

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Mineralölsteuer, Hafenanlagen, Schifffahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Heidelberger, Anja
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Heidelberger, Anja; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Mineralölsteuer, Hafenanlagen, Schifffahrt, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	9
Schifffahrt	9
Luftfahrt	26

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
GPK	Die Geschäftsprüfungskommissionen
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-NR	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
SNB	Schweizerische Nationalbank
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EDA	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BSO	Bodensee-Schiffahrts-Ordnung
SSA	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt
PVK	Parlamentarische Verwaltungskontrolle
PUK	Parlamentarische Untersuchungskommission
BWL	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
FinDel	Finanzdelegation
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung
CESNI	Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
<hr/>	
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CdG	Les Commissions de gestion
CDF	Contrôle fédéral des finances
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CN	Commission de gestion du Conseil national
ARE	Office fédéral du développement territorial
BNS	Banque nationale suisse
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
EEE	l'Espace économique européen
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
DFAE	Département fédéral des affaires étrangères
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
RNC	Règlement de la Navigation sur le lac de Constance
OSNM	Office suisse de la navigation maritime
CPA	Contrôle parlementaire de l'administration
CEP	Commission d'enquête parlementaire
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
DéIFin	Délégation des finances
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
OLOGA	Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
CESNI	Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure
CCNR	Commission centrale pour la navigation du Rhin

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Le financement des projets de construction dans les domaines de la route et du rail est demeuré au cœur des préoccupations au cours de l'année sous revue. Fin 2008, le Conseil fédéral avait communiqué que le **fonds d'infrastructures et le fonds pour les transports publics (FTP)** ne suffiraient pas pour payer la totalité des projets approuvés par les chambres. Si l'administration fédérale des finances a exclu toute hausse d'impôt, elle a plaidé pour une participation accrue des utilisateurs des infrastructures concernées. Le Conseil fédéral a proposé de renchérir de 18 à 22 centimes par litre la surtaxe sur les carburants afin de dégager CHF 1,4 milliards pour les projets autoroutiers. Concernant le rail, tant le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, que le patron des CFF, Andreas Meyer, ont souligné que la clientèle serait inévitablement amenée à contribuer plus fortement au développement de l'infrastructure ferroviaire. Le ministre des transports s'est en outre démarqué du collège gouvernemental en critiquant les mesures d'économies concernant les infrastructures de transports adoptées par le Conseil fédéral. Enfin, il s'est montré sceptique quant à la possibilité d'un financement privé des projets d'infrastructures, estimant que seul l'Etat est à même de supporter les risques de projets de cette envergure.¹

BERICHT
DATUM: 03.11.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont fiables et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports.²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.06.2014
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Händen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den

Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.³

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Renforçant encore cette tendance, les Chambres, lors des discussions sur le budget 1993, ont **renoncé à toute économie en matière de construction de routes**. C'est ainsi qu'elles ont voté un montant total de CHF 1.481 milliards. En outre, elles ont même accepté une proposition de C. Frey (prd, NE) proposant d'y affecter CHF 100 millions de plus en cas d'acceptation en référendum de la hausse du prix de l'essence. La grande majorité de ces sommes seront là-aussi affectées à la construction des autoroutes en Suisse romande; le débat sur le budget étant intervenu en fin d'année après le refus en votation de l'EEE, la majorité alémanique a été conduite à faire un geste à l'endroit des Romands qui avaient massivement accepté le traité.⁴

**DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE**
DATUM: 15.05.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a rendu la version définitive de son **contre-projet à l'initiative Avanti**. Les éléments de l'ébauche esquissée en 2001 ont été repris intégralement. L'accent a été mis sur les problèmes posés par les trafics privé et public aux abords des grandes villes, ainsi que sur des dispositions permettant d'augmenter la capacité autoroutière sur les tronçons les plus encombrés de l'A1 entre Genève et Lausanne d'un côté, et entre Berne et Zurich de l'autre. Sur ce dernier point, le Conseil fédéral donnait raison aux initiants. Le contre-projet **rejetait la construction d'une nouvelle galerie routière au Gothard**. Elle contrevenait à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, adopté en votation populaire en 1994. De plus, aux yeux du Conseil fédéral, celle-ci mettait en péril la rentabilité des NLFA et affaiblissait le transfert du transit alpin sur le rail. Les dispositions transitoires du contre-projet précisaient en outre que le Conseil fédéral présentera un an après l'acceptation de ce nouvel article constitutionnel, un programme destiné à accroître la capacité du réseau des routes nationales et à améliorer la fluidité du trafic dans les zones urbaines. Le programme sera conçu de manière à ce que les projets urgents puissent être mis à l'enquête publique au plus tard huit ans après l'acceptation dudit article. Les principaux problèmes de circulation se posaient dans les agglomérations de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, Lugano, Saint-Gall, Winterthour et Zurich, ainsi que sur certains tronçons de l'axe est-ouest du réseau des routes nationales. Les tronçons critiques seront examinés de concert avec les cantons. Ensuite, il s'agira de décider dans quelle mesure les problèmes seront résolus par des investissements en faveur du rail ou de la route. Le financement de ces mesures dépendra du sort réservé à la modification constitutionnelle présentée dans le cadre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Elle permettrait d'investir les recettes du produit de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière dans les projets ferroviaires et routiers dans les agglomérations.⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a présenté les grandes lignes du programme qui serait soumis au parlement **si le contre-projet à l'initiative Avanti est accepté**. Il comprend trois volets. Le premier a trait à **l'achèvement du réseau des routes nationales** tel qu'il avait été décidé en 1960 par le parlement et complété ultérieurement. Il s'agit des tronçons de l'A16 Transjurane, A9 Haut-Valais, A8 Brünig, A5 Neuchâtel, A5 contournement de Bienne, A4 contournement Ouest de Zurich. Le deuxième volet concerne **les aménagements du réseau des routes nationales**. Le DETEC a établi un ordre des priorités provisoire. Il convient d'aménager en priorité trois tronçons de routes nationales situés en dehors des agglomérations, afin d'éliminer les goulets d'étranglement: A1/A2 Härkingen-Wiggertal, A1 Luterbach-Oesingen et A4 Andelfingen-Schaffhouse nord. Tous les autres tronçons situés en dehors des agglomérations, y compris le deuxième tube au Gothard, arrivent en 2ème et 3ème position. **Les projets dans les agglomérations** constituent le troisième volet. La situation dans les agglomérations n'est toutefois pas encore définie, tout particulièrement dans les grandes agglomérations caractérisées par les plus graves problèmes de trafic. La Confédération et les cantons élaboreront ensemble les projets d'agglomération réunissant le rail et la route, y compris le RER. Le programme du contre-projet serait **financé par le biais d'un fonds d'infrastructure**. Celui-ci serait alimenté par une partie du produit de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Comme premier apport, il bénéficierait de la moitié des réserves du financement spécial pour la circulation routière (CHF 1,6 milliard).⁶

ANDERES
DATUM: 01.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Après le rejet du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti", tant les partisans que les opposants à Avanti ont concédé que des mesures s'imposaient dans le domaine des transports. Moritz Leuenberger a donc **convié les milieux intéressés à discuter** de ce point ainsi que des autres problèmes liés aux transports. L'UDC a décliné l'invitation, préférant réclamer une réduction des taxes routières. Les divers intervenants ont été d'accord pour dire que les problèmes du trafic d'agglomération devaient être résolus de toute urgence. L'achèvement du réseau des routes nationales, la prise en compte des régions périphériques et l'utilisation adéquate de l'impôt sur les huiles minérales n'ont pas été contestés. Des divergences sont par contre apparues sur d'autres thèmes, tels que le fonds d'infrastructure, le road pricing et l'extension des routes nationales.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.08.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Chargé par les commissions des transports et des télécommunications du Conseil des Etats et du Conseil national, le DETEC a élaboré trois variantes pour apporter des solutions au trafic dans les agglomérations, aux problèmes liés aux routes nationales et aux régions périphériques et de montagne. La première variante prévoit un **fonds d'infrastructure** permettant de financer les contributions en faveur du trafic d'agglomération (route et rail). Il doit aussi assurer l'achèvement du réseau des routes nationales et supprimer les goulets d'étranglement. Ce fonds serait alimenté par les réserves du financement spécial pour la circulation routière (l'état du fonds en 2004 était de CHF 3,6 milliards) et par une partie des recettes affectées obligatoirement au domaine routier (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière). Il bénéficierait de CHF 20 milliards sur une période de 15 à 20 ans. Hormis la création de ce fonds, cette variante propose une aide fédérale accrue en faveur des routes principales dans les régions périphériques et de montagne. La deuxième variante prévoit la création d'un **fonds pour le trafic d'agglomération**. Il serait alimenté par les réserves du financement spécial, et, le cas échéant, par une partie des recettes routières à affectation obligatoire. Ce fonds serait doté de CHF 3 à 5 milliards sur 15 à 20 ans. Les routes nationales continueront de bénéficier des mécanismes existants. A l'instar de la première variante, celle-ci prévoit une augmentation des contributions en faveur des routes principales des régions périphériques et de montagne. La troisième variante envisage la création d'un **fonds d'urgence provisoire**, aux moyens limités et destiné à financer les projets de transport les plus urgents. Il se concentra sur le trafic d'agglomération et les routes principales les plus difficiles à financer. Ce fonds serait alimenté par une partie des réserves provenant du financement spécial affecté à la circulation routière et ne concurrencera pas d'autres projets de transport. Il s'éleverait à CHF 2 milliards.⁸

