

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
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
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Holenstein, Katrin
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Bundesratsgeschäft, 1985 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	21

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
ETCS	European Train Control System
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
WWF	World Wide Fund for Nature
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
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
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
ETCS	European Train Control System

ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
WWF	World Wide Fund for Nature
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a présenté un projet d'arrêté fédéral concernant un **crédit-cadre de cautionnement destiné à l'acquisition de moyens d'exploitation dans les transports publics**. Cet arrêté concrétise la possibilité pour la Confédération d'octroyer des garanties pour les investissements des entreprises de transport, ainsi que les chambres en ont décidé lors de l'adoption de la loi sur le transport de voyageurs, l'année précédente. Si seuls les CFF jouissaient de cette possibilité jusqu'alors, le parlement a étendu ce cautionnement à toutes les entreprises de chemin de fer et de bus du trafic régional, de sorte à ce qu'elles bénéficient toutes de conditions de prêts avantageuses. À cette fin, le gouvernement sollicite un crédit-cadre de CHF 11 milliards. Ce projet d'arrêté n'a suscité aucune discussion, ni opposition lors de son traitement par les chambres, qui l'ont toutes deux adopté à l'unanimité.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2013
NIKLAUS BIERI

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2017
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 richtete der Bundesrat seine Botschaft zum **Regionalen Personenverkehr 2018–2021** und den zugehörigen **Verpflichtungskredit** an das Parlament. Zum Einen sollte mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) der Zahlungsrahmen als Instrument der Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs durch den Verpflichtungskredit ersetzt werden. Zum Anderen sollte mit einem Bundesbeschluss ein Verpflichtungskredit von CHF 3'959,6 Mio. für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs in den Jahren 2018 bis 2021 bewilligt werden.

Als Erstrat nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts am 8. März 2017 auf. Die Kommissionsmehrheit der KVF-SR empfahl dem Rat, auf das Geschäft einzutreten, die Änderung des PBG anzunehmen und den Verpflichtungskredit um CHF 144 Mio. zu erhöhen. Bundesrätin Leuthard rief mit ungewohnt starken Worten zur

finanzpolitischen Vernunft auf und kritisierte, dass diverse Unterstützerinnen und Unterstützer der Kommissionsmehrheit im Rat ihre Interessenbindungen nicht offengelegt hatten. Eine Minderheit Wicki (fdp, NW) wollte dem Verpflichtungskredit gemäss Bundesrat zustimmen. Die kleine Kammer trat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein und stimmte der Änderung des PBG einstimmig zu. Mit 26 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, erhöhte den Verpflichtungskredit und strich einen Artikel, der eine gestaffelte Freigabe der Mittel des Kredits vorsah.

Der Nationalrat nahm die Debatte am 3. Mai 2017 auf. Die Mehrheit der KVF-NR empfahl, auf die Vorlage einzutreten, der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zuzustimmen und beim Verpflichtungskredit dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) verlangte Nichteintreten und eine Minderheit Bühler wollte bezüglich der Höhe des Verpflichtungskredits dem Bundesrat folgen. Die Finanzkommission äusserte sich ebenfalls zu diesem Geschäft: Eine Kommissionsmehrheit empfahl, bezüglich des Verpflichtungskredits dem Bundesrat zu folgen, eine Minderheit Hadorn (sp, SO) wollte hingegen dem Ständerat folgen. Mit 133 zu 44 Stimmen bei 7 Enthaltungen trat der Nationalrat auf die Vorlage ein. Die Gesetzesänderung wurde mit 141 zu 40 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion stammten, die in dieser Sache ungewöhnlich gespalten auftrat. Der vom Ständerat aufgenommenen Erhöhung des Verpflichtungskredits stimmte der Nationalrat mit 98 zu 92 Stimmen bei einer Enthaltung zu, ebenso bestätigte die grosse Kammer die Streichung des Artikels zur gestaffelten Auszahlung der Gelder mit 116 zu 76 Stimmen (keine Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat mit 136 zu 51 Stimmen bei 5 Enthaltungen der ständerätlichen Fassung zu. Am 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 149 zu 45 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, wobei erneut alle Gegenstimmen und Enthaltungen aus den Reihen der SVP stammten. Der Ständerat stimmte in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 43 zu 1 Stimme (keine Enthaltungen) zu.⁵

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.04.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Chargé par les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats de trouver une solution aux problèmes de trafic routier, le Conseil fédéral a mis en consultation la création de deux fonds successifs, ainsi que des mesures pour les régions périphériques et de montagne. Ces fonds se fondent sur la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT). Reprenant les variantes évoquées en 2004, le projet est constitué, dans une première étape, d'un **fonds d'urgence** et, dans une deuxième étape, d'un **fonds d'infrastructure**. (Pour la Votation du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti" en 2004, voir ici.) Le fonds d'urgence sera d'une durée limitée à cinq ans au maximum. Il permettra de financer les projets urgents de trafic privé et public, prêts à être réalisés en attendant la mise en place du fonds d'infrastructure. Par rapport à la version initiale, les projets de trafic doux et les parkings d'échange ont été biffés, de même que les aides aux routes principales dans les régions périphériques. Le Conseil fédéral a défini une vingtaine de projets qui devraient bénéficier d'un tel financement. Le fonds d'urgence sera alimenté par CHF 2,2 milliards, prélevés sur les réserves existantes du financement spécial de la construction routière. Ces réserves constituant une dette de la Confédération vis-à-vis du financement spécial, leur utilisation est compatible avec le frein à l'endettement et peut s'effectuer sans compensation budgétaire. À la fin 2011 au plus tard, il sera remplacé par le fonds d'infrastructure d'une durée de 20 ans. Ce dernier financera des contributions au trafic d'agglomération ainsi qu'aux investissements requis par les routes nationales. Il sera composé de CHF 20 milliards, alimentés par une part des recettes routières annuelles à affectation obligatoire. CHF 6 milliards seront alloués aux transports publics et privés des agglomérations, CHF 9 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales et CHF 5 milliards à résoudre les problèmes de capacités du réseau des routes nationales et à en garantir le fonctionnement. Les cantons prenant à leur charge 50% des frais alloués aux transports publics et privés des agglomérations, les projets financés de la sorte totaliseront CHF 12 milliards. Chaque projet devra être approuvé séparément par les chambres, alors que pour le fonds d'urgence, la décision sera globale et interviendra en même temps que son approbation. Le projet du Conseil fédéral aborde également les intérêts des **régions périphériques et de montagne** en matière de transports. Il propose de leur réserver plus de moyens dans le cadre du financement des routes principales prévues par la RPT, ainsi que dans les conventions de prestations conclues avec les chemins de fer. Ces fonds devront être compensés dans un autre secteur et ne pourront pas être

alloués aux agglomérations. Ces dernières recevront cependant davantage de moyens pour leurs transports. Par ailleurs, les régions périphériques et de montagne bénéficieront également du fonds d'urgence, qui vise à empêcher de nouveaux retards dans l'achèvement de leur réseau de routes nationales.⁴

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 Mendrision-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 (...) ». ⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Face aux critiques émises, le Conseil fédéral a revu son concept de financement des mesures visant à désengorger le trafic et a **renoncé au fonds d'urgence**. Dans son message au parlement, il propose de **ne créer qu'un seul fonds d'infrastructure** aussi bien pour les projets urgents que pour ceux à plus ou moins long terme. Le fonds sera opérationnel en 2008 et doté de CHF 20 milliards pour une période de 20 ans prolongeable de cinq ans maximum. Il sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Le premier apport de CHF 2,2 milliards sera prélevé sur les réserves et sur une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Conformément au frein à l'endettement de la Confédération, le fonds ne devra pas s'endetter. Les CHF 20 milliards seront répartis en trois domaines: CHF 8,5 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales d'ici à 2015; CHF 5,5 milliards seront destinés à en garantir le fonctionnement; les six autres milliards seront utilisés pour moderniser les infrastructures de transport public et privé dans les agglomérations. Comme la moitié de ces derniers coûts sera prise en charge par les cantons, les investissements effectifs se monteront à CHF 12 milliards. Le parlement sera appelé à libérer une partie des fonds lors de l'instauration du fonds. De ce montant, CHF 2,3 milliards serviront à réaliser des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés d'ici 2008. Se fondant sur les avis des cantons, le DETEC a élaboré une liste de ces projets. Au plus tard deux ans après l'instauration du fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral soumettra au parlement deux programmes, afin de pouvoir garantir le fonctionnement du réseau des routes nationales et contribuer au financement des projets d'agglomération. Le reste des ressources disponibles sera utilisé à cette fin. D'autres tranches de crédit seront libérées tous les quatre ans. Le gouvernement a par ailleurs tenu davantage compte des régions périphériques et de montagne en accroissant l'aide fédérale allouée à celles-ci. Au lieu de CHF 12 millions

supplémentaires, elles recevront CHF 45 millions de plus par année pour financer le maintien de la valeur de leurs infrastructures. Les CHF 33 millions de différence proviendront des contributions fédérales aux routes principales et des nouvelles recettes issues de la prochaine hausse de la redevance poids lourds.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte die im Vorjahr vom Bundesrat vorgeschlagene **Errichtung eines Infrastrukturfonds** von CHF 20,8 Mrd. zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, zur Beseitigung von Engpässen auf Autobahnen und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen; mit diesem Fonds sollen nach dem Scheitern des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative 2004 die dringlichsten Verkehrsprobleme gelöst werden. Der Ständerat lobte die Vorlage als ausgewogenen und tragfähigen Kompromiss. Dass die Strassenverkehrsverbände mit dem Referendum drohten, sei schwer verständlich, da die Strassen nicht zu kurz kämen. Die kleine Kammer nahm auf Vorschlag ihrer Kommission nur wenige Änderungen am bundesrätlichen Gesetzesentwurf vor. So ergänzte sie beim Agglomerationsverkehr, dass auch der Langsamverkehr mit Beiträgen zu fördern sei. Fondsgelder sollten nur dann für Eisenbahninfrastrukturen eingesetzt werden, wenn die Projekte zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führten und die Strasse unmittelbar entlasteten; grundsätzlich sollten die Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr über die Finanzierungsinstrumente gemäss Eisenbahngesetz erfolgen. Um die Akzeptanz der Vorlage zu verbessern, wollte der Ständerat auch die Berggebiete und Randregionen unterstützen, indem er ihnen für die Substanzerhaltung ihrer Hauptstrassen während 20 Jahren insgesamt CHF 800 Mio. zusprach. Der Infrastrukturfonds und der entsprechende Gesamtkredit passierten die Gesamtabstimmung einstimmig. Die Strasse H2 zwischen Pratteln und Liestal (BL) fand zusätzlich Aufnahme in die Liste der dringenden und baureifen Agglomerationsprojekte.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.10.2006
MAGDALENA BERNATH

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

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Bei den noch offenen **Differenzen** schloss sich der Ständerat der grossen Kammer an. Das Geschäft passierte die Schlussabstimmung im Ständerat mit 44:0 Stimmen und im Nationalrat mit 154:33 Stimmen bei einer Enthaltung; die ablehnenden Stimmen stammten von der SVP.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 präsentierte der Bundesrat seine Botschaft zum Zusatzkredit «**Umfahrung Oberburg**» in der Höhe von CHF 77.13 Mio. Im September 2019 hatten die Räte den Bundesrat im Rahmen der Behandlung der Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr beauftragt, eine Botschaft zur Mitfinanzierung ebendieser Umfahrung zu erarbeiten.

Die Gesamtkosten für die Umfahrung Oberburg werden im Agglomerationsprogramm «**Burgdorf**» auf CHF 220.38 Mio. geschätzt. Die veranschlagten CHF 77.13 Mio. entsprechen dabei einem Beitragssatz des Bundes von 35 Prozent. Die restlichen 65 Prozent werden von Kanton und Gemeinden getragen.

Durch den Bau eines Tunnels, mit dem der Ortskern von Oberburg umfahren wird, soll das Dorf vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mit flankierenden Massnahmen soll zudem der Mehrverkehr im Agglomerationskern Burgdorf gemindert und der zunehmenden Zersiedlung im Emmental entgegengewirkt werden.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2021 beugte sich der **Nationalrat** als Erstrat über den **Zusatzkredit zur Umfahrung Oberburg**. Hierzu lagen ein Antrag der Kommissionsmehrheit auf Eintreten sowie ein Minderheitsantrag Trede (gp, BE) auf Nichteintreten vor. Die Sprecherin der KVF-NR, Nadja Pieren (svp, BE), stellte das Projekt kurz vor und strich hervor, dass die Umfahrung notwendig sei, um die Verkehrssituation im Emmental umfassend zu verbessern. Das Projekt werde zudem von der lokalen Bevölkerung breit getragen und sei für den Wirtschaftsstandort Emmental von immenser Bedeutung. Aline Trede widersprach insbesondere der Aussage zur Notwendigkeit dieses Projekts vehement. Das Projekt werde bloss realisiert, weil noch Geld aus den vorangehenden Agglomerationsprogrammen übrig sei. Das Projekt sei sehr teuer, bringe kaum einen wirtschaftlichen Nutzen mit sich und sei insgesamt ein «schlechtes Projekt», wie auch das ARE bestätigt habe. Zudem führe es zu einer Zunahme des Verkehrs und damit zu mehr CO₂-Emissionen und es stelle einen grossen Eingriff in die lokale Landschaft und Natur dar. Schliesslich sei der Tunnelbau auch eine Gefahr für das Grundwasser in Oberburg. Diese Ausführungen bezüglich des grösseren Verkehrsaufkommens wollte Kurt Fluri (fdp, SO) als Befürworter der Umfahrung nicht so stehen lassen. Es sei in der Botschaft ausgeführt worden, dass der Kanton Bern und die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Burgdorf dafür zu sorgen haben, dass unerwünschte Nebenwirkungen, wozu auch der Mehrverkehr zähle, angegangen würden. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga darum gebeten hatte, der Kommissionsmehrheit zu folgen und dem Zusatzkredit zuzustimmen, sprachen sich 110 Nationalrätinnen und Nationalräte in der Gesamtabstimmung für den Bundesbeschluss aus, 81 waren dagegen und 2 Personen enthielten sich der Stimme. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden Grünen- und GLP-Fraktionen, von der grossen Mehrheit der SP-Fraktion und von vereinzelt Stimmen der Mitte-Fraktion.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Zusatzkredit zur Umfahrung Oberburg BE**, als Bestandteil des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation, wurde in der Herbstsession 2021 vom **Ständerat** behandelt. Der Berner Kantonsvertreter Werner Salzmann (svp, BE) stellte die Vorlage ausführlich vor. Die Umfahrung sei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und verbessere das Gesamtverkehrssystem mit Bus-, Auto-, Velo- und Fussverkehr. Zudem hätten auch der Regierungsrat und der Grosse Rat des Kantons Bern sowie die örtliche Bevölkerung ihre Unterstützung für das Vorhaben kundgetan. Schliesslich habe das Projekt auch Umweltverträglichkeitsprüfungen beim BAFU durchlaufen. Aus diesen Gründen beantrage die Kommission mit 9 zu 1 Stimmen, die Vorlage gutzuheissen. Im Anschluss begründete Mathias Zopfi (gp, GL) als einziges Mitglied der Minderheit, weshalb er nicht auf das Geschäft eintreten wollte. Er bemängelte insbesondere ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts und befürchtete, dass dieses bloss zu einer Zersiedelung und zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen werde. Die kleine Kammer schenkte den Worten von Zopfi jedoch kein Gehör; nachdem Eintreten mit 32 zu 5 Stimmen beschlossen worden war, wurde das Geschäft mit 36 Stimmen, bei 4 Enthaltungen, einstimmig angenommen.¹²

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Im Eisenbahnverkehr wurden 1985 mit dem Konzept «Bahn 2000», der Wiederaufnahme der Diskussion um eine neue Alpentransversale und der Botschaft des Bundesrates über den neuen Leistungsauftrag an die SBB die Grundlagen der künftigen Politik für den öffentlichen Verkehr geschaffen. Nachdem das Projekt des Baus neuer Haupttransversalen (NHT) zwischen Lausanne und St. Gallen und von Basel nach Olten im Vernehmlassungsverfahren zwiespältig aufgenommen worden war, beschlossen die Bahn-Verantwortlichen, ihre ursprünglichen NHT-Pläne zu einem Angebotskonzept für den gesamten Eisenbahnverkehr umzugestalten. Dieses Bahnleitbild der Zukunft stellten sie der Öffentlichkeit im Berichtsjahr unter dem Titel «Bahn 2000» vor. Im Kern geht es darum, die vorgesehenen Schnellbahnlinien bescheidener zu bauen und besser mit den übrigen Eisenbahnverkehrsbedürfnissen – vor allem jener anderer Regionen zu verknüpfen. Landesweit soll ein qualitativ hochstehendes Bahnangebot mit häufigeren

und zusätzlichen direkten Verbindungen, besseren Anschlüssen und dadurch kürzeren Gesamtreisezeiten verwirklicht werden. Das Projekt umfasst das gesamte Bahnnetz inklusive Privatbahnen und überregionale Buslinien und schafft auch die Voraussetzungen für bessere Anschlüsse und durchgehende Zugsläufe im internationalen Verkehr.

