendré les protestations de la Fondation pour la protection des consommateurs, cependant que «Monsieur prix», après examen, a autorisé leur entrée en vigueur.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **référendum** lancé par les écologistes, les automobilistes et un comité uranais en 1991 **a abouti** en début d'année, difficilement et après diverses péripéties.²⁷

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.²⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 07.09.2002
PHILIPPE BERCLAZ

L'OFT a présenté l'avant-projet de la deuxième étape du programme Rail 2000. Les CFF avaient été chargés par la Confédération de déterminer avec les cantons et les entreprises de transport concessionnaires les éléments devant être réalisés dans le cadre de la deuxième étape de Rail 2000. L'avant-projet prévoit de créer des capacités supplémentaires pour le trafic marchandises sur l'axe nord-sud. Sa principale nouveauté se situe dans l'objectif d'introduire la cadence semi-horaire pour le trafic voyageurs sur l'ensemble du réseau de base. L'OFT a mis auprès des cantons et de l'Union des transports publics (UTP) deux variantes en préconsultation. La **première variante**, baptisée "**Smart Light**", prévoit une cadence semi-horaire intégrale dans le réseau de base. Entre Berne et Zurich, le rythme de correspondance passera au quart d'heure. Saint Gall deviendra un nœud complet, au même titre que Zurich et, au terme de la première étape, Berne et Bâle. Le trajet entre Zurich et Bienne sera réduit à un peu plus d'une heure, avec de bonnes correspondances à la clé. La **deuxième variante**, nommée "**Core**", complète "Smart Light" en raccourcissant les trajets entre Zurich et Lausanne aussi bien par Berne que par la ligne du pied du Jura. Avec ce deuxième programme, Lausanne deviendrait un nœud ferroviaire complet aux minutes 00/30. Telle qu'elle est proposée, la deuxième étape de Rail 2000 devrait coûter entre CHF 4,5 ou 5,5 milliards selon la variante qui sera retenue. Un crédit de CHF 5,9 milliards est disponible: CHF 4 milliards pour mettre en œuvre le projet national sur de longues distances et le solde de CHF 1,9 milliard pour les besoins régionaux particuliers. L'OFT a justifié sa priorité au "Triangle d'or" Bâle-Berne-Zurich dans la deuxième étape de Rail 2000. Dans une optique de rentabilité, les deux variantes renforcent les transports publics là où la demande est la plus forte et où les potentialités du marché sont les meilleures. Le poids déterminant accordé aux tronçons ayant le plus grand volume de trafic sera toutefois compensé par des investissements dans les régions. Sur les CHF 5,9 milliards, CHF 1,9 milliard seront affectés à la réalisation et au développement de systèmes RER à Bâle, Berne, Lausanne/Genève, Lucerne, St Gall et au Tessin. Le trafic régional, bien que l'OFT concédait son importance sociale et écologique, est le grand

perdant de la deuxième étape de Rail 2000. Le problème est qu'il n'est pas rentable. Ainsi, pour les régions décentralisées, Rail 2000 se bornera à maintenir le niveau de desserte et à bien les intégrer dans le réseau national. Si les cantons désirent une offre supplémentaire, ils devront la financer. L'OFT voulait séparer, selon des critères fonctionnels, le réseau ferroviaire entre réseau de base et national, dont la Confédération est seule responsable, et réseau complémentaire, du ressort du canton et des "régions de transport".²⁹

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE

DATUM: 28.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband reichte beim UVEK eine **Petition „Gegen die Gewalt im öffentlichen Verkehr“** mit rund 10'000 Unterschriften ein. Darin verlangt er Massnahmen gegen die Gewalt in Zügen und Bussen – als Reaktion auf zahlreiche Aggressionen, unter denen das Personal sowie die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zu leiden haben.³⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 04.07.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, les CFF ont communiqué que le prix des billets ne couvrait qu'environ 40% du coût réel du transport des passagers, les 60% restants étant financés par la Confédération. Peu après, l'ancienne régie fédérale a fait savoir qu'elle souhaitait une **hausse moyenne des tarifs de 3,1%** qui devrait entrer en vigueur en même temps que le nouvel horaire, soit en décembre 2007. L'Union des transports publics (UTP) a donné son aval et déposé un projet en ce sens. S'il a accepté la hausse générale des tarifs, le surveillant des prix, Rudolf Strahm, a par contre violemment critiqué une proposition des CFF de renchérir particulièrement les lignes les plus fréquentées. Après négociations, les deux parties sont parvenues à un accord sur le gel de ces renchérissements sectoriels pendant un an, le temps d'étudier d'autres modifications possibles du système tarifaire.³¹

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 11.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Tribunal fédéral a finalement donné raison à l'OFT dans l'affaire du passager muni d'un billet de 2e classe mais circulant en 1ère classe. Les CFF ne peuvent pas infliger une sanction identique à un passager circulant sans billet et à un autre circulant avec un billet pour une prestation de valeur inférieure et doivent instituer un **système de sanction différencié** afin de respecter le principe d'égalité garanti par la Constitution fédérale. En fin d'année, l'UTP a annoncé l'instauration d'un nouveau régime de sanction. À compter de juin 2011, les resquilleurs devront s'acquitter d'une amende de CHF 100, tandis que les voyageurs en possession d'un billet insuffisant devront payer un supplément de CHF 75.³²

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS

DATUM: 01.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Nachdem das Parlament im Bundesgesetz über die **Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr** den Entscheid über die in den Räten äusserst umstrittene Bewaffnung der Sicherheitsorgane (Transportpolizei und Sicherheitsdienst) in Art. 2 an den Bundesrat delegiert hatte, regelte dieser deren Ausrüstung in einer **Verordnung**, die am 1. Oktober 2011 in Kraft trat. Demnach kann der Sicherheitsdienst, der auch von entsprechend ausgebildetem privatem Sicherheitspersonal ausgeübt werden darf, mit Fesselungsmitteln, Pfeffersprays, Diensthunden und Schlagstöcken, die Transportpolizei zusätzlich mit Feuerwaffen ausgerüstet werden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die kantonale Konferenz der Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), der Verband Schweizer Polizei-Beamter und die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) begrüsst die Verordnung. Nachdem sie die Ausrüstung der Bahnpolizei mit Handfeuerwaffen in der Anhörung noch abgelehnt hatten, entschieden sich die SBB im Herbst des Berichtsjahrs für eine entsprechende Bewaffnung ihrer Sicherheitsorgane ab Sommer 2012. Die BLS hingegen blieb bei ihrer ablehnenden Haltung.³³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 23.02.2013
NIKLAUS BIERI