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 (...) ». ⁹

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. ¹⁰

MOTION

DATUM: 06.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Ständerat lehnte eine im Vorjahr vom Nationalrat gebilligte Motion Kohler (cvp, JU) ab, welche die **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis 2012** verlangt hatte. Der Nationalrat schrieb eine in die gleiche Richtung zielende Motion Schmied (svp, BE) (04.3476) ab. Gutgeheissen wurde eine von der grossen Kammer im Vorjahr gebilligte Motion der nationalrätlichen Spezialkommission (05.3224), welche die Einnahmen aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer ausschliesslich für den Bau und den Unterhalt des Strassennetzes verwenden will. (siehe dazu auch hier.) ¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 09.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation une révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales visant à l'adapter aux besoins actuels et futurs. Concrètement, le Conseil fédéral propose de **transférer des cantons à la Confédération près de 400 km de routes cantonales pour les intégrer au réseau des routes nationales**. Dès lors que l'Etat fédéral sera propriétaire et responsable de l'entretien et de l'exploitation de ces routes, le transfert engendrera des dépenses supplémentaires à hauteur de CHF 150 millions par an pour l'entretien et de CHF 200 millions par an pour l'aménagement. Le Conseil fédéral propose de compenser ce surcroît de charges par une réduction de la part des cantons aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Favorable au transfert, la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement a cependant catégoriquement rejeté le mode de financement proposé. Elle a appelé le Conseil fédéral à respecter la nouvelle péréquation financière et répartition des tâches (RPT), selon laquelle les routes nationales sont de la compétence exclusive de la Confédération et dépendent donc des finances fédérales. ¹²

Suite à la fronde des cantons contre le projet de **révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales** mis en consultation par le DETEC l'année précédente, les conseillers fédéraux Merz et Leuenberger ont rencontré les représentants des cantons pour trouver une solution au financement de l'achèvement du réseau. Ces derniers ont répété leur refus catégorique de toute réduction de la part cantonale aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales, estimant que, selon la nouvelle péréquation financière, la Confédération doit pourvoir elle-même au financement des investissements et coûts liés au réseau des routes nationales. À défaut d'accord, la rencontre a débouché sur la constitution d'un groupe de travail mixte censé présenter une proposition de compromis.¹³

Eisenbahn

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%) / 13/2 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.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil fédéral a fixé les valeurs de référence pour l'élaboration du message concernant les **étapes ultérieures du développement de l'infrastructure ferroviaire** (ZEB 2 rebaptisé Rail 2030). Il a chargé le DETEC d'élaborer un projet destiné à la consultation et comportant deux variantes. La première variante prévoit un investissement total de CHF 21 milliards sur vingt-cinq ans, soit CHF 1,2 milliard par an comme pour le ZEB. La seconde variante ne comporte que CHF 12 milliards d'investissements (CHF 850 millions/an) et, partant, ne prévoit pas de développement substantiel du trafic d'agglomération. Indépendamment de la variante retenue, le financement de Rail 2030 exigera une révision de la Constitution afin d'alimenter le fonds FTP (fonds des transports publics) au moyen de nouvelles recettes. Les revenus actuels demeureront, soit la part fédérale de la RPLP, 1 pour mille de la TVA et une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. La seconde variante prévoit une redevance ferroviaire, tandis que la première y ajoute la part cantonale de la RPLP.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le **message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle vise principalement à adapter le réseau ferroviaire suisse aux normes techniques en vigueur dans toute l'Europe de sorte à garantir l'interopérabilité des réseaux nationaux et ainsi abolir les obstacles techniques entravant le trafic international. Outre la reprise des premier et deuxième paquets ferroviaires de l'UE, le projet prévoit l'introduction du système de mise au concours des concessions pour le transport des voyageurs par bus et rend possible son introduction pour le transport par rail. Le gouvernement propose également de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) en lui permettant d'ouvrir d'office des enquêtes et de prendre des décisions en cas d'irrégularités dans l'accès au réseau. Le projet comporte par ailleurs une base légale obligeant les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à prendre en charge les coûts des services de protection (pompiers, services de sauvetage, etc.) mis à disposition par les cantons. Enfin, la réforme prévoit l'attribution au Conseil fédéral de la compétence de déterminer la valeur-limite d'alcoolémie applicable à la conduite des bateaux.¹⁶

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 Binnenschifffahrt 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 Kommissionsmehrheit. 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 Einzelbilletts 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 Kommissionsmehrheit 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 Kommissionsmehrheit 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 Erstat 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 Preisüberwachers 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 Preisüberwachers bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eigentümerziele 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.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.2015
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingssession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulat der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden solle, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.¹⁸

POSTULAT
DATUM: 01.11.2017
NIKLAUS BIERI

Im November 2017 legte der Bundesrat seinen Bericht zur **Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten der SBB Cargo** vor, mit dem er seinen Verpflichtungen aus dem im Rahmen der Debatte zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes angenommenen Postulat KVF-SR (15.3496) nachkam. Der Bundesrat stellte darin verschiedene Zukunftsszenarien für die SBB Cargo vor und zeigte auf, dass eine vollständige Privatisierung zur Zeit nicht angezeigt sei. Der Verwaltungsrat der SBB Cargo AG solle aber innerhalb des SBB-Konzerns gestärkt werden. Damit der Verwaltungsrat der SBB Cargo eine höhere Unabhängigkeit erhalte, sei er durch fachkundige Dritte ausserhalb der SBB zu ergänzen. Das Präsidium des Verwaltungsrats sei ebenfalls durch eine Drittperson zu besetzen. Darüber hinaus soll der Verwaltungsrat über die üblichen strategischen und geschäftsentscheidenden Kompetenzen verfügen – das Organisationsreglement der SBB sei in diesem Sinne anzupassen.¹⁹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2007
NICOLAS FREYMOND