Im Gegensatz zum NHT-Konzept sind für «Bahn 2000» nicht mehr möglichst hohe Zugsgeschwindigkeiten auf den Hauptachsen die erste Priorität; Ziel ist vielmehr, dass die Züge so rasch als nötig fahren, um auf möglichst vielen Umsteigebahnhöfen bei einem Minimum an Wartezeiten ein Maximum an Anschlüssen anbieten zu können. Dazu ist vorgesehen, dass an den Knotenbahnhöfen die Züge von allen Seiten her kurz hintereinander eintreffen und wieder ausfahren, wobei sich diese sogenannten «Spinnen» wegen der leichteren Merkbarkeit des Fahrplans zu jeder vollen Stunde wiederholen sollen. Damit die heutigen Fahrzeiten, die alle um 7-30 Prozent über der gewünschten Stunde liegen, verkürzt werden können, muss das bestehende Netz modernisiert und im Bereich der zentralen überlasteten Netzteile um vier Neubaustrecken von total 120-km Länge ergänzt werden. Diese vier neuen Abschnitte (Vauderens-Villars-sur-Glâne auf der Strecke Lausanne-Bern, Mattstetten-Rothrist im Raum Olten mit einer Verbindungsstrecke Richtung Luzern, Olten-Muttenz (BL) sowie Zürich Flughafen-Winterthur) haben gleichsam «Rückgratfunktion» für die «Bahn 2000», da ohne sie weder eine optimale Verknüpfung der Zugsläufe in den Knotenbahnhöfen noch das erhöhte Zugsangebot möglich ist. Die beiden Neubaustrecken zwischen Basel und Bern erhöhen zudem die Leistungsfähigkeit der Transitachse Bern-Lötschberg-Simplon für den Güterverkehr und ermöglichen damit die volle Nutzung der Investition in den Doppelspurausbau der Lötschbergbahn.

Das ganze Vorhaben soll schrittweise bis zum Jahr 2000 verwirklicht werden. Die Investitionen in die festen Anlagen der SBB belaufen sich nach heutigem Planungsstand auf insgesamt CHF 5 bis 5.1 Mia., wovon CHF 2.3 bis CHF 2.4 Mia auf die Neubaustrecken entfallen. Daneben ist für den Ausbau der Privatbahnen ebenfalls mit erheblichen Investitionen zu rechnen, für die voraussichtlich rund CHF 1 Mia an Bundesmitteln bereitzustellen ist.

Im Dezember verabschiedete der Bundesrat zuhanden des Parlaments **drei separate Bundesbeschlüsse über die Realisierung dieses neuen Bahnkonzepts**. Gleichzeitig entschied er sich in seiner Botschaft zur «**Bahn 2000**» bezüglich der umstrittenen Linienführung zwischen Mattstetten und Rothrist für die «Variante Süd» via Koppigen, welcher als ursprünglicher NHT-Strecke wegen des beträchtlichen Kulturlandverlustes schon frühzeitig Opposition erwachsen war. Die Landesregierung stellte zwar fest, dass auch die vom VCS vorgeschlagene «Variante Nord» entlang der Autobahn N1 und der bestehenden SBB-Linie Biel-Olten das Ziel verkürzter Fahrzeiten erfüllen würde, gab aber der billigeren und technisch einfacher zu erstellenden «Variante Süd» den Vorzug; dabei plädierte sie dafür, durch Projektverbesserungen die Eingriffe in die Landschaft auf ein Minimum zu beschränken. Während das Konzept der «Bahn 2000» als wichtiger und notwendiger Schritt auf dem Weg zu einem umweltfreundlichen, attraktiven öffentlichen Verkehrswesen der Zukunft mehrheitlich begrüsst wurde, fühlten sich die Betroffenen, vor allem der Kanton Bern, vom Variantenentscheid des Bundesrates brüskiert. Auf Unverständnis stiess insbesondere, dass sich die Exekutive bei ihrer Wahl weitgehend an den zu erwartenden Baukosten orientierte, obwohl die von Umweltschutzkreisen geforderte Variante entlang der N 1 neben dem Vorteil der Bündelung der Verkehrsimmissionen auch eine Aufwertung der Jurasüdfusslinie – wie sie die Westschweizer Stände wünschten – zur Folge hätte. Der Entscheid über die definitive Streckenführung liegt nun beim Parlament und untersteht dem fakultativen Referendum.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.01.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Mit der deutlichen **Zustimmung zum Konzept «Bahn 2000» bestätigten die eidgenössischen Räte** die im Vorjahr eingeleitete Neuorientierung im Eisenbahnverkehr. Das Projekt legt das Schwergewicht auf die intensive Förderung des öffentlichen Verkehrs durch eine Attraktivitätssteigerung des Bahnangebots mit häufigeren und vermehrt umsteigefreien Verbindungen sowie besseren Anschlüssen. Das bestehende Netz soll dazu durch örtliche Ausbauten modernisiert und durch vier Neubaustrecken ergänzt werden. Im Hinblick auf die Verkürzung der Gesamtreisezeiten räumt «Bahn 2000» der Integration des regionalen Angebots in das übergeordnete regionenverbundene Netz der Intercity- und Schnellzüge einen hohen Stellenwert ein. Damit werden die Weichen vom bisherigen Liniendenken auf eine klare Netzstrategie gestellt.¹⁴

Während das Konzept einer «Bahn 2000» sowohl von den interessierten Kreisen und Behörden als auch vom Parlament mehrheitlich begrüsst wurde, entbrannte bezüglich der **Linienführung der Neubaustrecke zwischen Mattstetten (BE) und dem Raum Olten** eine heftige Diskussion um nicht weniger als fünf Varianten. Im Sinne einer Kompromisslösung zwischen der vom Bundesrat und den SBB bevorzugten «Variante Süd» und der vom VCS vorgeschlagenen und von den Kantonen Aargau, Bern und der Westschweiz unterstützten «Variante Nord» entschied sich das Parlament schliesslich für die Linienführung «Süd Plus». Diese ergänzt die «Variante Süd» um eine Verbindung Herzogenbuchsee–Solothurn und gewährleistet dadurch eine bessere Integration der Jurasüdfusslinie in das neue Konzept. Entsprechend erhöhten beide Räte den Finanzierungsrahmen zur Verwirklichung der «Bahn 2000» von CHF 5.1 auf CHF 5.4 Mia. Neben dem «Süd Plus» (CHF 130 Mio) und dem Ausbau der Linie Solothurn–Biel (CHF 120 Mio) sollen damit auch zusätzliche Umweltschutzmassnahmen bei der Streckenführung «Süd» (CHF 50 Mio) finanziert werden. Angesichts der grossen Aufwendungen des Bundes für «Bahn 2000» bemängelte die FDP-Fraktion das Fehlen eines klaren Finanzierungskonzepts und forderte in einem vom Nationalrat überwiesenen Postulat (Po. 86.925) die Abklärung der Finanzierungsfrage. Entgegen dem bundesrätlichen Antrag unterstellte das Parlament ferner das Gesamtkonzept mit den vier Neubaustrecken einem einzigen referendumpflichtigen Bundesbeschluss, da «Bahn 2000» nur mit diesen Netzerweiterungen realisiert werden kann. Rückweisungsanträgen von Berner und Solothurner Parlamentariern, die angesichts der Opposition in der betroffenen Region eine nochmalige Überprüfung der verschiedenen Varianten oder gar einen Verzicht auf jede neue Bahnstrecke durch das Mittelland verlangt hatten, wurde von den Räten nicht stattgegeben. Vom parlamentarischen Entscheid zugunsten der Linienführung «Süd Plus» zeigte sich die Berner Regierung befriedigt. Dagegen ergriffen die Gegner einer neuen Bahnlinie durch das Mittelland das Referendum, so dass der Souverän das letzte Wort zur Realisierung der «Bahn 2000» haben wird.¹⁵

Wie unmittelbar nach dem Parlamentsbeschluss von Ende 1986 angekündigt, wurde gegen die Vorlage «Bahn 2000» das Referendum ergriffen. Die Opposition richtete sich nicht gegen eine Angebotsverbesserung bei der Bahn an sich, sondern gegen die Neubaustrecken und den mit ihnen verbundenen Kulturlandverlust. Die Gegnerschaft war geografisch auf das von der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Olten betroffene Gebiet des bernischen Oberaargaus und des Kantons Solothurn konzentriert. Entsprechend fiel denn auch das Sammelergebnis aus: Von den gut 80'000 Unterschriften kamen über 50'000 aus dem Kanton Bern und weitere 18'000 aus dem Kanton Solothurn.

In der Kampagne vor der Abstimmung erhielten die Gegner nur wenig zusätzliche Unterstützung. Von den Parteien sprachen sich auf nationaler Ebene einzig die äussere Rechte (NA, OFP und EDU) und die Auto-Partei gegen die «Bahn 2000» aus, wobei sich lediglich die letztere aktiv dagegen einsetzte. In den Kantonen Bern und Solothurn gaben zudem die SVP bzw. die FDP und die CVP die Nein-Parole aus. Ähnlich schwach fiel die Unterstützung durch Interessenorganisationen aus: Nur gerade die dem Strassentransportgewerbe nahestehende "Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr" propagierte die Ablehnung. Vertreter des TCS und des ACS äusserten sich hingegen eher positiv. Auch der Schweizerische Gewerbeverband sprach sich – trotz Otto Fischers Warnungen vor einem Finanzdebakel und einer Mehrbelastung der Steuerzahler – knapp zugunsten von «Bahn 2000» aus.

Die Organisationen des Umweltschutzes befanden sich in einem gewissen Dilemma: Zum einen befürworteten sie die Vorlage als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, zum andern stellten sie jedoch die grundsätzliche Frage, ob damit wirklich ein Umsteigeeffekt erzielt werden könne oder ob nicht vielmehr der Tendenz zu einer weiteren Zunahme der Mobilität mit ihren negativen Auswirkungen auf die Umwelt Vorschub geleistet werde. Der VCS und der Naturschutzbund stimmten dem Konzept «Bahn 2000» trotz dieser Bedenken zu, andere Organisationen wie zum Beispiel der WWF und die SGU verzichteten auf eine Parole. An der bezahlten Werbung in den Medien war auffallend, dass die Quantität der Ja-Propaganda diejenige der Gegner um ein Mehrfaches übertraf und dass dabei vor allem versucht wurde, die Automobilisten anzusprechen.

Bahn 2000. Abstimmung vom 6. Dezember 1987

Beteiligung: 47.7%

Ja: 1'140'857 (56.7%)
Nein: 860'893 (43.3%)

Parolen:

– Ja: FDP*, CVP*, SP, SVP*, GPS, LP*, LDU, EVP, POCH*, PDA; SGB, CNG, Vorort, SGV, SBV; SGU, VCS.

– Nein: NA, AP.

*abweichende Kantonalsektionen

In der Volksabstimmung vom 6. Dezember wurde das Konzept «**Bahn 2000**» mit einer Mehrheit von 57 Prozent gutgeheissen. Neben Schwyz und Appenzell Innerrhoden lehnten die von den Neubaustrecken betroffenen Kantone Solothurn, Bern und Freiburg die Vorlage ab. Sehr positiv fiel das Ergebnis demgegenüber in den verkehrsgünstig gelegenen Kantonen der Jurakette und der Ostschweiz sowie im Tessin aus. In einer repräsentativen Nachbefragung zeigte sich, dass die Verbesserung des Verkehrsangebotes bei den Befürwortern eine grosse Rolle gespielt hatte. Ein noch wichtigeres Motiv war allerdings der Schutz der Umwelt und dabei insbesondere die von der «**Bahn 2000**» erhoffte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr. Bei den von den Gegnern genannten Gründen hielten sich die Einwände gegen den Landverschleiss und gegen die hohen Kosten die Waage.

Mit der Zustimmung des Soveräns zur «**Bahn 2000**» trat auch der vom Parlament 1986 gutgeheissene Bundesbeschluss zur Realisierung des Konzepts in Kraft. Die SBB werden darin ermächtigt, Verpflichtungen im Umfang von CHF 5.4 Mia für Infrastrukturvorhaben einzugehen.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.01.1998
LAURE DUPRAZ

Le **Conseil national** a examiné le projet de **réforme des chemins de fer**, approuvé en 1997 par la petite Chambre. L'entrée en matière a été décidée sans opposition. Les députés ont estimé que la réforme était nécessaire afin de répondre à la pression de l'Union européenne, qui a déjà entamé la réforme du rail. Plusieurs députés ont néanmoins relevé les difficultés auxquelles seront confrontés les CFF en matière de compétitivité et de rendement.

Concernant le premier volet de la réforme, le **la libéralisation du réseau ferroviaire** (loi sur les chemins de fer), les députés n'ont apporté que quelques modifications de détail par rapport à la version du Conseil des Etats. Une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda que les installations ferroviaires soient dimensionnées de façon à rendre possible une concurrence efficace, en particulier pour l'accès de tiers au réseau. Elle fut nettement rejetée par les députés qui ont estimé qu'elle ouvrait la porte à des investissements supplémentaires inacceptables. Il a été souligné que l'infrastructure devait être adaptée à la concurrence dans le cadre des réalisations de Rail 2000, des NLFA et du raccordement au réseau européen des trains à grande vitesse. Les députés ont accepté une proposition Loeb (prd, BE) qui réclame pour les entreprises de chemins de fer une totale liberté de choix sur l'installation de services accessoires dans les gares et dans les trains. Les dispositions cantonales et communales en matière d'heures d'ouverture et de fermeture ne seront pas applicables à ces services. Les députés ont ainsi contré la version du Conseil des Etats qui demandait que ces services soient désignés par le Conseil fédéral. La majorité de la CTT, soutenue par la gauche et combattue par les rangs bourgeois, souhaite permettre au Conseil fédéral de verser des contributions limitées dans le temps pour financer des technologies nouvelles dans le domaine du trafic marchandises par rail. Elle fut acceptée par la voix prépondérante du président (en raison d'une égalité des voix), créant ainsi une divergence avec le Conseil des Etats. Finalement, le vote sur l'ensemble a été accepté par 122 voix contre 6.

Dans la **loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route**, les conseillers nationaux se sont ralliés à la version de leurs pairs sénateurs, sauf sur la question des concessions pour le transport professionnel de personnes. Le National a souhaité s'en tenir à la version du gouvernement, renonçant aux éléments de concurrence introduits par le Conseil des Etats. En outre, les députés ont avalisé la loi fédérale sur le transport public dans la version du Conseil des Etats, sans aucune modification.