Im Februar teilte der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mit, dass auf Anfang 2015 die sogenannte **öV-Karte** eingeführt werden soll. Diese Karte soll andere Abonnemente, Karten und Fahrausweise ersetzen: Abonnemente und Fahrausweise können auf der Karte gespeichert und mittels Abfragegerät vom Personal des Transportunternehmens auf ihre Gültigkeit überprüft werden. Die grossen Transportunternehmen versprechen sich Einsparungen durch Synergieeffekte, zudem ist die öV-Karte ein erster Schritt auf dem Weg zu differenzierten Preisen, indem sie die Sammlung von Daten über die individuelle Benützung des öffentlichen Verkehrs möglich macht. Kritische Stimmen

wiesen denn auch auf das Problem des Datenschutzes hin. Kleine Transportunternehmen fürchten zudem hohe Kosten bei der Einführung von Karte und Lesegeräten.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.08.2023
LENA BALTISSER

Im August 2023 präsentierte der Bundesrat in einer Botschaft **Stand und Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur** sowie einen ersten Überblick über die **Perspektive Bahn 2050**.

Zu den Eisenbahn-Ausbauschritten 2025 und 2035 informierte der Bundesrat – wie alle vier Jahre vorgesehen – über den Stand der vier Programme NEAT, den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschluss), die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und über den Vier-Meter-Korridor. Der **HGV-Anschluss** konnte laut dem Bericht unter Einhaltung des Kreditrahmens abgeschlossen werden. Das Projekt **Vier-Meter-Korridor**, in welchem die Infrastruktur des Schienengüterverkehrs für Eisenbahnwagen mit einer Eckhöhe von vier Metern ausgebaut wird, sowie das Projekt **NEAT** befänden sich kurz vor Fertigstellung. Der entsprechende Kreditrahmen könne zum Abschluss voraussichtlich eingehalten bzw. im Fall der NEAT sogar unterschritten werden. Die Umsetzung des Projekts **ZEB** verläuft laut dem Bundesrat gemäss Planung, lediglich beim Ausbau des Bahnhofs Lausanne werde eine Überschreitung des Zeitplans erwartet. Weil der Kreditrahmen für die ZEB nicht ausgeschöpft werde, beantragte der Bundesrat eine Senkung des Kreditrahmens um CHF 590 Mio. auf insgesamt CHF 4.81 Mrd.

Für die Eisenbahn-Ausbauschritte 2025 und 2035 beantragte der Bundesrat Kreditanpassungen sowie Änderungen an bestehenden und geplanten Projekten. Für den **Ausbauschritt 2025** schlug der Bundesrat in seinem Beschlussentwurf eine Projektanpassung vor. Laufende Arbeiten hätten gezeigt, dass die bisher vorgesehene Entflechtung in Pratteln nicht im geplanten Masse notwendig sei. Neu sollte statt einer Entflechtung eine Leistungssteigerung angestrebt werden. Den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 wollte der Bundesrat um CHF 340 Mio. auf gesamthaft CHF 6.74 Mrd. anheben. Grund für diese Erhöhung seien verschiedene Änderungen und die Prüfung zusätzlicher Ausbauvorhaben am Bahnhof Genf. Weiter erläuterte der Bundesrat die Folgen des Verzichts der SBB auf die Doppelstockzüge mit Wankkompensation (WAKO) im Fernverkehr. Die Nachteile der neuen Technologie, wie beispielsweise ein höherer Unterhaltsbedarf oder weniger Fahrkomfort, überwiegen laut der SBB die Vorteile des schnelleren Fahrens in Kurven. Die entsprechenden Infrastrukturarbeiten für den Einsatz der neuen Technologie seien angehalten worden. Der Bundesrat wollte aber weiterhin an den angestrebten Fahrzeiten auf der Strecke Lausanne–Bern und auch auf der Strecke Winterthur–St. Gallen festhalten und stellte entsprechende Ersatzmassnahmen für die Botschaft 2026 in Aussicht. Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Ausbaus 2025 zudem die Abschreibung eines Postulats der KVF-SR zum Ausbau der internationalen Verbindung Zürich–München; eine entsprechende Studie sei vorgelegt worden.

Zum **Ausbauschritt 2035** schlug der Bundesrat drei Anpassungen vor. Erstens sollte der Lötschberg-Basistunnel nicht wie geplant einen Teilausbau, sondern einen Vollausbau erhalten. Bei der Erfüllung eines Postulats Bregy (mitte, VS), das den Bundesrat zur Prüfung eines Totalausbaus angehalten hatte, war der Bundesrat zum Schluss gekommen, dass der Vollausbau die vorteilhaftere Lösung sei. Mit dem Totalausbau des Tunnels könne eine ansonsten nötige, achtmonatige Totalsperrung des Tunnels und ein möglicherweise ungünstiger Konflikt mit der Räumung des Munitionslagers Mitholz vermieden werden. Zweitens gleiste der Bundesrat mit seiner Vorlage die Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels auf. Eine Kommissionsmotion der KVF-SR hatte die Aufnahme des Projekts in den ordentlichen Ausbauschritt gefordert. Gekoppelt mit dem Ersatz einer Hochspannungsleitung über den Grimsel – welche ebenfalls in eine Tunnelröhre verlegt wird –, sollte dadurch eine zusätzliche Tunnelröhre für eine einspurige Bahnverbindung realisiert werden. Um eine Kapazitätssteigerung auf der Strecke Lausanne–Genf zu erreichen, war bisher der Bau eines dritten Gleises zwischen Allaman und Morges geplant gewesen. Der Bundesrat schlug dem Parlament dazu drittens vor, anstelle des weiteren Gleises einen Tunnel auf der Strecke Morges–Perroy in den Ausbauschritt aufzunehmen. Eine prospektive Studie zur Entwicklung der Bahnstrecke Lausanne–Genf habe ergeben, dass langfristig vier Gleise auf der Strecke Lausanne–Genf notwendig sein werden. Für diese Vision sei die Tunnellösung besser geeignet als das dritte Gleis. Der Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 wurde ebenfalls angepasst. Neben dem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels, dem multifunktionalen Grimseltunnel und dem Tunnel Morges–Perroy entstünden auch in