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.²⁰

Schifffahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats, tout comme le Conseil national en 1989, a pris acte du **rapport sur la protection du tracé des voies navigables** présenté par le gouvernement en 1987. Ce dernier, estimant que les grands travaux en matière d'infrastructure routière et ferroviaire seront aptes à répondre à toutes les demandes en matière de trafic, n'envisage pas de projets importants en ce domaine.²¹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.11.1990
SERGE TERRIBILINI

Alors que les émissions de gaz d'échappement et de bruit pour les automobiles sont réglementées dans le détail, aucune norme n'existe pour les bateaux à moteur navigant sur les lacs et fleuves suisses. Cela crée un problème pour l'environnement qui doit supporter un poids de plus en plus lourd du fait de l'accroissement continu du nombre d'embarcations. Face à cette situation, les cantons et Länder riverains du lac de Constance envisagent d'introduire, en 1992, des limites relativement sévères. Pour sa part, la Confédération s'est lancée dans l'élaboration d'un projet d'ordonnance qui rendrait de telles dispositions valables pour tous les lacs helvétiques.²²

POSTULAT
DATUM: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil national a transmis** comme postulat la motion Nebiker (udc, BL) chargeant le gouvernement de créer les bases légales pour que les **réductions tarifaires** dont bénéficie le trafic ferroviaire avec les ports des deux Bâle soient reconduites **de manière illimitée** après leur échéance en 1992, et ceci afin d'**améliorer la compétitivité de la navigation fluviale**.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a demandé au parlement d'octroyer **un crédit cadre** pour cautionnement **de CHF 350 millions** et d'une durée de dix ans **afin d'assurer un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Selon le gouvernement, une telle politique est indispensable pour assurer les besoins d'approvisionnement de la Suisse de manière indépendante. En période de crise, il serait vital pour la politique de sécurité helvétique de disposer d'un tonnage suffisant. Or, l'effectif des navires suisses est passé, depuis 1985, de 34 à 23 unités, d'où la nécessité d'une politique de cautionnement attractive.²⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le travail de la Commission internationale de protection des eaux pour le lac de Constance (IGKB) a abouti. En effet, après approbation du Conseil fédéral, ainsi que des exécutifs de Vienne et de Bonn, **des prescriptions sur les gaz d'échappement** doivent être introduites en 1992. Ainsi, dès 1993, les moteurs à deux temps devront être équipés d'un catalyseur sur le lac de Constance. Dès 1996, des prescriptions renforcées entreront en vigueur, et les moteurs à quatre temps seront également assujettis au catalyseur.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Le parlement a également adopté le projet du gouvernement d'octroi d'un **crédit cadre** pour cautionnement de CHF 350 millions et d'une durée de dix ans, **afin de garantir un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse.** ²⁶

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 11.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a déclaré qu'il n'entendait **pas prolonger le système de tarifs préférentiels** dont bénéficie le **trafic ferroviaire avec les ports des deux Bâle**, ceci en raison de l'état des finances fédérales. ²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin. Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité. ²⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 27.05.1993
SERGE TERRIBILINI

En adoptant une ordonnance restreignant la protection du tracé des voies navigables aux tronçons du Rhin, de Bâle jusqu'à l'Aar, et du Rhône, du Léman à la frontière française, le Conseil fédéral a ainsi entériné la décision prise en 1987 de **ne pas réaliser de canal navigable Rhin-Rhône.** ²⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a publié un **message** relatif à une modification de l'arrêté fédéral portant sur **les mesures d'assainissement structurel de la flotte dans la navigation rhénane**. Selon le projet de l'exécutif, l'arrêté concerné doit être modifié afin d'autoriser le gouvernement à financer par des contributions publiques, et non plus uniquement par des prêts sans intérêts, l'action menée conjointement avec les autres Etats riverains visant à supprimer les surcapacités existantes au sein de la navigation rhénane. Aux yeux du Conseil fédéral, refuser de financer par des fonds publics prêterait grandement les bateliers helvétiques, qui, devant assumer sans subventions étatiques les frais d'élimination des bateaux excédentaires, seraient désavantagés par rapport à leurs concurrents allemands, français, belges et hollandais. Parallèlement à la modification de l'arrêté concerné, le message du gouvernement comprend également un projet d'arrêté simple débloquant un montant de CHF 4 millions pour le financement des mesures d'assainissement. Ce montant est proportionnel à la taille de la flotte suisse naviguant sur le Rhin. Lors de sa session d'hiver, le parlement a très facilement adopté les deux arrêtés. ³⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 22.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis au parlement un **message** concernant le **protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**. Ce protocole a été signé en avril par les Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, soit l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. La réglementation s'inscrit dans le prolongement des mesures temporaires d'assainissement structurel mises en œuvre entre 1989 et 1999. Le protocole n° 4 qui a introduit ces mesures d'assainissement expirera à fin 1999. Il est apparu nécessaire de prolonger jusqu'en avril 2003 la règle dite du «vieux pour neuf» afin de mettre fin graduellement à l'action d'assainissement structurel. Cette règle oblige les propriétaires de bateaux, avant de mettre en service la nouvelle cale, à détruire un certain volume de l'ancienne ou à payer une contribution assez élevée. L'extinction soudaine de l'obligation de verser une contribution pour toute mise en service de cale supplémentaire se traduirait par une diminution importante du prix d'achat des bateaux, risquant d'inciter les bateliers à accroître à nouveau leur flotte. Les Etats concernés sont tenus chacun de créer et d'administrer un «fonds de la navigation intérieure» alimenté par les contributions spéciales versées par les bateliers. Le