Concernant le deuxième volet de la réforme, le **la restructuration des CFF** (loi sur les chemins de fer fédéraux), les dispositions sur la séparation de l'infrastructure et des transports, le renforcement du principe de la commande et le libre accès au réseau ont été adoptés conformément à la version du Conseil des Etats. Une proposition de

minorité UDC et PRD souhaitait remplacer le statut de fonctionnaire du personnel des CFF par des conditions d'engagement de droit privé, conformément au code des obligations. Elle fut rejetée par 93 voix contre 54. Les députés ont accepté que les CFF deviennent une **société anonyme de droit public** et que les employés soient soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral. La question du financement du déficit de la caisse de pension et de secours de la régie a été l'objet de débats nourris. La minorité de la CTT a réussi à faire admettre, par 83 voix contre 60, un délai de six ans pour que la Confédération comble le déficit d'environ CHF 5 milliards de la caisse de pension des CFF. Mais les députés, suivant une proposition de minorité UDC et PRD, ont assoupli la prise en charge du découvert par la Confédération, en spécifiant que cette dernière pouvait prendre en charge la totalité ou une partie du découvert de la caisse. Finalement, la loi a été acceptée par 128 voix contre 4.

Concernant le troisième volet, le **refinancement de la régie**, l'arrêté sur le refinancement des CFF n'a pas été contesté. Les conseillers nationaux ont adhéré à la version du Conseil des Etats sur tous les articles. Les prêts à long terme, d'un montant de CHF 8 milliards, accordés par la Confédération, seront convertis en capital propre des Chemins de fer fédéraux. Sur les prêts restant, CHF 3,6 milliards seront convertis en prêts à intérêt variable, remboursables sous conditions. L'opération englobe la reprise par la Confédération de prêts de CHF 5,6 milliards que les CFF avaient contractés auprès de leur caisse de pension. La régie sera en outre déchargée de son déficit 1997 qui avoisinait les CHF 150 millions.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.1998
LAURE DUPRAZ

Saisi à nouveau du dossier, le **Conseil des Etats** s'est penché sur les **divergences** avec le Conseil national. Dans la loi sur les chemins de fer, le Conseil des Etats a maintenu une divergence. Les sénateurs, par 20 voix contre 15, se sont prononcés contre le subventionnement de technologies nouvelles destinées à augmenter la productivité du trafic marchandises par le rail. Les députés ont refusé d'introduire de nouvelles subventions en raison de la situation précaire des finances fédérales.

Concernant la loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route, et plus particulièrement sur les concessions pour les transports professionnels de personnes: la Chambre des cantons a souhaité maintenir les éléments qu'elle avait préalablement introduits pour permettre plus de concurrence.

Dans la loi sur les chemins de fer fédéraux, la petite Chambre a décidé que la Confédération aura l'obligation, et non seulement la possibilité, de prendre à sa charge le découvert de la caisse de pension des CFF. En outre, le découvert devra être pris dans sa totalité, dans un délai de six ans après l'entrée en vigueur de la loi. Les sénateurs ont ainsi souhaité donner toutes leurs chances aux CFF, en les allégeant d'un poids financier supplémentaire, afin qu'ils puissent affronter au mieux le marché concurrentiel. De retour au Conseil national, **la réforme des chemins de fer a finalement été avalisée**. Le National a fini par se rallier aux décisions du Conseil des Etats.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.1998
LAURE DUPRAZ

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui**. Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux.

Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en perçant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics **Votation du 29 novembre 1998**

Participation: 37,7%
Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons
Non : 634 714 (36,5%) / 1 3/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PS, PRD (6*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.
- Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.
- Liberté de vote: USAM.

* Recommandations différentes des partis cantonaux. ¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats et le Conseil national ont accepté sans opposition de libérer CHF 6,025 milliards dans le cadre de la **convention sur les prestations avec les CFF applicable de 2003 à 2006**. Plus de la moitié de l'enveloppe (CHF 3,6 milliards) sera investie pour rationaliser et augmenter l'interopérabilité – soit la compatibilité avec les réseaux étrangers – ainsi que la sécurité du réseau. Il s'agira notamment d'assurer le passage au système d'arrêt automatique des trains ETCS normalisé au niveau européen. Le plafond des dépenses comprend aussi CHF 525 millions pour développer le réseau actuel. Ces fonds seront utilisés pour améliorer les prestations dans le trafic marchandises nord-sud (mandat de transfert) et dans les agglomérations, notamment à Bâle, Berne, Genève, Zurich et Zoug. Enfin, CHF 1,9 milliard serviront à indemniser les coûts non couverts planifiés dans l'exploitation des lignes. La deuxième étape de Rail 2000 n'est pas incluse dans ces crédits. ²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, le Conseil fédéral a adopté et présenté son **message supplémentaire sur la réforme des chemins de fer 2**. Fin 2005, le parlement avait décidé le renvoi du projet au Conseil fédéral en raison de la forte controverse suscitée par la proposition de répartition entre Confédération et cantons du financement des infrastructures ferroviaires. Cette décision était assortie du mandat de scinder cette deuxième réforme en plusieurs paquets et de présenter dans les plus brefs délais les mesures les plus consensuelles. Par ce nouveau message, le Conseil fédéral soumet au parlement le premier de ces paquets législatifs, intitulé «révision des actes normatifs sur les transports publics» (RévTP). Il comporte principalement une nouvelle réglementation de la sécurité dans les transports publics, ainsi que des mesures en matière de financement du matériel roulant et d'exonération fiscale visant à garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les entreprises de transport privées. Le gouvernement propose de remplacer la loi de 1878 sur la police des chemins de fer par une loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport. Pour améliorer la sécurité des voyageurs, du personnel, ainsi que des biens et du matériel, cette loi prévoit la suppression de l'actuelle police ferroviaire au profit d'un service de sécurité habilité à agir dans tous les domaines des transports publics (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques). La liberté est laissée aux entreprises d'externaliser ce service ou de le confier aux contrôleurs au titre de seconde fonction. Cette redéfinition du dispositif sécuritaire est cependant sans incidence sur les missions des

polices cantonales et communales. Le projet prévoit en outre que les entreprises privées pourront désormais bénéficier de la caution de la Confédération lors de l'acquisition de matériel roulant afin d'obtenir des taux d'intérêt plus avantageux de la part des institutions de crédit. Enfin, les entreprises exploitant une concession fédérale pourront se prévaloir de l'exonération fiscale qui s'appliquait jusqu'alors uniquement aux CFF. En mettant les entreprises privées sur un pied d'égalité avec les CFF, ces deux mesures doivent favoriser la transparence et la concurrence sur le marché des transports. Le Conseil fédéral a en outre fait savoir que la question de l'appel d'offres pour les commandes de transport régional de voyageurs, d'une part, et la reprise des paquets ferroviaires 1 et 2 de l'Union Européenne (UE), d'autre part, feront l'objet des deux prochains messages. Le remaniement controversé du financement de l'infrastructure ferroviaire sera quant à lui traité ultérieurement dans un quatrième message.

Réservant un accueil globalement favorable à ce premier paquet de mesures, la commission des transports du Conseil national (CTT-CN) s'est montrée très divisée au sujet de la création d'un service de sécurité privé pour assumer des missions policières dans les transports publics, de même que sur le délai de 100 jours prévu pour la conservation des enregistrements de vidéosurveillance. Après de nombreuses auditions et de vifs débats gauche/droite, la CTT-CN a décidé par 14 voix contre 7 que les tâches de sécurité pouvaient être confiées à des entreprises privées ayant leur siège en Suisse et majoritairement détenues par des propriétaires suisses. Elle a également chargé, par 12 contre 9, le Conseil fédéral de déterminer la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement du personnel des organes de sécurité.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.²²

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.²³

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi de la vue d'ensemble du fonds destiné à la **réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP)** et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Le projet contient notamment le crédit actualisé de la NLFA pour un montant de CHF 19,1 milliards, la planification et le financement (à hauteur de CHF 5,2 milliards) de la première étape du ZEB, ainsi qu'un crédit de CHF 40 millions pour l'élaboration d'un futur message ZEB 2, concédé après les vives critiques émises par les cantons lors de la consultation de l'année précédente. Le Conseil des Etats a pour l'essentiel approuvé la planification et les modalités de financement prévues par le Conseil fédéral. Lors de l'examen du projet de loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), les sénateurs ont approuvé un amendement de leur CTT contraignant le gouvernement à présenter aux chambres un projet concernant les étapes ultérieures du ZEB (ZEB 2) d'ici à 2010. Surtout, par 26 voix contre 12, ils ont introduit dans la LDIF une liste des mesures que le Conseil fédéral devra étudier et dans laquelle figurent notamment l'étoffement du Pied sud du Jura et de la ligne Lausanne-Genève, l'accélération du tronçon Lucerne-Zurich (avec et sans le tunnel de base du Zimmerberg II), ainsi que des améliorations de cadences sur les lignes Berne-Viège, Bienne-Bâle, Bienne-Zurich, Zurich-Coire, etc. Suivant la majorité de sa commission, la chambre haute a en outre chargé le Conseil fédéral de prévoir des versements supplémentaires au FTP afin de financer les projets susmentionnés. Dans le même registre, elle a approuvé des amendements Burkhalter (prd, NE) et Schweiger (prd, ZG) visant à élargir les possibilités de financement à des partenariats public-privé. Au vote sur l'ensemble, le projet modifié de LDIF a été approuvé à l'unanimité. Concernant le crédit d'ensemble pour le ZEB 1, le Conseil des Etats a décidé, par 19 voix contre 13, de l'accroître de CHF 200 millions afin de pallier les conséquences négatives des travaux du ZEB sur le trafic régional, notamment en matière de correspondance avec le trafic longue distance. Les autres actes du projet ont été adoptés à l'unanimité et sans modification.

La CTT-CN ayant pris du retard, le Conseil national s'est d'abord saisi du projet d'arrêté concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour la NLFA, afin d'éviter une interruption des travaux en cours. Après avoir rejeté, par 124 voix contre 48, une

proposition de renvoi issue du groupe UDC, le plénum a débattu un amendement Binder (udc, ZH) visant à augmenter le crédit de CHF 1,2 milliard afin de réintroduire dans la NLFA le tunnel du Zimmerberg. Malgré le soutien unanime du groupe UDC ainsi que de députés PDC et PRD, cette proposition a été balayée par 130 voix contre 51. Au vote sur l'ensemble, l'arrêté a été approuvé par 172 voix contre 7. Lors de la session d'hiver, la chambre basse s'est penchée sur les autres projets. Elle a suivi la chambre des cantons concernant l'augmentation de CHF 200 millions du crédit alloué au ZEB 1. Lors de l'examen du projet de LDIF, le plénum a suivi le Conseil des Etats sur toutes les questions essentielles. Par contre, il s'en est clairement écarté au sujet de la réduction du crédit destiné aux mesures antibruit. Le Conseil des Etats a en effet approuvé la baisse de CHF 1,854 à 1,33 milliard proposée par le gouvernement et justifiée par les progrès réalisés au niveau des émissions sonores du matériel roulant. Le Conseil national a cependant suivi sa CTT et refusé d'entrer en matière sur le projet d'arrêté du Conseil fédéral, jugeant inopportun de réduire les efforts en ce domaine. Au final, des divergences mineures subsistent concernant la LDIF et l'ordonnance portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires, tandis que le désaccord est complet au sujet du financement des mesures antibruit.

Dans la foulée, le Conseil national a rejeté la motion du conseiller aux Etats Pfisterer (prd, AG) (07.3328) concernant le ZEB 2, puisque ses revendications ont été intégrées à la LDIF. L'Assemblée fédérale a par ailleurs pris acte du rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA (08.006).²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres ont procédé à l'examen et à l'**élimination des divergences concernant le premier paquet législatif** de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national s'est d'abord rallié au Conseil des Etats s'agissant des compétences accordées aux organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP). Malgré l'opposition emmenée par une minorité UDC de la CTT-CN, le plénum a ainsi renoncé, par 90 voix contre 87, à habiliter ces organes à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Concernant la loi sur le transport des voyageurs, la chambre du peuple a approuvé, par 93 voix contre 80, l'amendement de son homologue des cantons visant à conditionner l'octroi de concessions au respect des conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche. Elle l'a en outre suivie en laissant à la Confédération la possibilité de transformer des prêts remboursables destinés au financement du renouvellement du matériel roulant en prêts conditionnellement remboursables, voire d'en suspendre le remboursement. La divergence au sujet des bénéfices des entreprises de transports régionaux jouissant d'une indemnisation pour leur frais non couverts a toutefois subsisté, le Conseil national ayant refusé, par 119 voix contre 56, d'abaisser le niveau du fonds de réserve obligatoire de 50 à 10% du chiffre d'affaires annuel. Finalement, il s'est rallié à la proposition de compromis du Conseil des Etats selon laquelle les entreprises disposent librement de leurs bénéfices dès lors qu'elles ont constitué un fonds de réserve équivalent à 25% de leur chiffre d'affaires annuel. En votation finale, la chambre basse a rejeté, par 99 voix contre 85, la LOSETP et adopté, par 157 voix contre 34, la loi sur la réforme des chemins de fer 2, tandis que la chambre haute a approuvé à l'unanimité les deux objets. L'échec de la LOSETP au Conseil national s'explique par l'opposition conjointe et unanime des groupes UDC et PS. Si les deux groupes ont exprimé leur refus catégorique de privatiser les tâches de sécurité, l'UDC a critiqué la limitation des compétences des organes de sécurité, notamment en matière de mesures de contrainte, tandis que le PS a fustigé l'absence d'interdiction formelle des armes à feu.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres se sont attelées à l'**élimination des divergences** concernant la vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des **projets d'infrastructure des transports publics (FTP)** et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Sur proposition de sa commission des transports (CTT-CE), le Conseil des Etats s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points de désaccords, jugés mineurs par rapport à l'importance globale du projet, relatifs à la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), non sans avoir écarté de justesse, par 22 voix contre 20, une proposition Janiak (ps, BL) visant à prioriser la réalisation de certains projets (comme les tunnels du Zimmerberg II, du Wisenberg et du Brütten). Les sénateurs ont en outre suivi sans discussion la chambre du peuple s'agissant de l'ordonnance portant règlement du fonds pour les grands projets

ferroviaires. Le désaccord est cependant demeuré absolu au sujet de la réduction du financement des mesures antibruit et le projet d'arrêté fédéral a donc été liquidé suite au second refus d'entrer en matière du Conseil national. En votation finale, les deux chambres ont approuvé à l'unanimité la LDIF et seuls 14 conseillers nationaux ont rejeté l'ordonnance. Suite à l'adoption, le Conseil des Etats a rejeté tacitement les motions Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) (07.3492) et Wehrli (pdc, SZ) (07.3495) approuvées par le Conseil national en 2007, estimant que leurs objectifs respectifs étaient remplis.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.07.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'été, le Conseil fédéral a mis en consultation la **deuxième phase de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle reprend les 1er et 2e paquets ferroviaires de la Communauté européenne, ainsi que les directives européennes sur l'interopérabilité. Elle comporte également un projet de base légale pour les appels d'offres dans le secteur des transports par bus ainsi qu'un projet de réglementation du financement des services de protection.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Beide Räte setzten sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit dem letzten Teil der 2005 in Angriff genommenen Bahnreform 2 auseinander, die neben dem schienen- auch Aspekte des strassen- und wassergebundenen öffentlichen Verkehrs neu regelt. Der Bundesrat hatte die Botschaft zum **Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2** im Vorjahr (2010) verabschiedet. Politisch umstritten war das über verschiedene Gesetze verteilte Massnahmenpaket hauptsächlich in zwei Punkten: In der Frage des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle potenziellen Bahnbetreiber (Wettbewerb bei der Trassenvergabe und damit beim Betrieb) sowie beim Ausschreibeverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschiffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne vorangehende Ausschreibung um. Damit suchte sie, für bestehende Leistungsträger die Planungssicherheit zu erhöhen und bei kleineren, weniger lukrativen und marktfähigen Angeboten aufwendige Ausschreibungsverfahren zu verhindern. Die Grosse Kammer folgte mit 108 zu 55 Stimmen der Kommissionmehrheit. Stillschweigend nahm der Nationalrat auch eine Präzisierung der Bussenbestimmungen zum Schwarzfahren im Nahverkehr an. Dies nachdem das Bundesgericht in den Strafbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes eine eigentliche Gesetzeslücke moniert hatte. In seinem Entscheid hielt das Gericht fest, dass die in Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes enthaltene Strafandrohung nur im Fall eines nicht entwerteten Fahrausweises zutreffen würde, nicht aber auf den Sachverhalt eines nicht gelösten Einzelbillets anzuwenden sei und damit der Grundsatz „keine Strafe ohne Gesetz“ zutrefte. Zum Personenbeförderungsgesetz wurden sechs Minderheitsanträge eingereicht, die mit Ausnahme des Vorstosses von Rotz (svp, OW) alle von der Ratslinken stammten. Letzterer versuchte vergeblich eine Darlehensbestimmung zu kippen, die über die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 per 1.1.2010 in Kraft getreten war. Demnach können Darlehen an Unternehmen des regionalen Personenverkehrs umgewandelt oder sistiert werden, um den betroffenen Unternehmungen, die aufgrund

des Abgeltungsmechanismus kaum Reserven bilden können, Modernisierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Die fünf Minderheitsanträge der Ratslinken fokussierten auf die Angebotsplanung und die prinzipielle Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens im regionalen Personenverkehr. Ein Vorstoss Teuscher (gps, BE) verlangte, dass bei der Bestimmung des Verkehrsangebots und der entsprechenden Abgeltung auch der Aspekt der Grunderschliessung zu berücksichtigen sei. Das Ansinnen wurde mit 77 zu 79 Stimmen knapp abgelehnt. Auch chancenlos waren zwei Anträge Hämmerle (sp, GR), die den Bahntransport aufgrund seiner hohen ökonomischen Komplexität gänzlich aus der Ausschreibungsplanung ausnehmen wollten. Die Minderheitsanträge Levrat (sp, FR) und Lachenmeier (gp, BS), die im Kontext von Grundversorgung und Wettbewerbsverzerrung auf eine Einschränkung der Ausschreibung abzielten, fanden nur im eigenen Lager Unterstützung. In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 162 zu 1 Stimme.