den Projekten Zimmerberg-Basistunnel II, dem Vierspurausbau Zürich–Winterthur (Brüttenertunnel) sowie beim Bahnhof Stadelhofen und beim Bahnhof Olten Mehrkosten. Zwar konnte laut Bundesrat der Grossteil der Mehrkosten innerhalb des Verpflichtungskredits um insgesamt CHF 2.855 Mrd. notwendig. Der in der Botschaft beantragte Gesamtkredit beträgt damit neu CHF 15.745 Mrd.

Bezüglich der **Perspektive Bahn 2050** gab der Bundesrat eine erste Stossrichtung vor. Diese neue Langfriststrategie sollte die bisherige «Langfristperspektive Bahn» ablösen. Für die neue Strategie wurden zur effizienteren Weiterentwicklung des Schienenverkehrs Ziele in den Bereichen Raumplanung, Umwelt, Energie sowie was die Multimodalität, technologische Entwicklungen und das Angebot im Personen- und im Güterverkehr betrifft, formuliert. Im Personenverkehr etwa sollte der Fokus in Zukunft auf den kurzen und mittleren Distanzen liegen, da der Bundesrat in diesem Bereich das grösste Verlagerungspotenzial ausgemacht hatte. Die langen Distanzen sollten in den Bereichen gefördert werden, in welchen «die Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig, aber stärkenorientiert einsetzbar» sei. Im Schienengüterverkehr sollte das Augenmerk auf Umschlagplattformen und City-Logistik-Anlagen liegen. Generell sprach sich der Bundesrat dafür aus, in erster Linie die Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu verbessern, anstatt neue Ausbauprojekte umzusetzen. Die Strategie werde jedoch noch räumlich konkretisiert und dem Parlament im Rahmen der Botschaft nur zur Kenntnisnahme vorgelegt. Der Bundesrat sah mit diesem ersten Entwurf der neuen Strategie Bahn 2050 das Anliegen eines Postulats der KVF-SR erfüllt, da mit der neuen Langfristperspektive nun ein «Masterplan» für die Entwicklung und die zukünftige Schwerpunktsetzung im Schienenverkehr vorliege.

In der **Vernehmlassung** zur Botschaft, die zwischen Juni und Oktober 2022 durchgeführt worden war, waren 177 Stellungnahmen eingegangen. Die beantragten **Änderungen am Ausbauschritt 2035** wurden gemäss dem bundesrätlichen Ergebnisbericht von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt. Unter den positiven Stimmen fanden sich 16 Kantone, die Mitte, die Grünen, die SP, die GLP, economiesuisse, der SGV, InclusionHandicap, der TCS, der VCS sowie auch die SBB und verschiedene regionale Bahnunternehmen. Die SVP und die restlichen Kantone – vorwiegend aus der Ostschweiz – lehnten die Anpassungen am Ausbauschritt 2035 sowie am zugehörigen Verpflichtungskredit grundsätzlich ab. Die SVP sprach sich insbesondere gegen die Erhöhung des Kreditrahmens aus; die Mittel sollten «innerhalb des verfügbaren Budgets umverteilt werden». Die Ostschweizer Kantone kritisierten, dass ihrer Region gesamthaft deutlich weniger Mittel zugesprochen würden als einzelnen Ausbauprojekten in anderen Regionen. Die FDP bezog zu den Anpassungen am Ausbauschritt 2035 keine Stellung.

Die **Änderungen am Ausbauschritt 2025** wurden laut dem Bundesrat ebenfalls von mehr als der Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt, darunter auch 18 Kantone. Einige gewichtige Akteure wie die Grünen, die SP, die SVP, die VCS und acht Kantone lehnten den Ausbauschritt 2025 teilweise bzw. als Ganzes ab. SP und Grüne forderten etwa die Beibehaltung der Entflechtung Pratteln, da damit der Ausbau der S-Bahn Rheinfelden vorläufig nicht umgesetzt werde. Die ablehnenden Kantone forderten die Aufnahme oder Anpassung von Projekten, welche für ihr Kantonsgebiet zentrale Zugverbindungen betrafen. Die SVP begründete ihre Ablehnung der Anpassungen am Ausbauschritt 2025 nicht weiter. Mitte und FDP verzichteten grundsätzlich auf eine Stellungnahme zum Ausbauschritt 2025 und zum entsprechenden Verpflichtungskredit.

Die Senkung des Gesamtkredits für die ZEB wurde in der Vernehmlassung gespalten aufgenommen. GLP und Mitte sowie die Hälfte der Kantone unterstützten die Kreditanpassung, Grüne, SP, SVP und die andere Hälfte der Kantone lehnten sie hingegen ab. Zehn Kantone, die Grünen und die SP forderten hier, dass die beschlossenen Massnahmen durch die Reduktion des Kredits nicht gefährdet werden dürfen. Die SVP verlangte auf der anderen Seite, dass der Kreditüberschuss vollumfänglich dem Schuldenabbau des Staatshaushalts zugute komme.