protocole entrera en vigueur dès le 1er janvier 2000.

Aux Chambres, l'objet a été accepté selon la procédure d'urgence lors de la session d'hiver. L'arrêté approuvant le protocole additionnel et la loi fédérale urgente s'y rapportant ont été acceptés à l'unanimité par les deux conseils.³¹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.02.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a lancé une consultation relative à la **révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI)**. La révision visait à transposer la directive de l'Union Européenne sur la construction des bateaux de sport dans le droit suisse. La modification de l'ONI **changeait la procédure d'admission des bateaux de sport**. La responsabilité des importateurs et des constructeurs était d'avantage mise en jeu, parce qu'ils devaient garantir que les bateaux de sport soient fabriqués correctement du point de vue technique et qu'ils soient sûrs. Comme les certificats de construction étaient reconnus lors de l'immatriculation, la procédure d'admission auprès des services cantonaux de la navigation était facilitée et moins coûteuse. Les autres vérifications officielles se limitaient surtout au domaine environnemental, car la directive UE ne comprenait pas encore de dispositions comparables sur ce point. La consultation n'a pas donné lieu à des oppositions et par conséquent l'ONI a pu rentrer en vigueur à la mi-mai.³²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 30.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a décidé de présenter au parlement le message relatif à la ratification du Protocole additionnel no 6 à la Convention révisée pour la **navigation du Rhin**. Ce dernier permet de tenir compte de l'évolution du système répressif dans les différents Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Il s'agit notamment d'instaurer une répression plus sévère des infractions aux dispositions relatives à la protection de l'environnement et plus conforme aux normes nationales correspondantes. Le Conseil des Etats l'a approuvé.³³

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 01.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé la modification des ordonnances sur la navigation intérieure et sur l'expertise des types de bateaux. Elle a pris effet immédiat au 1er mai. Le DETEC a transposé dans le droit national une directive de l'Union européenne sur les bateaux de sports. Il en résultait une simplification de l'immatriculation des **bateaux de sports** ayant déjà été contrôlés selon les dispositions de la directive européenne. Certaines charges et contrôles supplémentaires sont restés en vigueur à cause de critères de protection de l'environnement, car les exigences de la directive allaient moins loin que le droit suisse et/ou les réglementations correspondantes étaient tout simplement inexistantes. La reprise de la directive a aussi rendu nécessaire l'adaptation de l'ordonnance sur l'expertise des types de bateaux. La révision de l'ordonnance a également tenu compte du développement d'un nouveau sport sur les plans d'eau suisses : le **"kite surfing"**. C'est un sport où une personne se place sur une petite planche à voile ou de surf et se fait tracter par un cerf-volant ascensionnel. Les plans d'eau suisses n'étant pas très grands, il a résulté un nombre croissant de conflits d'intérêt entre les adeptes de ce sport et les autres usagers. La modification de l'ordonnance a essayé de tenir compte des intérêts de toutes les personnes concernées. Le kite surfing a été interdit en principe sur les eaux intérieures suisses, néanmoins les cantons ont été habilités à autoriser ce sport sur certaines sections des plans d'eau, à condition que la sécurité des autres usagers du lac soit garantie et qu'il ne soit pas porté atteinte à l'environnement naturel.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dans son message, le Conseil fédéral a demandé au parlement de renouveler le crédit-cadre de CHF 600 millions qui sert à garantir l'acquisition de cargos naviguant sous le pavillon à croix blanche. L'appui de la Confédération assure l'avenir de la **flotte suisse de haute mer** pour les dix années à venir. Pour le gouvernement, sans cette aide, la marine suisse n'a aucune chance de survivre, car la navigation maritime est fortement subventionnée dans le monde entier. Par cette décision, la Confédération poursuit la politique menée depuis 1959; un soutien qui n'a pas coûté un sou au contribuable, puisque le cautionnement n'a jamais été mis à contribution jusqu'à présent. L'objectif gouvernemental est de maintenir un effectif et une composition adaptés aux nécessités d'un approvisionnement de crise. La flotte suisse de haute mer comprenait, en 2001, 24 unités, essentiellement des vraquiers, six petits cargos mixtes pouvant charger des conteneurs, deux chimiquiers et un tanker.³⁵