Auch der Ständerat beschloss Eintreten ohne Gegenantrag auf den zweiten Teil der Bahnreform 2. In der Frage des freien Netzzugangs hatte sich eine Kommissionmehrheit für eine Beschränkung auf den internationalen Güterverkehrskorridor und die Bedingung der Reziprozität für internationale Abkommen ausgesprochen. Eine Minderheit Büttiker (fdp, SO) plädierte für die diskriminierungsfreie Variante, ohne dabei aber das von der Kommissionmehrheit portierte Reziprozitätsprinzip in Frage zu stellen. Knapp, mit 18 zu 16 Stimmen entschied sich der Ständerat für diesen Minderheitsantrag und folgte damit dem Bundes- und Nationalrat. Im Gegensatz zur Grossen Kammer sprach er sich damit aber für die prinzipielle Verankerung des gegenseitigen Netzzugangs bei internationalen Verträgen aus. Die Präzisierung des Ausschreibungsverfahrens war auch im zweiten Rat unbestritten. Desgleichen unterlagen auch hier jene Stimmen, die eine grundsätzliche Beschränkung der Ausschreibung auf den konzessionierten Busverkehr erreichen wollten. Die Kleine Kammer band die Besteller zusätzlich an die Auflage, bei der Ausschreibungsplanung die Grundversorgung zu berücksichtigen – ein Anliegen, das der Erstrat noch knapp abgelehnt hatte. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgte der Ständerat einem Kommissionsvorschlag, der die Rechtsgrundlagen für die Tarifgestaltung flexibilisieren will. Die Kleine Kammer passte damit die Tarifbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes dahingehend an, dass die Transportunternehmungen die Kosten, die mit dem vom Bundesrat bestellten Angebot zusammenhängen, angemessen auf die Tarife und damit auf die Nutzer übertragen können. Zusätzlich unterstützte die Ratsmehrheit eine von der Kommission vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei wurde die Tarifgestaltung bzw. Preissetzung im Personenfernverkehr verbindlich von den Gewinnvorgaben abhängig gemacht, wie sie in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB festgehalten werden. Mit dem Ersatz des Äquivalenzprinzips durch ein betriebswirtschaftliches Primat bei der Preisgestaltung wurde die bisherige Rolle des Preisübersichters in der Tarifgestaltung für den öffentlichen Verkehr gegen dessen Willen in Frage gestellt. In seinem Jahresbericht monierte dieser denn auch ein Aushebeln des Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisübersichters bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eignerziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Als letzter noch offener Punkt der **Bahnreform 2** sollte der **Entwurf 5** abgeschrieben werden. Die vom Bundesrat 2005 vorgelegte Bahnreform 2 war vom Parlament im gleichen Jahr zurückgewiesen worden. In den Folgejahren wurden Teile der Reform als einzelne Entwürfe behandelt. Ein Punkt blieb bis anhin unerledigt: Die als Entwurf 5 betitelte Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grund- und Ergänzungsnetz. Zuletzt hatte das Parlament 2009 festgestellt, dass der Entwurf 5 noch hängig sei. Zu Beginn des Jahres 2017 stellten die Verkehrskommissionen beider Räte mit dem Hinweis auf die Organisation der Bahninfrastruktur fest, dass niemand mehr eine solche Netzaufteilung beabsichtige, weshalb sie den Antrag stellten, den Entwurf 5 der Bahnreform 2 abzuschreiben. Beide Parlamentskammern kamen diesem Antrag im Zusammenhang mit den Debatten zur Organisation der Bahninfrastruktur diskussions- und oppositionslos nach, der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2017.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** unterbreitete der Bundesrat Ende Oktober 2018 dem Parlament den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur sowie den Bundesbeschluss zum dazugehörigen Verpflichtungskredit. Mit der Botschaft beantragte der Bundesrat auch die Abschreibung der folgenden Geschäfte: Brachliegendes Potenzial auf Bahnstrecken nutzen, Angebotsverbesserungen auf der Hochrheinstrecke, Elektrifizierung und Angebotsverbesserungen der Hochrheinstrecke, Bahnausbau. Mehr Klarheit bei der Projektpriorisierung und Vorfinanzierung im Rahmen von Fabi/Ausbauschritt 2030/35.

Mit dem Ausbauschritt 2035 (AS 2035) des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) soll der schrittweise Ausbau des Schienennetzes mit Investitionen von CHF 11.9 Mia. vorangetrieben werden. Für den Personenverkehr beinhaltet der AS 2035 zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte und dank einer höheren Stabilität des Betriebs solle die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr verbessert werden. Auch für den Güterverkehr schaffe der AS 2035 mehr und schnellere Angebote. Die für den AS 2035 vorgesehenen Mittel stammen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), womit die Finanzierung aus heutiger Sicht gesichert sei. Ein weniger weit gehendes Ausbauprogramm mit einem Zeithorizont bis 2030 und einem Investitionsvolumen von CHF 7 Mia. war in der Ende September 2017 eröffneten Vernehmlassung abgelehnt worden, während dem zweiten Vorschlag – also der vorliegenden Botschaft – mehrheitlich zugestimmt worden war.

Im Februar 2019 beriet die KVF-SR über den AS 2035, beschloss Eintreten und nahm weitere Projekte in den AS 2035 auf: So sollten die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern sowie der trinationalen S-Bahn Basel bereits mit dem AS 2035 erfolgen. Zudem nahm die Kommission einen Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke in den AS 2035 auf. Damit erhöhte die KVF-SR den Investitionsbetrag um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia.

Am 7. März 2019 nahm der Ständerat als Erstrat die Behandlung des Geschäfts auf und folgte trotz ausführlicher Debatte seiner Kommission. Ein Minderheitsantrag von Ständerat Wicki (fdp, NW) zur Streichung des Doppelspurausbaus bei Rorschach – dem letzten einspurigen Teilstück in der West-Ost-Verbindung – fand keine Mehrheit. Ständerat Stöckli (sp, BE) setzte sich für die Aufnahme des Bahnhofs Thun-Nord ein, zog seinen Antrag aber zurück. So beschloss die kleine Kammer schliesslich gemäss den Anträgen der Kommission und nahm das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 beriet der Nationalrat als Zweitrat das **Strategische Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)**. Der Ständerat hatte die Vorlage des Bundesrates zuvor um einige Projekte aufgestockt, der Nationalrat folgte dem Ständerat und stimmte diesen zusätzlichen Infrastrukturprojekten zu. Darüber hinaus nahm die grosse Kammer mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf und erhöhte den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Der Nationalrat nahm das ergänzte Geschäft und den aufgestockten Kredit einstimmig an.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat nahm sich eine Woche nach dem Nationalrat erneut des **Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** an. Die vom Nationalrat aufgenommenen Projekte Winterthur-Grüze und Thun Nord fanden auch im Ständerat Zustimmung. Zwar wies Bundesrätin Sommaruga darauf hin, dass beide Projekte verfrüht seien, da die Infrastruktur rund um diese Bahnhöfe noch nicht bestehe, dennoch nahm die kleine Kammer das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.2019
NIKLAUS BIERI

In den Schlussabstimmungen vom 21. Juni 2019 nahmen beide Räte die Vorlage zum **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** an, der Ständerat einstimmig mit 44 Stimmen (keine Enthaltungen) und der Nationalrat mit 195 gegen 1 Stimme (keine Enthaltungen). Die einzige Gegenstimme stammte von Erich Hess (svp, BE).³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.08.2023
LENA BALTISSE

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 Ausbauschritts 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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 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 Programms kompensiert werden, aber dennoch sei eine Erhöhung 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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 2035 keine Stellung.

Die **Änderungen am Ausbauschnitt 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, der VCS und acht Kantone lehnten den Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 2025 nicht weiter. Mitte und FDP verzichteten grundsätzlich auf eine Stellungnahme zum Ausbauschnitt 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.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2023
LENA BALTISSE

Die **KVF-SR** stellte sich grundsätzlich hinter die bundesrätlichen Anträge in der **Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050**. Um eine «über alle Regionen ausgewogene Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs» sicherzustellen, beantragte die Kommission ihrem Rat aber, in den Ausbausritten 2025 und 2035 verschiedene Projekte anzupassen oder neu aufzunehmen.

Die Strategie Bahn 2050 nahm die Kommission zur Kenntnis. Kommissionssprecher Wicki (fdp, NW) erläuterte, dass die Kommission den Fokus der Strategie auf kurze und mittlere Strecken grundsätzlich begrüße, die Strecken zwischen Städten und Agglomerationen sowie der langstreckenfokussierte Güterverkehr dabei aber nicht in den Hintergrund rücken dürften. Die Kantone hätten in der Anhörung der Kommission zudem verlauten lassen, dass sie den Ausbau internationaler Verbindungen zu den grossen Städten und Tourismuszentren begrüßen würden.

Die mitberichtende FK-SR stellte keine von der bundesrätlichen Botschaft abweichenden Anträge, merkte aber an, «dass die Finanzierung der Bahninfrastruktur angesichts des Bedarfs aller Regionen eine Herausforderung bleibt».

In der Wintersession 2023 stand die Beratung des Geschäfts auf der Traktandenliste des **Ständerats**. In der **Eintretensdebatte** wurden Fragen bezüglich der langfristigen Planung der Bahnentwicklung sowie der Auswahl der Projekte laut. Stefan Engler (mitte, GR) beispielsweise bemängelte die seines Erachtens geringe parlamentarische und

demokratische Legitimation der Projektauswahl, die Stossrichtung der räumlichen Entwicklung der Bahn und die Ausgestaltung der Angebotskonzepte. Er stellte zudem die Frage, warum der Marktanteil der Bahn trotz grosser Investitionen in die Infrastruktur stagniere. Auch müsse in der Planung auf das nationale Zusammenspiel der verschiedenen Planungsregionen geachtet werden, wie Benedikt Würth (mitte, SG) ergänzte. Bundesrat Röstli erläuterte in Anbetracht dieser Fragen, dass die vorliegende Strategie Bahn 2050 eine erste Stossrichtung vorgebe. Eine Konkretisierung des angestrebten Bahnausbaus und des Angebotskonzepts sowie die Möglichkeit, diese im Parlament zu beraten, stellte er für die Botschaft 2026 in Aussicht.

Eintreten wurde in der Folge ohne Gegenantrag beschlossen.

In der **Detailberatung** gab der erste Teil der Vorlage bezüglich Anpassungen an den Ausbausritten 2025 und 2035 Anlass zur Debatte. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat beim **Ausbaustritt 2025**, am bisherigen Beschlusstext festzuhalten und die Entflechtung in Pratteln weiterzuführen, da deren Notwendigkeit unbestritten sei. Dafür beantragte sie eine Krediterhöhung um CHF 25 Mio. Laut Kommissionsprecher Wicki sei die Verwaltung der Meinung, dass im Projekt bereits genügend Mittel zur Verfügung stehen, um die Entflechtung weiterzuführen. Die Kommission habe sich jedoch einstimmig für die Krediterhöhung ausgesprochen, «damit das Projekt ernst genommen wird». Die kleine Kammer stellte sich stillschweigend hinter den Antrag der Kommission.

Beim **Ausbaustritt 2035** empfahl die KVF-SR, der vom Bundesrat beantragten Aufnahme des Vollausbaus des Lötschberg-Basistunnels, der Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels und dem Bau des Tunnels Morges-Perroy zuzustimmen, was der Ständerat diskussionslos genehmigte.

Zusätzlich beantragte die Kommissionsmehrheit die Aufnahme von weiteren (Teil-)Projekten. Im Projekt zur Kapazitätserweiterung auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich schlug die Kommission vor, vier Gleise des Bahnhofs Ebikon zu verlängern. Dies werde mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern früher oder später ohnehin notwendig und mit der frühen Aufnahme des Ausbaus könnten längere Bautätigkeiten vermieden werden. Der Kreditrahmen sollte entsprechend um CHF 100 Mio. erhöht werden. Weiter sollte im Raum Basel die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring realisiert werden. Bei der Strecke Zürich-Chur empfahl die KVF-SR, den bisher einspurigen Streckenabschnitt Tiefenwinkel auf zwei Spuren auszubauen. Der Ständerat sprach sich diskussionslos für diese drei Projektierungen aus.

Zudem beantragte die KVF-SR ihrem Rat zwei Änderungen im Raum Westschweiz. Erstens sollten Vorstudien bzw. Projektierungen für die Projekte Arc-Express und Bypass Bussigny erstellt werden, was die kleine Kammer stillschweigend guthiess. Zweitens sollten CHF 100 Mio. bereitgestellt werden, um «Verschlechterungen in der Westschweiz im Kontext des Fahrplanwechsels aufzufangen». Kommissionsprecher Wicki sprach von einer grossen Notwendigkeit und erklärte, dass sich die Kommission mit 6 zu 5 Stimmen bei einer Enthaltung für diesen Antrag ausgesprochen habe. Bundesrat Röstli stellte sich gegen die Bereitstellung dieser Mittel, da keine konkreten Projekte vorliegen würden. Röstli führte zudem aus, dass – sollten konkrete Massnahmen nötig sein – entsprechende Gelder auf dem ordentlichen Weg beantragt werden könnten. Der Ständerat stellte sich jedoch hinter die Meinung seiner Kommission und sprach sich mit 40 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung für die Sprechung der Mittel aus.