Die **Strategie Bahn 2050** wurde zwar mehrheitlich gutgeheissen, aber etwa der Fokus der Strategie auf die «Verkehrsverlagerung» von FDP, SVP, economiesuisse, SGV und TCS abgelehnt. Die Vision und die Zielsetzungen der Strategie fanden hingegen überwiegend Unterstützung. Nur einzelne Vernehmlassungsteilnehmende wie die SVP, CargoSuisse, der SSV oder der SGV sprachen sich dagegen aus. Sie kritisierten beispielsweise einen mangelnden Einbezug der Wirtschaftlichkeit. Der Fokus der Strategie auf die kurzen und mittleren Distanzen fand mehrheitlich Zuspruch. Kritik daran äusserten jedoch die Mitte, die SP und einige Kantone, die forderten, dass auch

die langen Distanzen mehr in die Strategie einbezogen werden sollen. Neben der Förderung des nationalen Fernverkehrs sollte dadurch die Anbindung an den internationalen Fernverkehr ausgebaut werden sowie die Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs mit dem Flugverkehr erhöht werden.

Der Bundesrat beschloss aufgrund der Vernehmlassungsantworten, im Grundsatz an seiner Botschaft festzuhalten. Nicht äussern konnten sich die Vernehmlassungsteilnehmenden zum Tunnel zwischen Morges und Perroy sowie zum multifunktionalen Grimseltunnel. Studien zur Machbarkeit und Planung der beiden Projekte waren zum Zeitpunkt der Vernehmlassung noch nicht abgeschlossen gewesen. Aufgrund der Resultate der in der Zwischenzeit abgeschlossenen Vorstudien sowie etlicher Stimmen, die in der Vernehmlassung die Aufnahme des Grimseltunnels gefordert hatten, wurden die beiden Projekte nach der Vernehmlassung dem bundesrätlichen Entwurf angefügt. Weiter gab der Bundesrat Studien für die Kompensation des Wegfalls der WAKO-Technologie in Auftrag. GLP, Grüne, SP, 14 Kantone sowie unter auch die SBB hatten in der Vernehmlassung gefordert, dass kompensierende Massnahmen zum Einhalten des angestrebten Angebotsziel bezüglich Fahrplan und Fahrzeiten ergriffen werden.

Verschiedene **Medien** zeigten sich in ihrer Berichterstattung erstaunt bis erfreut über die Bahn-Ausbaupläne von Bundesrat Albert Rösti. Der «roi du pétrole» und «Autolobbyist» habe sich nun doch als «Bahnfan» gezeigt, befanden die Aargauer Zeitung und 24heures. Besonders erfreute Stimmen fanden sich in den Westschweizer Medien, welche die Aufnahme des Tunnels Morges-Perroy und die zusätzlichen Mittel für den Ausbau des Bahnhofs Genf begrüßten. Die Tribune de Genève und 24heures sprachen vom «Jackpot» für die Genferseeregion. Kritische Stimmen wurden aus dem Tessin laut. Der Corriere del Ticino schätzte die Strategie des Bundesrat als inakzeptabel ein. Das Projekt AlpTransit werde in der Strategie Bahn 2050 unzureichend aufgenommen, obwohl das Parlament sich zuvor für die Förderung des «Verkehrskreuzes Schweiz» ausgesprochen habe. Auch umwelt- und sicherheitstechnische Anliegen sowie der Wunsch des Kantons Tessin, die Strecke Mailand-Chiasso weiter auszubauen, seien nicht in die bundesrätliche Botschaft aufgenommen worden.³⁵

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.³⁶

Im Dezember 2017 veröffentlichte der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA eine **Übersicht über die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs**. LITRA hatte diese Übersicht zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr VöV erstellt. In zwei Übersichtsgrafiken wird dargestellt, welche Geldflüsse es gibt und wozu diese dienen.³⁷

Im Februar 2021 befasste sich die KVF-SR mit vier **parlamentarischen Initiativen, welche vergünstigte Tageskarten für Schulklassen forderten** (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Wie bereits in der KVF-NR stiessen die Initiativen auch bei der Schwesterkommission auf Zustimmung; sie begrüßte die finanzielle Unterstützung von schulischen Aktivitäten, die ausserhalb des Klassenzimmers stattfinden. Die Kommission wies darauf hin, dass die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs Alliance SwissPass für die Tarifregelung zuständig sei. Daher solle diese einen Tarifvorschlag im Sinne der Initiativen ausarbeiten. Erst danach solle geprüft werden, ob eine Änderung gesetzlicher Grundlagen nötig sei. Eine Kommissionsminderheit beantragte, den Initiativen keine Folge zu geben, da die Kompetenz in Bildungsfragen bei den Kantonen und Gemeinden liege.³⁸

KANTONALE POLITIK
DATUM: 16.11.1987
KATRIN HOLENSTEIN

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 15.12.2017
NIKLAUS BIERI

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

BERICHT
DATUM: 02.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2022 publizierte der Bundesrat den Bericht «Für einen erschwinglichen und gut eingespielten öffentlichen Verkehr» in Erfüllung des gleichnamigen Postulats Reynard (sp, VS). Im Bericht wurde festgehalten, dass der Kauf eines Billetts für den öffentlichen Verkehr, auch über mehrere Tarifsysteme hinweg, heute bereits relativ einfach sei. Für ungeübte Benutzende des ÖV könne das Lösen des richtigen und vor allem des günstigsten Tickets aber eine Herausforderung darstellen. So könne es in gewissen Fällen günstiger sein, mehrere Tickets für alle Teilstrecken statt eines durchgehenden Billetts zu kaufen. Um das System transparenter auszugestalten und die administrativen Kosten zu senken, möchte der Bundesrat deshalb das Tarifsystem vereinfachen. Die dafür nötigen Gesetzesanpassungen sollen unter Federführung des BAV und der Branchenorganisation Alliance SwissPass erarbeitet werden.³⁹

Schifffahrt

ANDERES
DATUM: 23.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Der Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) führte Verhandlungen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zur besseren Berücksichtigung der Schifffahrtsgesellschaften bei der **Verteilung der Einnahmen aus dem Generalabonnement-Erlös** (derzeit 1.10 bis 1.20 pro GA). Für die Schifffahrtsunternehmen käme allenfalls auch die Einführung einer Pauschale (z.B. 5.- pro Fahrt mit GA) in Frage.⁴⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2017
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 hatte der Bundesrat seine Botschaft zur Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt** vorgelegt. Die zentralen Punkte der Teilrevision waren die Einführung einer risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und eines Sicherheitsnachweises in der gewerblichen Fahrgast- und Güterschifffahrt, die Schaffung einer Grundlage für die Anwendung der Atemalkoholprobe analog zum Strassenverkehr sowie die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für zentrale Register über die Schiffe, deren Halter und die Fahrberechtigungen. Der Bundesrat beschränkte sich hierbei darauf, die Schaffung der Register zu ermöglichen – diese seien von den Kantonen gewünscht worden und sollten gemäss der bundesrätlichen Botschaft von diesen geschaffen, verantwortet und finanziert werden.