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 21.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé les modifications de l'ordonnance concernant la **navigation sur le lac de Constance**. Les innovations concernaient essentiellement les règles sur le comportement des conducteurs de bateau. Le droit suisse de la navigation intérieure a prescrit pour la première fois que la conduite d'un bateau avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 pour mille est interdite. Pour les conducteurs de bateaux commerciaux transportant des marchandises et des passagers, le taux d'alcoolémie maximal est de 0,1 pour mille.³⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a engagé une procédure d'audition afin **d'adapter la sécurité sur les lacs suisses au niveau européen**. Les standards portant sur la protection contre l'incendie et les engins de sauvetage ont été revus avec plus de sévérité. La pose systématique d'installations d'alarme incendie et des exigences plus fermes en matière d'inflammabilité des matériaux de construction réduiront le risque d'incendie ou de propagation des flammes. Au niveau du sauvetage, il faudra désormais un gilet de sauvetage par passager et par membre d'équipage. En hiver, pour les bateaux qui naviguent sur les grands lacs suisses toute l'année, il faudra une place sur un îlot de sauvetage pour chaque personne à bord, dans le but d'éviter aux voyageurs de devoir sauter dans l'eau glacée. Comme le taux d'utilisation des bateaux est plus faible en hiver qu'en été, les entreprises pourront réduire le nombre de passagers à bord pendant la période d'hiver et maintenir à un bas niveau les coûts d'achat d'îlots de sauvetage. Les nouvelles dispositions tiendront également compte de la sophistication des nouvelles technologies installées à bord des bateaux de passagers. Celles-ci exigent un haut niveau de formation et de qualification. En conséquence, les catégories de permis et les périodes de formation seront réadaptées. La loi sur l'égalité pour les **handicapés**, entrée en vigueur le 1er janvier 2004, entraîne aussi une **série d'adaptations nécessaires sur les bateaux et les débarcadères**. Afin que les entreprises ne doivent pas tout financer d'un coup, des délais de transition pour les adaptations des bateaux de service ont été définis. D'après les calculs de la Confédération basés sur la tarification des entreprises de navigation, les coûts d'équipement en engins de sauvetage s'élèveront à CHF 3,3 millions répartis sur cinq ans.³⁷

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adapté le **règlement de la navigation sur le Lac de Constance (RNC)**, qui entrera en vigueur le 1er janvier 2006. Le RNC révisé interdit les scooters aquatiques. Pour des manifestations spéciales, des exceptions sont toutefois possibles moyennant des charges spéciales. Le RNC oblige tous les moteurs de bateau en service à faire l'objet d'un entretien régulier quant aux gaz d'échappement. Le règlement précise également la valeur de la déclaration de conformité des bateaux de sport. Celle-ci remplace les examens techniques et simplifie leur procédure d'admission. Les autres changements du RNC concernent les prescriptions sur les gaz d'échappement. Ces modifications les adaptent au dernier état de la technique. Désormais, les moteurs diesel satisfaisant aux normes européennes pour les bateaux de sport et pour l'emploi professionnel passeront par une procédure d'admission simplifiée.³⁸

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 16.02.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat gab eine **Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung** in die Vernehmlassung. Ab 2007 sollen auch für Schiffsführer Blutalkoholgrenzwerte gelten und zwar 0,5 Promille für nichtgewerbmässige Schiffsführer und 0,2 Promille für Führer von Fahrgast- und Güterschiffen. Damit schafft die Regierung eine dem Strassenverkehrsrecht analoge eindeutige Rechtsgrundlage und vermeidet eine uneinheitliche Rechtsanwendung durch die Gerichte – bis anhin existieren keine klaren diesbezüglichen Vorgaben. Ausserdem beabsichtigt der Bundesrat, die Abgasbestimmungen der EU-Sportbootrichtlinien teilweise zu übernehmen. Diese sehen eine Partikelfilterpflicht für Schiffsdieselmotoren vor, welche eine Leistung von 37kW überschreiten.³⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 10.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Die grosse Kammer lehnte eine parlamentarische Initiative Zisyadis (pda, VD) im Vorprüfungsverfahren ab, welche vom Bundesrat verlangt hatte, die **Planung für den Bau eines Rhein-Rhone-Kanals** unverzüglich an die Hand zu nehmen. Die Ratsmehrheit vertrat die Auffassung, ein solcher Kanal entspreche nicht der verkehrspolitischen Prioritätensetzung des Bundes. Auch unter natur- und landschaftsschützerischen Aspekten sei die Realisierung eines solchen Grossprojektes nicht unbedenklich. Dieses alte Projekt hatte die Schweiz 1993 begraben.⁴⁰