Auch ein Minderheitsantrag lag zum Ausbaustritt 2035 vor. Minderheitssprecher Mathias Zopfi forderte, dass im Rahmen des Ausbaus des Zimmerberg-Basistunnels II eine Abzweigung für den angedachten Meilibachtunnel gebaut wird. Der Ausbau des Meilibachtunnels sei einerseits von zentraler Bedeutung für die Kantone Zürich, St. Gallen, Graubünden, Glarus und Schwyz sowie auch für die internationalen Zugverbindungen. Andererseits könnte die Sperrung des Zimmerberg-Basistunnels, welche ohne die Vorinvestition in die Abzweigung nötig wäre, massive Engpässe im Bahnverkehr verursachen. Kommissionsprecher Wicki ergänzte dazu, dass sich der Bau des Zimmerberg-Basistunnels leicht verzögern und Mehrkosten von CHF 100 Mio. anfallen würden, wenn die Abzweigung in den Ausbaustritt aufgenommen würde. Die Kommissionsmehrheit sei aber der Ansicht, dass die Vorinvestition mit finanziellen Risiken behaftet sei. Da bisher keine konkrete Projektierung für den Meilibachtunnel vorliege, bestehe die Gefahr, dass die investierten Mittel bei einer Projektänderung verloren gingen. Dies sei bereits beim Lötschberg-Basistunnel der Fall gewesen, als eine Abzweigung an der falschen Stelle und im falschen Winkel realisiert wurde. Die kleine Kammer sprach sich – nachdem Bundesrat Röstli versichert hatte, dass der Ausbau der Abzweigung keine «epische» zeitliche Verzögerung mit sich bringen würde – mit 40 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen für den Minderheitsantrag aus und nahm die Vorinvestition in den Ausbaustritt 2035 auf.

In der Gesamtabstimmung stellte sich die kleine Kammer einstimmig hinter diesen

ersten Teil der Vorlage.

Die drei weiteren Teile der bundesrätlichen Vorlage waren unumstritten. Der Ständerat genehmigte stillschweigend die **Anpassung der ZEB** sowie die **Verpflichtungskredite für die Ausbauschritte 2025 und 2035**, welche entsprechend den vorher genehmigten Projekten erhöht wurden. In den GesamtAbstimmungen herrschte Einstimmigkeit über die Annahme der drei Beschlüsse. Somit ging die Vorlage mit den Ergänzungen in beiden Ausbauschritten zur Beratung an den Nationalrat.

Der Ständerat genehmigte zudem die Abschreibung eines Postulats und einer Motion der KVF-SR. Den Antrag auf Abschreibung für ein drittes Postulat zog Bundesrat Röstli zurück, nach dem Johanna Gapany (fdp, FR) einen entsprechenden Antrag gestellt hatte. Gapany hatte argumentiert, dass in der vorliegenden Fassung der Strategie Bahn 2050 zwar ein Fokus auf einigen lokalen Projekten bestehe, ein umfassender Masterplan bezüglich der schweizweiten Vision des Eisenbahnnetzes aber noch nicht vorliege.³⁵

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Suite à l'approbation par les Chambres, en 2006, de la création du **fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales**, le Conseil des Etats a estimé que les objectifs visés par les initiatives Hofmann (udc, ZH) (01.464) et Bieri (pdc, ZG) (04.403) étaient remplis et donc décidé de classer la première et de ne pas donner suite à la seconde. Pour les mêmes motifs, le Conseil national a pour sa part décidé de ne pas donner suite aux motions Pfisterer (prd, AG) (04.3062) et Fluri (prd, SO) (04.3168), déposées suite à l'échec du contre-projet à l'initiative populaire Avanti, en 2004. Le Conseil national a en outre rejeté une motion Freysinger (udc, VS) (05.3632) exigeant une révision de l'article 86 alinéa 3 de la Constitution afin d'affecter l'intégralité du produit de l'impôt sur les huiles minérales à l'entretien, la construction et l'exploitation des routes nationales. L'achèvement des routes nationales étant un objectif prioritaire du fonds d'infrastructure, la majorité a estimé que la demande du motionnaire était satisfaite et la mesure proposée superflue.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,6 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.³⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.³⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération**, par lequel le Conseil fédéral a proposé d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014. Les sénateurs ont salué le projet présenté, tout en soulignant le problème du financement pour lequel la commission des transports (CTT-CE) a proposé une solution par voie d'initiative parlementaire. Si l'entrée en matière n'a suscité aucune opposition, des propositions de minorité visant à augmenter les moyens alloués aux projets de Zurich et de Bâle ont été présentées. Leurs auteurs les ont toutefois retirées, après que le président de la CTT-CE a rappelé que le succès de toute l'entreprise dépendait de l'équilibre d'ensemble que le gouvernement était parvenu à trouver, réussissant ainsi à concilier les intérêts de toutes les agglomérations présentant des problèmes urgents de trafic. Sur proposition de sa commission, la chambre haute a amendé le texte afin de préciser les conditions de préfinancement par les agglomérations. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé à l'unanimité le projet d'arrêté ainsi modifié. Au Conseil national, l'entrée en matière a également été décidée sans la moindre opposition. Lors de la discussion par article, des propositions de minorité en faveur d'un soutien accru aux projets d'agglomération de Berne et de Bâle ont été présentées par des députés issus des cantons concernés. Elles ont été rejetées, respectivement par 145 voix contre 22 et par 142 voix contre 20. Aucun autre point n'ayant prêté à discussion, les députés ont suivi le Conseil des Etats et adopté le projet d'arrêté à l'unanimité.³⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs** wollte der Bundesrat die Regelung der Arbeitsbedingungen für das Personal des öffentlichen Verkehrs vereinheitlichen und modernisieren. Zudem wollte der Bundesrat Drittfirmen, die für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Leistungen erbringen, ebenfalls dem revidierten Gesetz unterstellen. Es sei stossend, wenn etwa für Sicherheitspersonal einer Drittfirma im Auftrag eines Verkehrsunternehmens andere Arbeitsbedingungen gälten als für Sicherheitspersonal von Verkehrsunternehmen, befand der Bundesrat. Dies sah der Nationalrat, welcher die Vorlage im März 2016 behandelte, anders: Er nahm zwar die Vorlage weitestgehend unverändert an, strich jedoch die Bestimmung betreffend die Drittfirmen. Der Ständerat, der die Vorlage im Mai 2016 behandelte, folgte dem Nationalrat. In den Schlussabstimmungen vom Juni 2016 nahmen beide Räte die so abgeänderte Teilrevision einstimmig an.⁴⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Im September 2018 verabschiedete der Bundesrat seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die **Verpflichtungskredite ab 2019** für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen der dritten Generation **des Programms Agglomerationsverkehr**. Bis Ende 2016 waren beim Bundesamt für Raumentwicklung 37 Agglomerationsprogramme zur Prüfung eingereicht worden. Neben 34 überarbeiteten Programmen aus den beiden vorangegangenen Programmgenerationen wurden auch drei neue Agglomerationsprogramme vorgelegt. Insgesamt wurde um die Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen durch den Bund mit einem Investitionsvolumen von rund CHF 6 Mrd. ersucht. Priorisiert wurden Massnahmen und Programme, die das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen. Zudem wurde neu auch die Kohärenz der Projekte mit Massnahmen der vergangenen Programmgenerationen sowie der Stand der Umsetzung der Vorgängerprojekte beurteilt. In der Botschaft beantragte der Bundesrat die Freigabe der Mittel für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation in der Höhe von CHF 1.35 Mrd.

Im März 2019 nahm der Nationalrat die Behandlung des Geschäfts auf. Der Rat folgte seiner Kommission und nahm vier weitere Projekte in die dritte Generation der Agglomerationsprogramme auf: Es handelt sich um die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese, sowie um die Umfahrung Oberburg (BE). Für die Programme in Grand Genève und Bulle erhöhte der Nationalrat den Beitragssatz des Bundes. Damit erhöhte die grosse Kammer den Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Zwar war insbesondere die Aufnahme der Umfahrung Oberburg umstritten, doch schliesslich nahm der Nationalrat das ergänzte Geschäft mit 185 Stimmen einstimmig (bei 6 Enthaltungen) an.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 beriet die kleine Kammer als Zweitrat über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Umstritten war nur das vom Nationalrat in der ersten Debatte aufgenommene Projekt zur Umfahrung Oberburg bei Burgdorf BE. Weil dieses die Anforderungen zur Aufnahme in die Agglomerationsprojekte am Stichtag nicht erfüllt hatte, war es vom Bundesrat nicht in die Vorlage aufgenommen worden. Aus diesem Grund hatte die KVF-SR ihrem Rat beantragt, das Projekt wieder aus der Vorlage zu streichen. Ständerat Stöckli (sp, BE) verteidigte die Umfahrung Oberburg in der kleinen Kammer, worauf Ständerat Graber (cvp, LU) einen Ordnungsantrag stellte, um das Geschäft an die Kommission zurückzugeben: Die Kommission solle das Projekt im Lichte von Stöcklis Ausführungen nochmals prüfen. Die Mehrheit der Ständeratsmitglieder lehnte den Ordnungsantrag jedoch ab, folgte mit 35 zu 9 Stimmen dem Antrag der Kommission und strich die Umfahrung Oberburg aus der Vorlage. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Geschäft einstimmig mit 44 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁴²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.06.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Woche nach der Streichung der Umfahrung Oberburg aus der Vorlage durch den Ständerat beriet der Nationalrat in der Sommersession 2019 diese Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, an der Umfahrung festzuhalten, Nationalrätin Pieren (svp, BE) betonte im Plenum die Dringlichkeit des Projekts und Nationalrat Grunder (bdp, BE) bat um Unterstützung für dieses «gute, ausgereifte Projekt». Bundesrätin Sommaruga wies darauf hin, dass die ganze Schweiz auf Oberburg warten müsse, wenn das Parlament entscheide, das Projekt selber noch vertiefter zu prüfen. Genau dies – die vertiefte Prüfung der Umfahrung Oberburg durch die KVF-SR – schlug Thierry Burkart (fdp, AG) im Namen der Kommissionsmehrheit vor: Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, am Projekt Oberburg festzuhalten und damit die Differenz aufrechtzuerhalten, damit die KVF-SR das Projekt nochmals prüfen könne. Der Nationalrat folgte seiner Kommission und hielt an seiner Version mit 132 gegen 55 Stimmen (keine Enthaltungen) fest. Damit ging das Geschäft wieder an den Ständerat.⁴³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Dem Abschluss der Verhandlungen zu den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** stand nur noch eine Differenz im Weg: Die Umfahrung Oberburg bei Burgdorf im Emmental. Die KVF-SR hatte sich von der Bundesverwaltung noch einmal über das Projekt informieren lassen und stimmte mit 6 zu 3 Stimmen für Festhalten, also für das Streichen der Umfahrung Oberburg aus den vorliegenden Verpflichtungskrediten zum Agglomerationsverkehr. Am 10. September 2019 kam das Geschäft wieder in den Ständerat. Ein Einzelantrag Hösli (svp, GL) auf Zustimmung zum Nationalrat wurde vom Antragsteller mit einem Besuch begründet, bei welchem er sich das Projekt vor Ort habe erklären lassen und wo er zur Überzeugung gekommen sei, dass es ein notwendiges und reifes Projekt sei. Hösli's Votum wurde sekundiert von den Ständeräten Wicki (fdp, NW) und Luginbühl (bdp, BE). Bundesrätin Sommaruga zeigte sich über die Diskussion zur Umfahrung Oberburg genervt – «mir ist es jetzt dann langsam auch egal» – und verwies erneut auf die Gleichbehandlung der Regionen und Agglomerationen und darauf, dass es gegenüber diesen ungerecht und inkorrekt sei, auf Antrag im Rat einfach ein Projekt vorzuziehen, das vom Amt als noch nicht reif eingeschätzt worden war. Sie betonte zudem, dass in der Agglomeration Burgdorf sowieso erst die Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert werde und der Bau der Umfahrung Oberburg nicht vor Ende 2022 begonnen werde – auch wenn der Ständerat die Umfahrung jetzt aufnähme.

So weit kam es dann doch nicht: Die kleine Kammer hielt mit 25 zu 15 Stimmen (1 Enthaltung) an ihrem bisherigen Entscheid fest. Die Differenz blieb damit bestehen und das Geschäft ging zurück an den Nationalrat.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionsmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionsmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne,

vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde. Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Um die Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** möglichst noch in der Herbstsession zu bereinigen, war das Geschäft eine Woche nach der Behandlung im Nationalrat erneut im Ständerat traktandiert. Die Verkehrskommission schlug der kleinen Kammer einen Kompromiss vor: Die Umfahrung Oberburg sollte als integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms für Burgdorf anerkannt werden und für Mittel, die bei anderen Agglomerationsprogrammen übrig blieben, könnte vom Parlament zugunsten der Umfahrung Oberburg eine «Umwidmung» beschlossen werden, falls das Projekt weit fortgeschritten sei und die weiteren Projektphasen aufgrund fehlender Mittel behindert würden.

Ein Minderheitsantrag Luginbühl (bdp, BE) bat doch um Zustimmung zur Version des Nationalrates. Antragsführer Luginbühl begründete dies damit, dass der Kompromissvorschlag der Kommission insofern nicht taugte, als das Projekt bereits fertig entwickelt sei und die weiteren Projektphasen tatsächlich behindert würden, wenn nur übriggebliebene Mittel umgewidmet würden. Er warb für die bedingungslose Aufnahme des Projekts, wie der Nationalrat dies beschlossen hatte.

Der Rat folgte jedoch erneut seiner Kommission und nahm den Kommissionsvorschlag mit 25 zu 19 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁴⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme eines Kompromisses zur letzten Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** im Ständerat konnte sich dieser Kompromiss auch in der Einigungskonferenz durchsetzen. Verändert wurde der Vorschlag aus der kleinen Kammer noch dahingehend, dass nicht nur übriggebliebene Mittel aus dem Programm 2019 für die Umfahrung Oberburg eingesetzt werden können, sondern auch nichtausgeschöpfte Mittel der beiden vorangegangenen Programme von 2010 und 2014. Bundesrätin Sommaruga sicherte im Plenum des Nationalrats am 24. September 2019 zu, dass damit die Finanzierung des Bundesanteils am Projekt gewährleistet sei. Der Antrag der Einigungskonferenz wurde von der grossen Kammer einstimmig mit 181 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Am Folgetag stimmte auch der Ständerat dem Antrag der Einigungskonferenz einstimmig zu, mit 38 Stimmen und ohne Enthaltungen.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

2010 hatte das Parlament beschlossen, einen Bürgschaftsrahmenkredit in der Höhe von CHF 11 Mrd. für die Unternehmen des regionalen Personenverkehrs zu sprechen. Durch diese Bürgschaft konnten die betroffenen Unternehmen zinsgünstig Fremdkapital für die Finanzierung von Rollmaterial oder anderen Betriebsmitteln (beispielsweise Werkstätten und Depots) beschaffen. Dank der eingesparten Zinskosten wurde die öffentliche Hand als Besteller des regionalen Personenverkehrs – und damit die Steuerzahlenden – um jährlich rund CHF 10 Mio. entlastet. Um dieses Erfolgsmodell weiterzuführen, beantragte der Bundesrat im Juni 2020 die **Verlängerung dieser Bürgschaft** um weitere zehn Jahre, bis 2030.⁴⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.08.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im August 2020 legte der Bundesrat seine Botschaft zum **Dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise** vor, welches die Räte durch die Annahme der Motion 20.3151 in Auftrag gegeben hatten. Das Gesetz sieht Massnahmen im Umfang von rund CHF 700 Mio. vor, um die Einnahmeausfälle, die der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr aufgrund der coronabedingten Krise erlitten hat, abzufedern. Die Einnahmeausfälle waren einerseits auf die Empfehlungen der Behörden, den öffentlichen Verkehr möglichst zu meiden, zurückzuführen. Andererseits produzierten viele Firmen und Betriebe weniger oder gar keine Güter mehr, die per Schiene hätten transportiert werden sollen. Die vom

Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen betreffen unter anderem den regionalen Personenverkehr, den Güterverkehr und den BIF.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession befassten sich sowohl Ständerat als auch Nationalrat mit dem **dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Die beiden Räte stimmten den von der Regierung vorgeschlagenen Hilfen zu und erweiterten diese noch auf den lokalen und den touristischen Verkehr sowie auf den Autoverlad von der Strasse auf die Schiene. Zuvor waren im Nationalrat Anträge seitens SVP gescheitert, den lokalen Verkehr sowie den Güterverkehr von der Unterstützung auszuschliessen. Ebenso verworfen wurde das Anliegen von SP und Grünen, auch dem Fernverkehr finanziell unter die Arme zu greifen. Die ursprünglich vom Bundesrat vorgesehenen CHF 700 Mio. wurden durch diese Entscheide des Parlaments auf rund CHF 900 Mio. aufgestockt.