Im Dezember 2016 nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts auf und entschied abweichend vom Bundesrat: Er strich die Artikel zur Schaffung der zentralen Register und änderte das Altersjahr für die ärztliche Untersuchung der Fahreignung von 70 auf 75.

Am 2. März 2017 kam das Geschäft in den Nationalrat. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, nicht darauf einzutreten. Die Teilrevision sei nicht nötig und daher nur eine Aufblähung des Gesetzes. Der Rat trat jedoch auf die Vorlage ein und folgte dem Ständerat in dessen Abweichungen von der Vorlage des Bundesrates. Einzig eine Differenz bei den Voraussetzungen für die Erteilung des Führerausweises wurde geschaffen.

Der Ständerat lenkte schon am 8. März 2017 ein und stimmte dem Nationalrat zu. In den Schlussabstimmungen vom 17. März nahm der Ständerat die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt bei 2 Enthaltungen einstimmig an, der Nationalrat stimmte mit 133 zu 64 Stimmen (aus der SVP-Fraktion) ohne Enthaltungen zu.

Laut dem Verband der Schweizerischen Schifffahrtsunternehmen habe der mit der Gesetzesänderung an die Schifffahrtsunternehmen übertragene Sicherheitsnachweis hohe Kosten für die Unternehmen zur Folge. Der Verband verzichtete aber darauf, das Referendum zu ergreifen.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.04.2023
MARCO ACKERMANN

Im April 2023 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament eine Vorlage zur **internationalen Kooperation bei Binnenschifffahrtsregeln** mit dem sperrigen Titel «Botschaft zur Genehmigung des Strassburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und zu den Änderungen des Seeschifffahrtsgesetzes und des Übereinkommens über Abfälle in der Rhein- und Binnenschifffahrt». Die Vorlage beinhaltete zwei Kernpunkte:

Erstens sollten mit der Genehmigung des Strassburger Übereinkommens – des sogenannten CLNI 2012 – und der Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes die **Haftungshöchstbeträge** für Binnenreeder bei Schadensereignissen erhöht werden. Eine Anpassung sei nötig, um der Teuerung gerecht zu werden und um die Akzeptanz der Höchstbeträge sicherzustellen. Das vorangehende Strassburger Abkommen CLNI 1988, welches von der Schweiz im Mai 1997 ratifiziert worden und im Juli 2019 ausser

Kraft getreten war, soll damit durch die Neuauflage ersetzt werden. CLNI 2012 definiert dabei ein einheitliches Haftungsbeschränkungsregime auf Binnengewässern und vereinheitlicht damit rechtliche Bestimmungen zur Binnenschifffahrt in Ländern wie Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Luxemburg und der Schweiz. Es trat im Anschluss an die Vorgängerversion im Juli 2019 in Kraft und soll zudem ermöglichen, dass weitere Staaten – wie beispielsweise Ungarn oder Serbien – dem Regime beitreten können. Im Zuge der Ratifizierung plante der Bundesrat, das Schweizer Seeschiffahrtsgesetz entsprechend anzupassen und dabei gleichzeitig eine Gesetzeslücke betreffend die Haftungsbestimmungen von Rettungspersonen zu schliessen. Die Vorlage stiess in der Vernehmlassung auf positive Resonanz. Der SGV verlangte jedoch, dass die Haftungsobergrenzen gemäss dem CLNI 2012 nur für den grenzüberschreitenden Binnenverkehr, nicht aber für den nationalen Schiffsverkehr gelten. Der Bundesrat erklärte in seiner Botschaft, dass CLNI 2012 zwar auf sämtliche Binnengewässer ausgeweitet werde, seine Anwendung auf den nationalen Verkehr – mit Ausnahme eines Teilbereichs des Rheins (Hauptbinnenwasserstrasse von internationaler Bedeutung) – aber mit einer Notifikation jederzeit ausgeschlossen werden kann. Auf Wunsch der Schweiz sei eine solche Ausnahmemöglichkeit für Binnenwasserstrassen ohne internationale Bedeutung ergänzt worden, erläuterte der Bundesrat weiter.

Zweitens sollen mit der Botschaft die **Umweltvorschriften in der Binnenschifffahrt** gestärkt werden, indem das sogenannte **unkontrollierte Entgasen** – das Ablassen von teils schädlichen Gasen, die sich in Tankern bilden – **verboten** und in den Anwendungsbereich des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt – dem in der Schweiz im November 2009 in Kraft getretenen CDNI – aufgenommen wird. Das Abkommen zwischen den Ländern Deutschland, Belgien, Frankreich, den Niederlanden, Luxemburg und der Schweiz, welches bis anhin nur Bestimmungen zur Entsorgung flüssiger Abfälle beinhaltete, würde damit um die Bestimmung zu gasförmigen Abfällen ergänzt, sodass die Kosten für ein kontrolliertes und sachgemässes Entgasen gemäss dem Verursacherprinzip dem Befrachter auferlegt werden. In der Vernehmlassung wurde die Ratifikation der Erweiterung des CDNI in fünf von insgesamt sieben Stellungnahmen vorbehaltlos unterstützt. Kritik kam von der Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft, welche vorerst die Ratifizierung in anderen Vertragsstaaten abwarten wollte, sowie vom SGV, welcher steigende Kosten für die Schifffahrt befürchtete.⁴²