ANDERES

DATUM: 16.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Eine Investorengruppe um Alt-Nationalrat Edgar Oehler (cvp, SG) übernahm die **Schweizer Bodenseeflotte**. Die SBB wollten die Flotte zunächst an die Stadtwerke Konstanz verkaufen, was zu Protesten führte. Zunächst wagte es nur ein einzelner Maschinist, sich gegen den „Goliath“ SBB zu stellen. Als ihn jedoch potente und prominente Persönlichkeiten unterstützten, konnten die SBB nicht umhin, den Widerstand ernst zu nehmen und einen öffentlichen Bieterwettbewerb durchzuführen, aus dem die Gruppe Oehler als Sieger hervorging.⁴¹

POSTULAT

DATUM: 21.03.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a transmis au Conseil fédéral un postulat Fetz (ps, BS) le chargeant de présenter un rapport sur la politique de la Suisse dans le secteur de la navigation, sur le modèle du rapport de 2004 sur la politique aéronautique. Afin de **promouvoir la navigation comme mode de transport de marchandises**, le gouvernement devra notamment s'attacher à étudier et proposer des mesures destinées à exploiter toutes les capacités de transports disponibles dans le secteur de la navigation rhénane en accord avec les objectifs de développement durable.⁴²

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**

DATUM: 15.05.2007
NICOLAS FREYMOND

A partir du mois de juin de l'année sous revue, les bateaux de transport de passagers navigant sur les eaux suisses doivent disposer d'**une veste de sauvetage par passager**, contre une veste pour deux passagers précédemment. Ainsi en a décidé le Conseil fédéral, qui a en outre adopté de nouvelles directives techniques afin de favoriser l'accès des personnes handicapées aux bateaux.⁴³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 05.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. En 2002, le parlement avait déjà adopté un tel crédit, d'un montant de CHF 600 millions, afin de faciliter le remplacement graduel sur dix ans des navires suisses et de permettre ainsi le maintien d'une flotte commerciale nationale capable de garantir l'approvisionnement du pays en cas de crise. Actuellement, la flotte compte environ 25 navires représentant une capacité totale de chargement supérieure à 800'000 tonnes. Or, la reprise économique observée depuis 2003 a occasionné une augmentation d'au moins 50% du prix des navires. Par conséquent, près de 75% du crédit alloué par les Chambres a d'ores et déjà été investi et les fonds restants ne suffiront pas pour achever le remplacement. Le renouvellement approuvé par la Chambre haute vise à accroître le crédit-cadre de CHF 500 millions et à le prolonger de cinq ans de sorte à remédier à cette situation.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 03.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a approuvé sans discussion, par 153 voix contre 2, le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Cette augmentation de CHF 500 millions du crédit accordé par les chambres en 2002 (CHF 600 millions) constitue une adaptation à la hausse des prix des navires occasionnée par la reprise économique mondiale dès 2003. Le délai pour le renouvellement complet de la flotte commerciale suisse est par ailleurs prolongé de cinq ans.⁴⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à la ratification d'une convention et à l'amendement d'une convention ainsi qu'à l'adhésion à deux protocoles de révision de l'ONU visant à **combattre les actes terroristes contre la sécurité nucléaire et maritime**. Les chambres ont adopté les quatre projets tels que présentés par le gouvernement, sans discussion, ni opposition.⁴⁶

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**

DATUM: 19.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a mis en consultation un **projet de révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure** autorisant l'utilisation de jet-skis sur les lacs suisses et modifiant certaines normes techniques. Le projet a suscité l'opposition unanime et catégorique des cantons et des groupes d'intérêts, en raison des nuisances sonores et des problèmes de sécurité posés par ce type d'engins. Par conséquent, le gouvernement a finalement fait marche arrière et retiré l'innovation contestée. Les modifications techniques n'étant à l'inverse aucunement critiquées, elles ont été maintenues et l'acte

ainsi révisé entrera en vigueur au 1er janvier 2009.⁴⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Au mois de mai, le Conseil fédéral a présenté son message concernant la **Convention** de l'ONU du 10 décembre 1982 **sur le droit de la mer** et l'Accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention sur le droit de la mer. Les chambres ont adopté cet objet sans discussion au cours de l'année sous revue.⁴⁸