Das Gesetz, welches bis Ende 2021 gelten soll, wurde von beiden Räten in je einer separaten Abstimmung für dringlich erklärt und in den beiden Schlussabstimmungen jeweils deutlich angenommen.⁵⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat behandelte in der Herbstsession 2020 als Erstrat die **Verlängerung des Bürgerschafts-Rahmenkredits für den regionalen Personenverkehr**. Er stimmte dem unumstrittenen Geschäft einstimmig mit 38 zu 0 Stimmen zu.⁵¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 stimmte auch der Nationalrat der **Verlängerung des Bürgerschafts-Rahmenkredits für den regionalen Personenverkehr** um weitere zehn Jahre einstimmig zu. Damit werde dieses Instrument der Reduktion der Finanzierungskosten für den regionalen Personenverkehr weitergeführt und gleichzeitig werde weiterhin die Gleichbehandlung der betroffenen Transportunternehmen sichergestellt, wie Verkehrsministerin Sommaruga ausführte.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2021 präsentierte der Bundesrat die **Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Die Revision des Gesetzes zielte auf verschiedene Verbesserungen im Bereich des so genannten Bestellverfahrens. Das Bestellverfahren ist der Vorgang, in welchem Bund und Kantone (die Besteller) mit den Transportunternehmen die Angebotsvereinbarung im regionalen Personenverkehr aushandeln. In dieser Angebotsvereinbarung werden der Fahrplan sowie die Abgeltungen geregelt. Mit der vorliegenden Revision sollten neu mehrjährige Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen eingeführt werden, um die Planungssicherheit für die Transportunternehmen zu erhöhen. Ein nationales Benchmarking – also ein Verfahren, um die Performance von Unternehmen zu vergleichen und dabei Leistungsunterschiede zu ergründen – sollte die Transparenz und die Effizienz stärken und eine neue digitale Bestellplattform das Bestellverfahren vereinheitlichen. Mit der Vorlage sollte zudem die Finanzierung von Innovationen im öffentlichen Verkehr gestärkt werden. Ein weiterer wichtiger Punkt der Vorlage betraf die Subventionen im regionalen Personenverkehr. Die Skandale der letzten Jahre, insbesondere bei der Postauto AG und der BLS, haben laut Bundesrat gezeigt, dass die entsprechenden Bestimmungen im Gesetz präzisiert werden müssen. So wurde nun etwa festgelegt, dass im subventionierten Bereich keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen, und es wurde geklärt, wie künftig mit ungeplanten Gewinnen umgegangen werden muss. Ausserdem sollte der Datenschutz für die Reisenden verbessert werden. Mit der Vorlage beantragte der Bundesrat schliesslich die Abschreibung einer Motion der KVF-SR (Mo. 13.3663) sowie zweier Postulate der GPK-SR (Po. 19.4387 und Po. 19.4388).⁵³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2021 präsentierte der Bundesrat die Botschaft zum **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025** in der Höhe von CHF 4352.2 Mio. Dieser Kredit lag damit rund CHF 250 Mio. höher als derjenige für die vergangene Vierjahresperiode. Mit den budgetierten Mitteln sollen beispielsweise Investitionen in das Rollmaterial getätigt oder der Ausbau von Angeboten finanziert werden. Die Kostenfolgen der Corona-Pandemie auf den regionalen Personenverkehr für den Zeitraum 2022–2025 werden gemäss Botschaft separat aufgearbeitet und waren folglich nicht Bestandteil dieser Vorlage.⁵⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im September 2021 gab das ARE bekannt, dass im Rahmen **der vierten Generation des Programms «Agglomerationsverkehr»** insgesamt 32 Agglomerationen ihre Projekte eingereicht haben. An diesen Projekten seien 70 Prozent der Agglomerationen und 20 Kantone beteiligt. Das Programm «Agglomerationsverkehr» verfolge als wichtigstes Ziel die Konzeption von Verkehr, Siedlung und Landschaft in den Agglomerationen. Mit der vierten Generation dieses Programms werde es den Kantonen und den entsprechenden Agglomerationen ermöglicht, aufgrund des NAF mit einer langfristig gesicherten Finanzierung zu planen. Der Bundesrat werde bis 2023 eine entsprechende Botschaft zuhanden des Parlaments erarbeiten.⁵⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Herbstsession 2021 über den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**, für welchen der Bundesrat CHF 4.35 Mrd. veranschlagt hatte. Die KVF-NR hatte das Geschäft zuvor an zwei Sitzungen vorberaten, wonach Eintreten im Rat unbestritten war. Die Kommissionsmehrheit wollte die Vorlage des Bundesrates aber um einen Artikel ergänzen, der den Bundesrat dazu auffordert, im Jahr 2023 zu Handen der beiden Kommissionen und der Kantone darzulegen, ob aufgrund der Corona-Krise eine Finanzierungslücke besteht. Falls sich eine solche zeige, solle der Bundesrat einen Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit 2022-2025 beantragen. Dem gegenüber stand ein Minderheitsantrag Tuena (svp, ZH), welcher auf ebendiesen Artikel verzichten wollte, da der Bundesrat ohnehin jederzeit die Möglichkeit habe, einen Zusatzkredit vorzulegen. Zudem lagen zwei Minderheitsanträge aus der KVF-NR und ein weiterer Minderheitsantrag aus der FK-NR vor, welche die Vorlage ebenfalls beraten hatte. Ein zweiter Minderheitsantrag Tuena wollte die Höhe des Verpflichtungskredits um ca. CHF 250 Mio. kürzen; die Summe von CHF 4.1 Mrd. – dies entspricht der Höhe des Verpflichtungskredits für die Periode 2018-2021 – müsse in wirtschaftlich schwierigen Zeiten genügen. Der dritte Minderheitsantrag, der aus der Feder von Bruno Storni (sp, TI) stammte, wollte den Kredit hingegen auf CHF 4.44 Mrd. erhöhen. Dasselbe Ziel verfolgte auch der Minderheitsantrag Schneider Schüttel (sp, FR) aus den Reihen der FK-NR. Schneider Schüttel argumentierte, dass es eine Erhöhung erlaube, «auf die klimatischen Herausforderungen zu reagieren und vor allem – das ist für meine Minderheit besonders wichtig – die Massnahmen zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs stärker zu unterstützen».

Der Nationalrat folgte der Mehrheit der KVF-NR in allen Punkten: Er fügte einen Artikel zu einem allfälligen Zusatzkredit ein und lehnte die Minderheitsanträge auf Kürzung oder Erhöhung des Kredits ab. In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer die Vorlage deutlich mit 173 zu 3 Stimmen (4 Enthaltungen) an.⁵⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im November 2021 sein **zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Dieses soll dem öffentlichen Verkehr – wie schon im Jahr 2020 – auch im Jahr 2021 bei der Bewältigung der Folgen der Epidemie helfen. Der Bundesrat sieht gemäss Botschaft vor, neben dem Güterverkehr auch den Regional-, den Orts- sowie gewisse Teile des touristischen Verkehrs zu unterstützen. Dabei sind folgende Grundsätze vorgesehen: Bund und Kantone decken die im regionalen Personenverkehr im Jahr 2021 entstandenen Defizite nachträglich durch einen einmaligen Beitrag. Die Transportunternehmen müssen sich gemäss ihren jeweiligen finanziellen Möglichkeiten an diesen Kosten beteiligen. Beim Orts- und beim touristischen Verkehr sollen dieselben Kriterien gelten wie im Vorjahr. Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat die Motionen der KVF-SR und der KVF-NR zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs zur Abschreibung.

Die Bundesbeiträge von insgesamt CHF 215 Mio. (Regionaler Personenverkehr: CHF 150 Mio.; Ortsverkehr: CHF 50 Mio.; touristisches ÖV-Angebot: CHF 15 Mio.) sollen dem Parlament im Rahmen der dritten Nachmeldung zum Voranschlag 2022 unterbreitet werden. Den Kredit für den Schienengüterverkehr in der Höhe von CHF 25 Mio. hatte der Bundesrat bereits mit dem Nachtrag II zum Voranschlag 2021 beantragt.⁵⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beriet in der Wintersession 2021 den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**. Olivier Français (fdp, VD) stellte die Vorlage vor, die in der kleinen Kammer unumstritten war. Er wies auf die Bedeutung des regionalen Personenverkehrs als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hin, sichere dieser doch auf über 1'400 öffentlichen Verkehrslinien die täglichen Fahrten von rund 2.5 Millionen Menschen. Er bat sodann im Namen der KVF-SR, auf die Vorlage einzutreten und diese gemäss dem Beschluss des Nationalrates anzunehmen. Die kleine Kammer kam diesem Ansinnen nach und sprach sich einstimmig für die Annahme des Entwurfes aus.⁵⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2021 als Erstrat über die **Vorlage zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Die Rednerinnen und Redner betonten in der Debatte über das Eintreten, welches von keiner Fraktion bestritten wurde, die Relevanz des öffentlichen Verkehrs für die Mobilität der Schweizer Bevölkerung. Es gebe jedoch einen Reformbedarf bei gewissen Punkten des Systems; dieses solle daher durch vereinfachte Verfahren, mehr Transparenz, eine höhere Effizienz und eine Stärkung des Service public verbessert werden, erläuterte Kommissionssprecherin Pasquier-Eichenberger (gp, GE).

In der Detailberatung gaben vor allem zwei Punkte zu reden. Einer betraf die Umsetzung von vier gleichlautenden parlamentarischen Initiativen, die vergünstigte ÖV-Tageskarten für Schulklassen gefordert hatten. Die Mehrheit der KVF-NR hatte das Gesetz in Umsetzung dieser Initiativen mit einem entsprechenden Passus ergänzt. Zu diesem Mehrheitsantrag der Kommission gesellten sich noch zwei Minderheitsanträge. Der erste Minderheitsantrag Bregy (mitte, VS) verlangte, dass der Bundesrat einen Maximaltarif für diese Tageskarten definieren kann und der Bund die Mindereinnahmen, die den Transportunternehmen durch die Vergünstigung der Tageskarten entstehen, ausgleicht. Der zweite Minderheitsantrag Wasserfallen (fdp, BE) hingegen wollte den ganzen Passus zu den Tageskarten streichen, da er eine «Marktverzerrung zugunsten des bestellten öffentlichen Verkehrs» befürchtete, welche privatwirtschaftliche Unternehmen diskriminiere. Der Nationalrat entschied sich von den drei Anträgen für den Minderheitsantrag Bregy.

Der zweite grössere Diskussionspunkt betraf eine von der Mehrheit der Kommission eingebrachte Regelung zum Kartellrecht bei der Vertriebsinfrastruktur im Bereich des öffentlichen Verkehrs – genannt Nova. Diese wird für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs verwendet. Die Kommissionsmehrheit beantragte, dass das Kartellrecht hier keine Anwendung finden solle, weil «der Vertrieb und die Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr schon genügend reguliert seien», wie Kurt Fluri (fdp, SO) für die Mehrheit erläuterte. Eine Minderheit Wasserfallen hingegen wies darauf hin, dass auch private Unternehmen diese Plattform nutzten, weshalb es opportun sei, diese Infrastruktur dem Kartellrecht zu unterstellen. Der Minderheitsantrag Wasserfallen wurde auch von Verkehrsministerin Sommaruga unterstützt, er fand jedoch im Nationalrat keine Mehrheit.

Im Übrigen folgte die grosse Kammer den Vorschlägen ihrer vorberatenden Kommission und blieb damit im Wesentlichen auf der Linie des Bundesrats.

In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 135 zu 53 Stimmen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion, welche einige Minderheitsanträge mitunterstützt oder gar initiiert hatte und sich mit diesen meist nicht hatte durchsetzen können.⁵⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte beugten sich in der Wintersession 2021 über das **zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Im **Nationalrat** lag ein Minderheitsantrag auf Nichteintreten vor. Benjamin Giezendanner (svp, AG) erläuterte für diese Minderheit, dass ihm vor allem die geplante weitere Unterstützung des Schienengüterverkehrs ein Dorn im Auge sei. Hier gehe es nicht mehr darum, Covid-19-bedingte Ausfälle auszugleichen, sondern darum, «strukturelle Defizite zu decken, sei es bei der Alptransit Gotthard AG oder bei SBB Cargo». Der Nationalrat lehnte den Nichteintretensantrag der Minderheit jedoch ab. Ebenso erging es weiteren Minderheitsanträgen von linker und rechter Seite, welche eine Fortführung der Unterstützungsmassnahmen bis mindestens Ende 2022 (Pult; sp, GR) respektive eine kürzere Dauer der Unterstützung des touristischen Verkehrs (Giezendanner) verlangt hatten. Angenommen wurde hingegen ein weiterer Antrag Giezendanner, wonach die Betreiber touristischer Angebote zuerst alle Reserven aufbrauchen müssen, bevor sie Unterstützungsleistungen erhalten. Einstimmig angenommen wurde auch ein Antrag Romano (mitte, TI), die Vorlage dem fakultativen

Referendum zu unterstellen. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat die Vorlage mit 131 zu 47 Stimmen bei 7 Enthaltungen deutlich an. Lediglich in der SVP-Fraktion gab es eine Nein-Mehrheit.

Der **Ständerat** befasste sich rund eine Woche später mit der Vorlage und folgte dem Nationalrat in fast allen Punkten. Einzig zu den Reserven der Betreiber touristischer Angebote vertrat die kleine Kammer eine andere Meinung. Sie entschied, dass diese Anbieter bereits Unterstützung erhalten sollen, wenn die Ausfälle grösser sind als ein Drittel der zwischen 2017 und 2019 gebildeten Reserven.

Diese Differenz konnte bereits zwei Tage später behoben werden, als der Nationalrat der Version des Ständerates folgte. Die beiden Räte stimmten der Vorlage in den **Schlussabstimmungen** deutlich zu. Die grosse Kammer tat dies mit 145 zu 44 Stimmen bei 6 Enthaltungen, die kleine Kammer mit 40 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen.⁶⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Frühjahrsession 2022 als Zweitrat über die **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga auf die wichtigsten Ziele der Vorlage – etwa eine moderne Rechnungslegung oder die Vereinfachung der Regelungen, Abläufe und Bestellinstrumente für den Regionalverkehr – hingewiesen hatte, wurde Eintreten ohne Gegenstimme beschlossen.

Wie bereits im Nationalrat gaben auch im Ständerat die verbilligten Tageskarten für Schulklassen sowie die Anwendung des Kartellrechts beim Vertrieb von Fahrausweisen Anlass zu langen Diskussionen: Bei den vergünstigten Tageskarten ergänzte der Ständerat die entsprechende Bestimmung aufgrund eines Antrags Chassot (mitte, FR) um einen Zusatz zu kulturellen Veranstaltungen. Somit müssen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs auch für Kulturanlässe von Kindern und Jugendlichen einen ermässigten Tarif bereitstellen. Eine Minderheit der KVF-SR um Werner Salzmann (svp, BE) hatte vergeblich argumentiert, dass dieser Passus private Reisecaranbieter, die auch stark auf solche Ausflüge von Kindern und Jugendlichen fokussiert seien, benachteiligen würde. Hingegen strich der Ständerat den Absatz zu den Höchstpreisen der Tageskarten. Dadurch steht der Bund nicht in der Pflicht, den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die durch einen Höchstpreis entstehenden Mindereinnahmen auszugleichen. Weiter beschloss der Ständerat – aufgrund eines Antrags einer Minderheit Dittli (fdp, UR) und entgegen der Entscheidung des Nationalrates –, dass der Vertrieb im öffentlichen Verkehr nicht vom Geltungsbereich des Kartellgesetzes ausgenommen werden soll. Dies würde dem Wettbewerb im Mobilitätsmarkt schaden, argumentierte Dittli.