Luftfahrt

Auf dem Gebiet des Luftverkehrs gelangten die Bestrebungen zur **Bekämpfung des Fluglärms** zu einem konkreten Erfolg: der Bundesrat verfügte nach Durchführung eines **Vernehmlassungsverfahrens** bei den interessierten Kreisen auf den 1. Dezember eine Revision der Verordnung zum Luftfahrtgesetz, die eine Verminderung der Nachtflüge und der privaten Sonntagsflüge ermöglicht, Reklameflüge mit Motorflugzeugen verbietet und allgemein die Lärmbekämpfungsvorschriften verschärft. Die Massnahme wurde von Luftfahrtkreisen, die sich zu einem Dachverband zusammenschlossen, als Beeinträchtigung des Luftverkehrs und der Volkswirtschaft kritisiert und als Überschreitung der Verordnungsbefugnisse des Bundesrates angefochten. (Opposition gegen Einschränkungen touristischer Flüge erhob sich namentlich im Wallis.) Eine Revision des Luftfahrtgesetzes selber befindet sich erst in Vorbereitung. Auch die Bemühungen um internationale Vereinbarungen zur Eindämmung des Fluglärms waren nicht ergebnislos: auf schweizerischen Antrag forderte die Generalkonferenz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Buenos Aires die Aufstellung von Grenzwerten für den Überschallknall und Massnahmen gegen unzumutbare Belästigungen der Bevölkerung.⁴³

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 29.12.1968
PETER GILG

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

BERICHT
DATUM: 30.11.2018
MARLÈNE GERBER

Ende November 2018 publizierte der Bundesrat einen unter Leitung des ARE erstellten **Bericht** in Erfüllung eines Postulats Vogler (csp, OW), in dem er aufzeigte, wie die **Koordination der Raum- und Verkehrsplanung in Zukunft verbessert** werden kann. Zur Erstellung des Berichts wurden neben den zuständigen Bundesstellen auch Verkehrs- und Raumplanungs-Verantwortliche in diversen Kantonen und aus der Agglomeration Lausanne sowie die BPUK, der Städteverband, der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), der Raumplanungsverband EspaceSuisse und verschiedene Planungsbüros einbezogen. Der Bericht schlussfolgert, dass die heutige Koordination zwischen der vom Bund geprägten Verkehrsplanung und der in erster Linie den Kantonen obliegenden Raumplanung zielführend ist und demnach keine neuen Instrumente geschaffen werden müssen. Ebenso soll an der bestehenden Kompetenzordnung festgehalten werden. Dennoch schlug der Bundesrat punktuelle Verbesserungen vor. Diese beinhalten insbesondere die Stärkung des Sachplans Verkehr als Instrument der Gesamtverkehrskoordination oder etwa auch die Intensivierung des Erfahrungsaustausches von Verantwortlichen für Raumplanung und Verkehr auf allen drei Staatsebenen, die stärkere Berücksichtigung von raumplanerischen und ökologischen Auswirkungen bei der Planung raumwirksamer Verkehrsprojekte oder das Festhalten von Qualitätskriterien für Siedlungsdichte und Siedlungsverträglichkeit in den Richtplänen. Nicht zuletzt sollen auch Pilotprojekte und Forschungsprogramme im Bereich der nachhaltigen Raumentwicklung und Mobilität stärker unterstützt werden.⁴⁴

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.09.2007
ANDREA MOSIMANN

Obwohl mittlerweile bei den meisten Verantwortungsträgern unbestritten ist, dass Massnahmen gegen den Klimawandel notwendig sind, besteht noch wenig Einigkeit darüber, wie weit die Schweiz selber spürbare Anstrengungen zur Klimagasreduktion leisten oder eher verstärkt mit der Unterstützung von Klimaprojekten im Ausland ihre Pflicht erfüllen soll. Moritz Leuenberger präsentierte im Sommer seine Pläne zur langfristigen Energiepolitik. Ab 2012 – nach Ablauf des Kyoto-Protokolls – möchte er die Klimagase mittels einer **umfassenden Lenkungs- und Förderabgabe** jährlich um 1,5% vermindern. Die Vorschläge von Leuenberger stiessen auf breite Kritik: Die Umweltorganisationen bemängelten, die Reduktionsziele genügten nicht, um den Klimawandel ausreichend zu bremsen. Wirtschaftsorganisationen und Automobilverbände forderten dagegen, dass die Schweiz ihre Klimagase mittels Kauf von Emissionszertifikaten mehrheitlich im Ausland reduzieren soll.

Weit stärker als Moritz Leuenberger wollte auch Doris Leuthard einen internationalen Ansatz ins Zentrum der Klimapolitik stellen. Ihrer Ansicht nach könnten die CO₂-Emissionen mittels **Zertifikatehandel** und **Investitionen in Entwicklungs- und Schwellenländern** effizienter gesenkt werden als mit Massnahmen im Inland.⁴⁵

ANDERES
DATUM: 31.10.2010
MARLÈNE GERBER

Mit einer im Jahr 2006 beschlossenen Teilrevision des Umweltschutzgesetzes und des Natur- und Heimatschutzgesetzes wurde unter anderem konkretisiert, dass **beschwerdeberechtigte Umweltorganisationen keine wirtschaftlichen Tätigkeiten ausführen** dürfen – mit Ausnahme solcher Aktivitäten, die der Erreichung der ideellen Zwecke der Organisation dienen. Eine darauffolgende Überprüfung durch das UVEK führte zu Tage, dass sechs der berechtigten Umweltorganisationen, darunter der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), wirtschaftlichen Tätigkeiten nachgingen, die einer genaueren Überprüfung bedürfen. Diese ergab jedoch, dass sich die Tätigkeiten all dieser Organisationen im gesetzlichen Rahmen befinden und aufgrund dessen keiner Organisation das Beschwerderecht zu entziehen sei. Eine Anhörung ergab, dass im Speziellen die Wirtschaftsverbände und Automobilorganisationen der Ansicht waren, dem VCS sei das Beschwerderecht zu entziehen. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass rund 55% der Einnahmen des VCS durch das Versicherungsgeschäft erfolgten.⁴⁶

Klimapolitik

Le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la **politique climatique suisse après 2012** qui comporte un projet d'arrêté recommandant le rejet de l'**initiative populaire fédérale « pour un climat sain »** et un **contre-projet indirect** sous la forme d'une révision de la loi sur le CO₂. S'il reconnaît l'urgence de mesures afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone, le gouvernement a toutefois estimé que l'inscription dans la Constitution d'un objectif de réduction de 30% (par rapport à 1990) sur le territoire national d'ici à 2020 ne laisserait pas suffisamment de flexibilité. L'initiative ne permettrait notamment pas d'acquérir des certificats d'émission étrangers. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un projet de révision de la loi sur le CO₂. Lors de la consultation lancée l'année précédente, une large majorité des partis et des cantons, ainsi que les organisations écologistes ont approuvé l'objectif de réduction (aligné sur celui de l'UE) de 20% d'ici à 2020, seuls l'UDC, l'UDF et les milieux patronaux et routiers l'ayant rejeté. Si le maintien de la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles n'a été contesté que par le PLR et l'UDC, son extension aux carburants est catégoriquement rejetée par l'ensemble des partis bourgeois et des groupes d'intérêts économiques. Aussi, le Conseil fédéral a-t-il entériné l'objectif de réduction de 20%, maintenu l'augmentation de la taxe sur les combustibles (36 francs par tonne de CO₂ contre 12 actuellement, soit 9 centimes par litre d'huile de chauffage au lieu de 3) et décidé de laisser à la taxe sur les carburants un rôle subsidiaire, son introduction ne pouvant survenir que si les autres mesures s'avèrent insuffisantes. Parmi les mesures proposées figurent en outre une affectation partielle (plafonnée à 200 millions de francs par an) du produit de la taxe en faveur de mesures d'assainissement dans le domaine du bâtiment, des prescriptions plus sévères pour les véhicules et une amélioration du système d'échange de quotas d'émissions pour les entreprises à forte intensité énergétique. Suite à la fronde du lobby des importateurs d'automobiles lors de la consultation, le Conseil fédéral a toutefois renoncé à aligner les prescriptions en matière d'émissions de dioxyde de carbone pour les voitures neuves sur celles de l'UE, en abaissant la valeur limite de 180 à 130 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici 2015 (soit une consommation maximale de 5,6 litres d'essence ou 5 litres de diesel pour cent kilomètres).

On relèvera encore que le CN a rejeté deux motions du groupe UDC (Mo.08.3380; Mo.09.3677) et le CE une motion Germann (udc, SH) demandant le renoncement aux augmentations annoncées, voire la suppression pure et simple de la taxe sur les combustibles (MO. Germann, 09.3730).⁴⁷

Nicht nur bei den Zahlen zur Erreichung der Zwischenziele zur Reduktion des CO₂-Ausstosses durch fossile Brennstoffe gab man sich uneinig; ähnliche Differenzen zeigten sich auch bei den **Strafzöllen auf Neuwagen**, die als Lenkungsmaßnahme zur Reduktion der durch Treibstoffe verursachten Treibhausgasemissionen eingeführt worden waren. Auf der einen Seite hatte die Vereinigung der Autoimporteure, Auto-Schweiz, vor Sanktionen in der Höhe von CHF 80 Mio. pro Jahr gewarnt, während auf der anderen Seite der VCS dies als Panikmache abgetan hatte.

Aufschluss über die aktuellen Zahlen aus dem Jahr **2014** bot das BFE im Juni 2015: Während Fahrzeugimporteure aufgrund der Verfehlung des Reduktionsziels im Jahr 2013 (durchschn. max. 130 g CO₂/km bei 75% der gesamten Neuwagenflotte) noch CHF 5,1 Mio. Sanktionen zahlen mussten, wurde das Zwischenziel 2014 – in diesem Jahr bereits für 80% der Neuwagenflotte geltend – im Schnitt erreicht; lediglich einzelne Importeure überschritten die individuellen Zielvorgaben und mussten Strafzahlungen von insgesamt CHF 1,7 Mio. entrichten. Übermässig von den Sanktionen betroffen sind jedoch Kleinimporteure, bei denen die Überschreitungen der Zielvorgabe bei einzelnen Wagen aufgrund geringerer Kompensationsmöglichkeiten durch Wagen, die darunter liegen, weit stärker ins Gewicht fallen.⁴⁸

Sozialpolitik

Bevölkerung und Arbeit

Arbeitszeit

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 09.12.2018
DIANE PORCELLANA

Suite à la refonte partielle de la loi sur la durée du travail (LDT), l'**ordonnance relative à la loi sur la durée du travail** (OLDT) est totalement **révisée**. Le projet prévoit un assouplissement des dispositions sur le temps de travail et de repos pour répondre à l'évolution des besoins sociaux, tout en protégeant les travailleuses et travailleurs. La procédure de consultation s'est déroulée de septembre 2017 à janvier 2018. Sur les 78 réponses obtenues, la plupart provenaient d'entreprises de transport concessionnaires, d'associations des transports publics et de syndicats du secteur. Les cantons se sont positionnés plutôt en faveur du projet, comme le PS et le CSPO. Du côté des associations faitières, l'Union des villes suisses (UVS) et le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) ont approuvé les modifications, contrairement à l'USAM et à la Fédération suisse des avocats (FSA). Ces dernières ont pointé du doigt l'insécurité du droit générée par l'extension du champ d'application de la LDT aux travailleuses et travailleurs employés par des tiers. S'agissant des autres milieux intéressés, la révision a généralement été saluée. La version révisée entrera en vigueur le 9 décembre 2018.⁴⁹

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Verkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.01.2011
DEBORA SCHERRER