Zu diesen beiden Punkten gesellten sich noch weitere kleinere und grössere Differenzen gegenüber der grossen Kammer. So beschloss der Ständerat etwa, bei Art. 35a zu den Grundsätzen der Rechnungslegung einem Einzelantrag Dittli zu folgen, wonach Unternehmen, die zu höchstens einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen, von gewissen Bestimmungen ausgenommen werden. Dadurch dürfen diese Unternehmungen bei Offerten Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen und somit Leistungen zu «Marktpreisen» anbieten. Dieser Entschluss fiel ganz zum Unmut von Bundesrätin Sommaruga, welche monierte, dass der Ständerat damit etwas zulasse, «was eines der Probleme bei den Subventionsfällen war». Ebenfalls nicht erfreut war Simonetta Sommaruga über den Entscheid des Stöckli, dass die Unternehmen ihren Gewinn zu je einem Drittel als Spezialreserve verbuchen, an die Abgeltung des Folgejahres anrechnen und selber nach ihrem Gusto einsetzen können. Minderheitensprecher Rechsteiner (sp, SG) zeigte sich ebenfalls unerfreut über diesen Beschluss. Dadurch sei es schlussendlich möglich, «Dividenden auszuschütten und Boni an die Verwaltungsräte zu bezahlen»; hier gehe es aber um öffentliche Gelder, die gemäss Rechsteiner im System verbleiben sollten.

In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft sodann einstimmig angenommen.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2022 beugte sich der **Nationalrat** ein zweites Mal über die **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** und befasste sich mit den **Differenzen**, die der Ständerat geschaffen hatte. Der Nationalrat konnte mehrere Punkte bereinigen, es verblieben jedoch noch einige gewichtige Unterschiede. Diese betrafen zum einen die Ermittlung der ungedeckten Kosten der Unternehmen: Der Nationalrat lehnte es ab, dass Unternehmungen, die höchstens zu einem Drittel im Besitz öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen, Leistungen zu Marktpreisen verrechnen dürfen. Zum anderen sprach sich die grosse Kammer dafür aus, das Gewinnverbot nicht zu lockern. Gemäss dem Willen der grossen Kammer sollen zwei Drittel des Unternehmensgewinns einer Spezialreserve zugeführt werden, welche zur Deckung von Verlusten verwendet werden soll. Eine weitere kleine Differenz bestand nach der Beratung durch die grosse Kammer

noch bei der Frist zur Einreichung der Planrechnung bei den Angebotsvereinbarungen zwischen der öffentlichen Hand und den Unternehmen. Schliesslich resultierte auch eine kleine sprachliche Differenz in der Frage des Vergabeentscheids.⁶²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** gelangte in der Herbstsession 2022 zur **Differenzbereinigung** in den Ständerat. Dabei blieben jedoch bei den zwei wichtigsten Punkten Differenzen zur grossen Kammer bestehen. Bei beiden Punkten nahm der Ständerat eine Neuformulierung der vorberatenden KVF-SR an, die einen Kompromissvorschlag darstellten, wie Kommissionssprecher Hans Wicki (fdp, NW) ausführte. So kam der Ständerat dem Nationalrat entgegen, indem er entschied, dass die Unternehmen die Hälfte des Gewinnes aus den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten einer Spezialreserve zuweisen müssen, welche nur zur Deckung von Verlusten in diesem Zusammenhang gebraucht werden darf. Ursprünglich wollte der Ständerat lediglich ein Drittel des Gewinns dieser Reserve zuweisen. Bei der Ermittlung der ungedeckten Kosten der Unternehmen beschloss die kleine Kammer, dass Unternehmungen innerhalb der konzessionierten Personenbeförderung Marktpreise verrechnen dürfen, sofern «einzelne Leistungen überwiegend zu Marktpreisen ausserhalb der konzessionierten Personenbeförderung erbracht werden» (Wicki). Verkehrsministerin Sommaruga bat den Ständerat vergeblich, der Version des Nationalrates zuzustimmen.⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nachdem sich National- und Ständerat im Rahmen des Differenzbereinigungsverfahrens in den strittigen Punkten des **Personenbeförderungsgesetzes** nicht einig geworden waren, kam in der Wintersession 2022 die **Einigungskonferenz zum Zug**. Diese schlug vor, bei allen Differenzen der Version des Ständerates zu folgen.

Dies bedeutete, dass Verkehrsunternehmen in bestimmten Fällen Leistungen an Dritte auch bei konzessionierten, also subventionierten Leistungen zu Marktpreisen kalkulieren können, was so gegebenenfalls zu Gewinnen führen kann. Die Hälfte der Gewinne aus den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Leistungsangeboten soll aber einer Spezialreserve zugewiesen werden. Diese Spezialreserve soll es ermöglichen, allfällige zukünftige Defizite zu decken. Die Kantone sollen verlangen können, dass die Hälfte der Gewinne aus dem Ortsverkehr, bei dem sie die Besteller sind, ebenfalls einer Reserve zugeführt wird.

Dieser Entwurf wurde sodann von beiden Räten angenommen; der Ständerat hiess ihn einstimmig gut, im Nationalrat stimmten lediglich Mitglieder der SVP-Fraktion gegen den Entwurf.

In den Schlussabstimmungen am Ende der Wintersession 2022 zeigte sich ein ähnliches Bild: Der Nationalrat nahm die Vorlage mit 150 gegen 38 Stimmen bei 8 Enthaltungen an, wobei die ablehnenden Stimmen wiederum ausschliesslich aus den Reihen der SVP-Fraktion stammten. Die kleine Kammer stimmte dem Geschäft erneut einstimmig zu.⁶⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.02.2023
MARCO ACKERMANN

Im Februar 2023 beschloss der Bundesrat die **Botschaft zum vierten Programm des Agglomerationsverkehrs** – zum sogenannten «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr». Mit insgesamt CHF 1.6 Mrd. will der Bund alle 32 Agglomerationen, die Projekte eingereicht hatten, unterstützen. Die Bundesbeiträge belaufen sich dabei auf 30 bis 45 Prozent der totalen Projektkosten. Von dem Gesamtbetrag sollen je rund 30 Prozent dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr, dem Velo- und Fussverkehr sowie gut 10 Prozent den Verkehrsdrehscheiben zugutekommen. Unterstützt werden sollen im Rahmen des vorliegenden Programms beispielsweise Batterie-Bus-Infrastrukturen in diversen Städten, die Verlängerung von Tramlinien oder die Umgestaltung von Strassen und Plätzen zur Steigerung der Standortattraktivität oder Sicherheit.

Die Vernehmlassung, welche von Juni 2022 bis September 2022 durchgeführt worden war, hatte zur Folge, dass gut dreissig Projekte zusätzlich ins Programm aufgenommen wurden. Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden habe sich mit den Grundzügen der Vorlage aber einverstanden gezeigt, so der Bundesrat in seiner Botschaft.

Agglomerationsprogramme beinhalten Projekte, um den Verkehr in mehreren Gemeinden in Agglomerations- und Stadtgebieten aufeinander abzustimmen und beispielsweise an urbane Entwicklungen anzupassen. Die finanziellen Mittel des Bundes für die Beteiligung an den Agglomerationsprogrammen stammen aus dem NAF und die

entsprechenden Ausschreibungen finden alle vier Jahre statt.⁶⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.06.2023
MARCO ACKERMANN

Die **Reaktionen** auf die Botschaft zum **vierten Programm des Agglomerationsverkehrs** fielen in der FK-NR und in der KVF-NR positiv aus. Beide Kommissionen beantragten im Frühling 2023 einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Die FK-NR war der Ansicht, das vom Bundesrat präsentierte Programm entspreche dem vom Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vorgesehenen Rahmen und erziele die gewünschte Wirkung in den Agglomerationen. Die federführende KVF-NR befürwortete sämtliche vorgeschlagenen Agglomerationsprogramme und beantragte zusätzlich mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Strassentunnel Moscia-Acapulco (TI) als «integralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms «Locarnese» anzuerkennen» und den Kredit von CHF 1.6 Mrd. entsprechend um CHF 38 Mio. zu erhöhen. Zwei Minderheiten beantragten zum einen eine Änderung bei den Abzügen vom Bundesbeitragsatz an die Projekte und zum anderen eine Koppelung des Inkrafttretens dieser Vorlage mit jener des Ausbaus des Nationalstrassen, damit «verschiedene Projekte und Verkehrsträger [nicht] gegeneinander ausgespielt werden».

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Nationalrat** mit dem bundesrätlichen Entwurf. Für Diskussionen gesorgt hatte in der grossen Kammer dabei erstens der von der KVF-NR zusätzlich beantragte Strassentunnel Moscia-Acapulco im Tessin und die dazugehörige Krediterhöhung von rund CHF 38 Mio. Während die mitberichtende FK-NR auf diesen Tunnel verzichten wollte, stimmte der Rat für die zusätzliche Finanzierungsbeteiligung. Zwar sei dieses Projekt «sozusagen hineingeschmuggelt» und nicht nach dem üblichen Verfahren in das Programm aufgenommen worden, wie Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) im Rat erklärte. Da es wohl aber keine präjudizielle Wirkung für zukünftige Projektaufnahmen entfalte, solle sich doch die ständerätliche Kommission dieser Sache nochmals annehmen.

Zweitens diskutierte die grosse Kammer über die Höhe der Beitragszahlungen des Bundes an die Projekte. Grundsätzlich war vorgesehen, dass sich der Bund mit Zahlungen in der Höhe von 30 bis 45 Prozent der Gesamtkosten an den Projekten beteiligt. Die bundesrätliche Regelung sah jedoch auch Kürzungen der Beiträge in der vierten Generation um fünf Prozent vor, wenn in vorherigen Programmen (jenen aus der ersten und zweiten Generation) Massnahmen in der entsprechenden Agglomeration ungenügend umgesetzt worden waren. Eine Minderheit Pasquier-Eichenberger (gp, GE) wollte auf solche Bestrafungen (in den Regionen Burgdorf, Chablais, Chur, Grand Genève, Réseau Urbain Neuchâtelois und Agglo Y) verzichten und den Kredit entsprechend um CHF 35 Mio. erhöhen, damit die Projekte schnell realisiert werden könnten. Die Kommissionsmehrheit wollte mit dieser Massnahme hingegen sicherstellen, dass die Mittel zukünftig effektiv eingesetzt werden. Die Kürzungen fänden dort statt, wo die «Verzögerungen auf ein Selbstverschulden der Trägerschaft zurückzuführen» seien, erklärte Kurt Fluri. Der Rat folgte in diesem Anliegen ebenfalls der Mehrheit und behielt die Kürzungen bei.

Drittens beriet der Nationalrat einen Minderheitsantrag Wasserfallen (fdp, BE) zur Koppelung der Vorlage mit jener zum Ausbaus des Nationalstrassen. Wasserfallen wollte im Namen der FDP-Fraktion eine solche Verbindung vornehmen, da die beiden Vorlagen als Gesamtsystem betrachtet werden müssten. Die Gegenseite warf der Fraktion hingegen vor, das Agglomerationsprogramm in «Geiselhaft» zu nehmen, um dem umstrittenen Ausbau der Nationalstrassen unter die Arme zu greifen, wie etwa Barbara Schaffner (glp, ZH) kritisierte. Die Verknüpfung der beiden Vorlagen wurde schliesslich mit 109 zu 87 Stimmen abgelehnt, wobei die geschlossen stimmende SVP-Fraktion zusammen mit Teilen der FDP- und der Mitte-Fraktionen erfolglos für eine Verknüpfung votierten.

Zum Schluss stellte sich die grosse Kammer klar hinter die Vorlage: Einstimmig mit 196 Stimmen und ohne Enthaltungen erteilte der Nationalrat den rund 1200 Massnahmen in 32 Agglomerationen im Umfang von CHF 1.6 Mrd. grünes Licht. Die finanziellen Mittel zur Beteiligung des Bundes an diesen Projekten stammten aus dem entsprechenden Topf der zweckgebundenen Mineralölsteuer (NAF). Verkehrsminister Albert Rösti zeigte sich im Rat zufrieden und bezeichnete die Agglomerationsprogramme als «zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, denn sie berücksichtigen alle Verkehrsträger, vom Auto über Bus, Tram, Velo letztlich bis hin zum Zu-Fuss-Gehen». Das Geschäft ging damit mit einer Anpassung am bundesrätlichen Entwurf (dem Strassentunnel Moscia-Acapulco) an den Ständerat.⁶⁶

Wie bereits ihre Schwesterkommissionen im Nationalrat sprachen sich auch die KVF-SR und die FK-SR für das **vierte Programm des Agglomerationsverkehrs** aus. Während die FK-SR der Vorlage des Bundesrats vorbehaltlos zustimmte, gab es in der KVF-SR aber Uneinigheiten bezüglich der Aufnahme des Strassentunnels Moscia-Acapulco in das Programm und bezüglich des Abzugs von fünf Prozent auf dem Beitragssatz für Projekte, welche ihre Eingaben in den vorherigen Programmen des Agglomerationsverkehrs ungenügend umgesetzt hatten. Die Kommission empfahl ihrem Rat, den Strassentunnel nicht in das Programm aufzunehmen und den Malus beizubehalten.

Im **Ständerat** wurde Eintreten auf das Geschäft ohne Gegenantrag beschlossen. In der Detailberatung zeichneten sich jedoch dieselben Debatten ab wie bereits in der Vorberatung der KVF-SR. Gegen den Abzug von fünf Prozent auf dem Beitragssatz für zuvor unzureichend umgesetzte Projekte meldete sich Lisa Mazzone (gps, GE) als Sprecherin der Kommissionsminderheit zu Wort. Sie erachtete es nicht als angemessen, aktuelle Projekte für Umsetzungsprobleme in der Vergangenheit abzustrafen. Kommissionssprecher Hans Wicki (fdp, NW) hingegen erachtete den Strafabzug als angemessen. In früheren Projekten habe es etliche selbstverschuldete Verzögerungen gegeben, welchen so entgegengewirkt werden solle. Bundesrat Albert Rösti ergänzte, dass das Parlament einen Anreiz für die beschleunigte Umsetzung der Projekte gewünscht habe, welcher nun in Form des Strafabzugs gesetzt werden solle. Der Ständerat sprach sich schliesslich mit 22 zu 17 Stimmen für Beibehalten des Strafabzugs aus.