Die **Autoimporteur-Vereinigung**, die bisher nicht für politische Einflussnahme bekannt war, wollte mit einer Kampagne vor den Wahlen möglichst viele autofreundliche Politiker ins Parlament bringen. Die Automobilbranche fürchtete sich vor einer Vervielfachung der Kosten für Automobilisten und rechnete vor, dass sich die Ausgaben pro Jahr für ein Auto in den nächsten Jahren verdoppeln würden. **Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)** kritisierte diese Aussagen in einer Stellungnahme und sprach davon, dass es die Benutzer des öffentlichen Verkehrs seien, welche der Bundesrat in den nächsten Jahren übermässig zur Kasse bitten wolle.⁵⁰

-
- 1) BBI 2021 1185; AZ, Blick, CdT, Exp, LT, Lib, NF, NZZ, QJ, SGT, 8.3.21
 - 2) Männer-raus; Rasa-Initiative; Übersicht Volksinitiativen 2014; NZZ, 11.3., 24.4., 25.4., 29.4., 30.4., 12.6., 23.6., 28.6.14; AZ, 1.9.14; NZZ, 26.9., 1.10., 28.10., 10.11., 19.11., 24.11., 3.12., 20.12.14; Lib, 29.12.14; NZZ, 31.12.14
 - 3) Blick, 20.4.96; Bund, 17.7.96; NQ, 22.7.96; presse du 24.10.96.; FF, 1996, IV, p. 1328
 - 4) AZ, LT, NZZ, TA, 8.10.16
 - 5) FF, 1993, I, p. 612 s.; NQ, 18.9.92; Suisse, 11.10.92; NQ et LM, 30.10.92; presse du 16.1.93.
 - 6) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
 - 7) BZ und NZZ, 20.1.06; Presse vom 21.3.06.
 - 8) 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).
 - 9) Presse des 15 et 16.1, du 5.3, du 23.4 (communes) et du 5.8.10.
 - 10) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.
 - 11) Presse vom 4.5., 5.5. und 21.7.11.
 - 12) Medienmitteilung VöV, 13.7.
 - 13) NZZ, 5.3.13.
 - 14) Pressemitteilung VöV vom 26.4.13.
 - 15) BBI, 2014, S. 3141 f.
 - 16) FF, 1993, III, p. 733 ss.; Presse du 22.4, 9.9 et 10.9.93
 - 17) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.
 - 18) DETEC, communiqué de presse, 3.7.02.; QJ, 18.2.02 (consultation); presse du 11.7.02 (CF); TG, 10.8.02 (50 cm3).
 - 19) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
 - 20) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
 - 21) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
 - 22) Presse du 2.12.08.
 - 23) TG, 13.1.09; AZ, 21.3.09; BaZ, 23.12.09.
 - 24) FF, 2010, p. 2409 ss.; AZ et BaZ, 17.4.10; Blick, 26 et 27.4.10; presse des 27 et 28.4.10.
 - 25) Ergebnisbericht; Medienmitteilung BR von 8.11.23
 - 26) BO CE, 1991, p. 1048; BO CN, 1991, p. 2274; Presse du 19.7., 22.8., 26.8., 19.11. et 21.11.91; SHZ, 31.7.91; NZZ, 21.9.91; SHZ, 10.10.91.
 - 27) FF, 1992, I, p. 118 ss.; FF, 1992, I, p. 849; FF, 1992, III, p. 1497 ss.; Presse du 14.1, 28.1, 13.2, 7.3, 10.3 et 17.3.92; Bund et JdG, 16.1.92; NZZ, 21.1 et 29.5.92; Bund, 27.1.92.
 - 28) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
 - 29) LT, 18.6.02 et QJ, 7.9.03 (avant-projet); DETEC, communiqué de presse, 17.6.02.
 - 30) Presse vom 28.3.06.
 - 31) Presse des 9.1, 15.1 et 4.7.07 (Monsieur Prix).
 - 32) Presse du 9.9 (TF) et du 11.11.10 (UTP).

- 33) AS, 2011, S. 3961 f., 3967 ff.; NZZ, 17.8. und 29.9.11; Presse vom 18.8.11; WoZ, 15.9.11.
- 34) SO, 17.2.13; NLZ, 19.2.13; NZZ, 23.2.13.
- 35) BBl, 2023 2061; Ergebnisbericht zur Vernehmlassung; 24H, AZ, CdT, Lib, TG, 17.8.23; SZ, 18.8.23
- 36) JdG, 9.9., 23.9., 1.10., 4.11. und 16.11.87; Suisse, 3.10.87.
- 37) Finanzierung OÖV
- 38) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.2.21
- 39) Bericht Bundesrat vom 2.12.22; Medienmitteilung UVEK vom 2.12.22
- 40) SN, 23.6.11.
- 41) AB NR, 2017, S. 134ff.; AB NR, 2017, S. 575.; AB SR, 2016, S. 1069ff.; AB SR, 2017, S. 139f.; AB SR, 2017, S. 310.; BBl, 2016, S. 6435f.; LZ, 13.3.17
- 42) BBl 2023 999
- 43) AS, 1968, S. 1341 ff.; NZZ, 9.1., 21.6., 5.7., 22.10., 11.11. und 30.12.68; NZ, 10.1.68; TdG, 16.1.68; JdG, 26.3.68; Tat, 18.5.68.
- 44) Bericht BR vom 30.11.18; Medienmitteilung UVEK, ARE, BR vom 30.11.18
- 45) Lib., 17.8.07; AZ und TG, 18.8.07; NZZ, 8.9.07; BZ und SGT, 20.9.07.
- 46) Ergebnisse der Anhörung einsehbar unter www.admin.ch.
- 47) FF, 2009, p. 6723 ss.; presse du 18.3 (consultation), du 7.5 et du 27.8.09 (MCF); OFEV, communiqué de presse, 6.5 et 26.8.2009.
- 48) Medienmitteilung BFE vom 11.6.15; TA, 14.3., 12.6.15
- 49) Communiqué de presse CF du 29.9.2017; Rapport sur les résultats de la consultation
- 50) BZ, 22.1.11.