Weiter gab auch die Aufnahme des Strassentunnels Moscia-Acapulco als Bestandteil des Agglomerationsprogramms «Locarnese» Anlass zu Diskussionen. Wie Hans Wicki für die KVF-SR verlauten liess, sei das Projekt nicht von der entsprechenden Agglomeration eingereicht worden, zudem könne eine nachträgliche Aufnahme ausserhalb der Projektausschreibung ein gefährliches Präjudiz schaffen. Für die Aufnahme des Strassentunnels lagen zwei Einzelanträge vor. Marco Chiesa (svp, TI) forderte, dass der Tunnel gemäss dem Vorschlag des Nationalrats in das Programm aufgenommen wird. Der Tunnel sei für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie für den Pendler- und Transitverkehr unerlässlich. Auch Eva Herzog (sp, BS) betonte die Wichtigkeit des Strassentunnels. Angelehnt an die nachträgliche Aufnahme der Umfahrung Oberburg in die dritte Generation des Programms Agglomerationsverkehr knüpfte Herzog die Aufnahme des Strassentunnels in ihrem Einzelantrag daran, dass der Bundesrat eine entsprechende Botschaft ausarbeite und diese nachträglich dem Parlament vorlegt. Bundesrat Rösti anerkannte zwar die Notwendigkeit des Strassentunnels, beantragte jedoch die Ablehnung der Einzelanträge, um die festgelegten Prozesse einzuhalten. Er erklärte sich aber bereit, das Projekt in die fünfte Generation des Programms Agglomerationsverkehr von 2028 aufzunehmen. Mit 23 zu 18 Stimmen folgte der Ständerat zwar erst dem Antrag Chiesa anstelle des Antrags Herzog, lehnte Ersteren jedoch in der Folge mit 21 zu 19 Stimmen zugunsten des Antrags der Kommission ab. Somit ging das Geschäft zur Differenzbereinigung zurück an den Nationalrat.⁶⁷

Nachdem der Ständerat in der Herbstsession 2023 als Zweitrat die **Botschaft zum vierten Programm des Agglomerationsverkehrs** behandelt hatte, beugte sich der **Nationalrat** noch in derselben Session über eine erste Runde der **Differenzbereinigung**. Zur Debatte stand dabei die vom Nationalrat in der ersten Runde befürwortete Aufnahme des Strassentunnels Moscia-Acapulco in den bundesrätlichen Entwurf, wogegen sich der Ständerat gestellt hatte.

Die KVF-NR hatte in Anbetracht des Beschlusses der kleinen Kammer beantragt, den Wortlaut des Einzelantrags Herzog (sp, BS) aus dem Ständerat in den bundesrätlichen Entwurf zu übernehmen. Laut Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) sei die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Projekts weitgehend unbestritten. Durch die vorgeschlagene Änderung könne der Kanton Tessin sein Projekt nachträglich zur Prüfung einreichen. Eine Botschaft des Bundesrats zum Projekt wird laut Fluri anschliessend nur dann erstellt, wenn das Projekt drei Bedingungen erfülle: Erstens müssten flankierenden Massnahmen zugunsten des öffentlichen und Langsamverkehrs in die Planung aufgenommen werden, zweitens dürften die Kosten für den Strassentunnel die freigegebenen Mittel aus den bereits umgesetzten oder geplanten Generationen des Programms nicht überschreiten und drittens müsse der Kanton Tessin das Projekt so weit ausarbeiten, dass das Vorhaben ohne die Verpflichtungskredite nicht weiter geplant und umgesetzt werden könne. Zu Gunsten des Strassentunnels meldete sich auch der Tessiner SP-Nationalrat Bruno Storni zu Wort. Laut Storni sei die Planung des Projekts bereits weit fortgeschritten und der Baubeginn für 2026/27 geplant. Würde der Tunnel nun nicht in die vierte Generation

des Programms Agglomerationsverkehr aufgenommen, käme es zu beachtlichen Bauverzögerungen, da der Tessiner Kantonsrat somit erst mit der fünften Generation des Programms Agglomerationsverkehr eine konkrete Botschaft zum Bau des Tunnels fassen könnte.

Eine Kommissionsminderheit beantragte dagegen aus formalen Gründen, den Strassentunnel Moscia-Acapulco aus der Vorlage zu streichen. Die Minderheit würde das Projekt laut Michael Töngi (gp, LU) aber unterstützen, sobald es korrekt eingegeben werde. Auch Bundesrat Albert Rösti sprach sich weiterhin gegen die Aufnahme des Strassentunnels in die Vorlage aus. Die Notwendigkeit des Projekts seit unbestritten aber der Baustart würde mit einer Aufnahme des Projekts in die fünfte Generation des Programms Agglomerationsverkehr nur wenig verzögert. Zudem sollte laut Rösti verhindert werden, dass der vierjährige Prozess des Programms unterbrochen wird und zukünftig alle Kantone Zusatzbotschaften ausserhalb des ordentlichen Rahmens des Programms Agglomerationsverkehr fordern können.

Verschiedene Fragen wurden zudem zum Vergleich des Strassentunnels Moscia-Acapulco mit der Umfahrung Oberburg laut. Während die Kommissionsminderheit und Bundesrat Rösti angaben, dass die Situation rund um die Aufnahme der Projekte zu verschieden sei, um das Vorgehen der dritten Generation des Programms für den Tessiner Tunnel zu übernehmen, sah Bruno Storni durchaus Parallelen zwischen den beiden Projekten. Die Planung des Strassentunnels sei zwar noch nicht konkret eingereicht worden, die Rahmenbedingungen des Bauvorhabens wie beispielsweise der Standort, die Länge oder das ungefähre Budget seien aber in der mittlerweile drei Jahre andauernden Planung beschlossen worden.

Schlussendlich stellte sich eine grosse Mehrheit des Nationalrats hinter den Strassentunnel Moscia-Acapulco. Der Mehrheitsantrag zur Aufnahme des Projekts wurde mit 130 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen gutgeheissen, womit das Geschäft zur erneuten Prüfung an den Ständerat überwiesen wurde.⁶⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.12.2023
LENA BALTISSER

In der Wintersession 2023 beriet der **Ständerat** eine letzte **Differenz im vierten Programm des Agglomerationsverkehrs**. Diese betraf den Strassentunnel Moscia-Acapulco. Der Nationalrat hatte in der Herbstsession an der Aufnahme des Tunnels in die vierte Generation des Programms festgehalten. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat nun, dem Entscheid des Nationalrats zuzustimmen und das Projekt im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr in einer separaten Botschaft erarbeiten zu lassen. Kommissionssprecher Hans Wicki (fdp, NW) führte aus, dass sich die Mehrheit der Kommission angesichts der grossen Notwendigkeit des Projekts für den vorgeschlagenen Kompromiss mit der separaten Botschaft ausgesprochen hatte, auch wenn in der Kommission noch immer Bedenken bestanden hätten, dass mit der nachträglichen Aufnahme des Projekts möglicherweise ein Präjudiz geschaffen werde. Auch Bundesrat Albert Rösti beantragte um der Effizienz willen, auf den Vorschlag des Nationalrats einzutreten. Er betonte aber, dass die ordentlichen Vorgänge und die an die Aufnahme des Strassentunnels geknüpften Bedingungen eingehalten werden müssten.

Der Ständerat stellte sich schlussendlich stillschweigend hinter den Nationalrat und bereinigte die letzte Differenz, womit das Geschäft erledigt war.⁶⁹

1) FF, 2010, p. 3841 ss.; BO CE, 2010, p. 911; BO CN, 2010, p. 2042 ss.; FF, 2010, p. 263 s.

2) BBI 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

3) AB NR, 2017, S. 618 ff.; AB SR, 2017, S. 157 ff.; BBI, 2016, S. 8817 ff.

4) Presse du 9.2.7.4 et 14.4.05; DETEC, communiqué de presse, 13.4.05.

5) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.

6) FF, 2006, p. 811 ss.; DETEC, communiqué de presse, 2.12.05; presse du 3.12.05.

7) AB SR, 2006, S. 217 ff.; Presse vom 4.2. (Kommission) und 22.3.06.

8) AB NR, 2006, S. 1314 ff., 1317 ff. und 1414 ff.; Presse vom 23.8. (Kommission) und 26.-27.9.06; AB NR, 2006, S. 475.

9) AB SR, 2006, S. 862 f. und 924; AB NR, 2006, S. 1604; BBI, 2006, S. 8433 ff.

10) BBI 2021, S. 483 ff.

11) AB NR, 2021, S. 1028 ff.

12) AB SR, 2021, S. 1014 ff.

13) LNN, 28.3.85; Presse vom 29.3.85; 24.5.85; 14.12.85; 17.12.85; wf, Kurzkommentare, 13, 1.4.85; SZ, 15.4.85; 1.7.85; 25.10.85; BZ, 17.5.85; 1.7.85, 10.8.85; TW, 4.6.85; NZZ, 4.10.85; Vat., 17.10.85; 26.10.85; TAM, 50, 14.12.85; Der Staatsbürger, 1985, Nr. 1, S. 6 ff.; BBI, 1985, I, S. 193 ff.; Geschäftsbericht SBB 1985

14) Bahn 2000. Ergebnisbericht zur Zweckmässigkeitsprüfung EVED 1986; Genoud (1986). Les entreprises concessionnaires de transport « Rail 2000 » – Nouvelles missions – Nouvelles chances.; Jahresbericht LITRA 1985/86, S. 36 f.; Presse vom 28.1.86; Weibel (1986). Bahn 2000 und regionalpolitische Aspekte.

15) AB NR, 1986, S. 1384 ff.; AB NR, 1986, S. 2053; AB NR, 1986, S. 2080; AB NR, 1986, S. 963 f.; AB SR, 1986, S. 283 ff.; AB SR, 1986, S. 568 ff.; AB SR, 1986, S. 810 ff.; AB SR, 1986, S. 825; AB SR, 1986, S. 842; Bundesamt für Verkehr (1986). Die Jurafusslinie im Konzept BAHN 2000.; TA, 22.1.86, 11.2.86; 25.2.86; 9.8.86, 19.12.86; SZ, 14.2.86, 6.3.86, 12.3.86, 4.4.86, 12.4.86, 28.5.86, 16.6.86, 10.7.86; JdG, 5.4.86; Bund, 22.1.86, 5.4.86, 14.5.86, 20.6.86, 7.7.86, 11.7.86; 24 Heures, 13.10.86; Ww, 44, 30.10.86, 4, 23.1.86; Presse vom 18.2.86; 8.3.86, 16.4.86, 6.5.86; 22.8.86; 27.8.86, 28.8.86, 19.9.86, 3.10.86, 8.10.86, 9.10.86, 14.11.86, 18.12.86; BaZ, 20.3.86; NZZ, 5.4.86, 14.4.86; 12.5.86; 16.8.86; 2.10.86; BZ, 6.8.86, 23.12.86.; VCS-Zeitung,

- 1986, Nr.4, S.16; Vat., 13.2.86;
- 16) AS, 1988, S. 364 f.; BBl, 1987, I, S. 46 f.; BBl, 1987, II, S. 482 ff.; BBl, 1988, S. 162 f.; BBl, 1988, S. 569 ff.; SZ, 23.1.87; Presse vom 23.11.-5.12.1987, 7.12.87; TA, 11.4.87 und AT, 27.11.87; TW, 14.11.87; WoZ, 6.11.87 und Ww, 19.11.87; Bund, 11.4.87; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 6. Dezember 1987, Zürich 1988.
- 17) BO CN, 1998, p. 2 ss. et 27 ss.; presse du 21.1.98.
- 18) BO CE, 1998, p. 282 ss. et 463; BO CN, 1998, p. 612 ss. et 812 s.; FF, 1998, p. 1171 ss., 1174 s., 1176 ss., 1191 ss. et 1202 s.
- 19) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.
- 20) FF, 2002, p. 3101 ss., 6137, 6138 et 6139; BO CE, 2002, p. 343 ss.; BO CN, 2002, p. 1514 ss.
- 21) FF, 2007, p. 2517 ss.; presse du 10.3.07; DETEC, communiqué de presse, 9.3.07.; NZZ, 4.4, 5.5 et 22.8.07.
- 22) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.
- 23) BO CN, 2008, p. 178 ss.
- 24) BO CE, 2008, p. 372 ss. et 441 ss.; BO CN, 2008, p. 1079 ss., 1836 ss. et 1897 ss.; FF, 2008, p. 7757 ss; BO CN, 2008, p. 1914; FF, 2008, p. 3311 ss.; BO CN, 2008, p. 1131 ss.; BO CE, 2008, p. 517 ss.
- 25) BO CN, 2009, p. 120 ss., 269 s. et 591 ss.; BO CE, 2009, p. 122 ss. et 279; RO, 2009, p. 5597 ss.; LT et NZZ, 18.3.09; presse des 20 et 21.3.09.
- 26) BO CE, 2009, p. 44 ss. et 280; BO CN, 2009, p. 266 ss. et 595; FF, 2009, p. 1809 ss; BO CE, 2009, p. 50 s.
- 27) FF, 2009, p. 487; NZZ, 25.6.09; DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.
- 28) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eigenerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (Hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBl, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung), BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).
- 29) Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR
- 30) AB SR, 2019, S. 69 ff.; BBl, 2018, S. 7321 ff.; Ergebnisbericht Vernehmlassung AS 2030; Medienmitteilung KVF-SR vom 19. Februar 2019; BLZ, QJ, 20.2.19; Lib, NZZ, 7.3.19
- 31) AB NR, 2019, S. 813 ff.; BaZ, Exp, NZZ, SGT, 5.6.19
- 32) AB SR, 2019, S. 358 f.
- 33) AB NR, 2019, S. 1366; AB SR, 2019, S. 587
- 34) BBl, 2023 2061; Ergebnisbericht zur Vernehmlassung; 24H, AZ, CdT, Lib, TG, 17.8.23; SZ, 18.8.23
- 35) AB SR, 2023, S. 1216 ff.; Medienmitteilung FK-SR vom 10.10.2023; Medienmitteilung KVF-SR vom 22.11.2023
- 36) BO CN, 2007, p. 196.; Initiatives: BO CE, 2003, p. 128 ss. et 2007, p. 260. Motions : BO CN, 2007, p. 1553.
- 37) Presse du 20.12.08.
- 38) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.
- 39) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 685 ss.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1413 ss.; FF, 2010, p. 6293 s.
- 40) AB NR, 2016 S. 118 ff.; AB NR, 2016, S. 1214; AB SR, 2016, S. 289 f.; AB SR, 2016, S. 570; BBl, 2015, S. 3999 ff.
- 41) AB NR, 2019, S. 192 ff.; BBl, 2018, S. 6809 ff.
- 42) AB SR, 2019, S. 359 ff.
- 43) AB NR, 2019, S. 1193 ff.
- 44) AB SR, 2019, S. 618 ff.
- 45) AB NR, 2019, S. 1509 ff.
- 46) AB SR, 2019, S. 784 ff.
- 47) AB NR, 2019, S. 1802 f.; AB SR, 2019, S. 888 f.
- 48) BBl 2020, S. 5481 ff.
- 49) BBl 2020, S. 6713 ff.
- 50) AB NR, 2020, S. 1372 ff.; AB SR, 2020, S. 634 ff.
- 51) AB SR, 2020, S. 843 f
- 52) AB NR, 2020, S. 2630 ff.
- 53) BBl 2021, 1485; Medienmitteilung Bundesrat vom 4.6.21
- 54) BBl 2021, 1483
- 55) Medienmitteilung ARE vom 15.9.21
- 56) AB NR, 2021, S. 2051 ff.
- 57) BBl 2021, 2614
- 58) AB SR, 2021, S. 1102 ff.
- 59) AB NR 2021, S. 2192 ff.
- 60) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB NR, 2021, S. 2461 ff.; AB NR, 2021, S. 2530; AB NR, 2021, S. 2757; AB SR, 2021, S. 1229 ff.; AB SR, 2021, S. 1347; AB SR, 2021, S. 1445
- 61) AB SR, 2022, S. 106 ff.
- 62) AB NR, 2022, S. 886 ff.
- 63) AB SR 2022, S. 713 ff.
- 64) AB NR, 2022, S. 2193 ff.; AB NR, 2022, S. 2316 f.; AB NR, 2022, S. 2457; AB SR, 2022, S. 1222 f.; AB SR, 2022, S. 1331 f.; AB SR, 2022, S. 1375
- 65) BBl, 2023 656; 24H, CdT, 23.2.23; SGT, 10.3.23
- 66) AB NR, 2023, S. 1114 ff.; AB NR, 2023, S. 1123; Medienmitteilung FK-NR vom 31.3.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.3.23
- 67) AB SR, 2023, S. 835-840; Medienmitteilung FK-SR vom 10.5.23; Medienmitteilung KVF-SR vom 30.6.23
- 68) AB NR, 2023, S. 1847ff.
- 69) AB SR, 2023, S. 1034 f.