BERICHT

DATUM: 14.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Dans l'attente de la publication du **rapport sur la politique de la navigation en Suisse** du Conseil fédéral, le Conseil des Etats a décidé de soumettre à l'examen préalable de sa CTT une motion Janiak (ps, BL) (09.3076) visant à créer une base légale permettant le cofinancement par la Confédération des infrastructures portuaires sur le Rhin. En octobre, le Conseil fédéral a adopté ce rapport que lui avait demandé le Conseil des Etats en 2007. Le gouvernement y réaffirme l'importance stratégique de la navigation, rappelant que plus de 10% des importations arrivent par le Rhin. Outre son importance économique, la navigation constitue également un moyen de transport écologique. En ce sens, le Conseil fédéral plaide en faveur de la poursuite de l'encouragement de la navigation maritime, rhénane et intérieure par la reconduction des mesures actuelles dont l'efficacité est avérée (aides ponctuelles pour l'infrastructure, soutien au transport combiné de marchandises et crédits de cautionnement destinés à la flotte maritime). Il propose en outre de développer cette stratégie par l'instauration de nouveaux instruments en faveur de la navigation rhénane (crédits de cautionnement pour la flotte rhénane suisse, financement éventuel de ports d'importance nationale, etc.) et intérieure (aides pour la navigation touristique, restitution du supplément sur les carburants perçu pour le trafic marchandises). Le Conseil fédéral souhaite en outre renforcer son engagement au niveau international tant au sein de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin qu'à travers la participation au programme de la CE visant à développer la navigation intérieure en Europe.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à l'approbation de la **Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Cette révision partielle de la Convention en vigueur depuis 1997 consiste en une adaptation aux changements récents de la législation italienne en ce domaine. Le projet prévoit que la conduite de voiliers ne nécessite plus de permis de conduire. À l'inverse, pour des raisons de sécurité, une limite de puissance sera introduite pour les bateaux motorisés, de telle sorte que la détention d'un permis sera exigée si la puissance de propulsion excède 30 kW. Le Conseil des Etats a examiné ce projet lors de la session d'hiver et l'a approuvé tel quel sans discussion, ni opposition.⁵⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national s'est saisi du projet d'arrêté fédéral portant approbation de la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. C'est sans discussion et à l'unanimité que les députés l'ont adopté.⁵¹

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 20.09.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFT a rendu publics les résultats d'une **étude sur le potentiel de croissance du trafic marchandises sur le Rhin**. D'une manière globale, la navigation rhénane contribue actuellement pour 14% aux importations et pour 5% aux exportations. Face à la concurrence croissante de la route et du rail, elle s'est essentiellement développée dans le secteur de l'acheminement de fret volumineux sur de longues distances. L'étude a toutefois montré un potentiel de croissance dans le transport de conteneurs entre la Suisse et les ports de la mer du Nord de l'ordre de 1,5 million de tonnes par an, soit 20% du trafic actuel en provenance ou à destination de Bâle. Par contre, la contribution de la navigation rhénane au transfert modal du trafic marchandises vers l'Italie ne recèle guère d'améliorations possibles. Enfin, l'OFT a relevé que les armateurs, par méconnaissance, ont peu recours au subventionnement relatif au transport combiné.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message concernant l'approbation de l'Accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses** par voies de navigation intérieures. Cet accord vise à harmoniser les conditions juridiques de ce type de transport. Elaboré par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, il reprend les dispositions du règlement du 29 novembre 2001 pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) et en étend l'application aux autres voies fluviales européennes. L'adhésion de la Suisse n'occasionnera aucun changement, puisque le Rhin, qui est la seule voie navigable suisse sur laquelle ont lieu d'importants transports de marchandises dangereuses, est déjà soumis à ces règles. Le Conseil fédéral propose d'ailleurs d'exclure les eaux frontalières (lac Léman, lac Majeur et lac de Lugano) de l'accord, dans la mesure où aucune marchandise dangereuse n'y est transportée, à l'exception du lac de Constance, pour lequel des prescriptions spécifiques sont appliquées. L'adhésion doit permettre à la Suisse de défendre ses intérêts en matière de sécurité et de protection de l'environnement dans ce domaine sensible. Au parlement, le projet n'a suscité ni discussion ni opposition. En votation finale, les chambres ont adopté l'arrêté fédéral, respectivement par 190 voix contre 2 et à l'unanimité.⁵³

MOTION
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Les chambres ont débattu de l'opportunité d'instituer un **cofinancement par la Confédération de l'infrastructure portuaire sur le Rhin** à l'occasion du traitement d'une motion du sénateur Claude Janiak (ps, BL). Chargée de l'examen préalable de cette proposition, la CTT-CE a rappelé l'importance des ports du Rhin pour l'économie suisse et relevé l'adéquation de l'objectif visé avec la stratégie énoncée par le Conseil fédéral dans le rapport sur la politique de la navigation publié l'année précédente. Même s'il lui a semblé peu judicieux de soutenir financièrement des entreprises de navigation et des entreprises portuaires actuellement rentables, elle a invité les sénateurs à adopter la motion afin de créer la base légale nécessaire à une intervention de l'Etat au cas où la compétitivité des infrastructures portuaires rhénanes serait menacée. Les sénateurs ont suivi leur commission à l'unanimité. À l'inverse, la CTT-CN a jugé inutile de modifier la législation, dans la mesure où les entreprises concernées couvrent leurs coûts. En dépit du soutien des groupes socialiste et écologiste, la chambre basse a rejeté la motion, par 95 voix contre 65.⁵⁴

ANDERES
DATUM: 26.01.2011
SUZANNE SCHÄR

Die Schweizer Rheinhäfen und SBB Cargo gaben eine gemeinsame Projektstudie in Auftrag, die sich mit den **Umbauplänen für das SBB-Gleisfeld beim Basler Rheinhafen in ein Containerterminal** auseinandersetzt. Ein solches könnte nötig werden, um die erhöhten Kapazitäten zu bewältigen, wie sie aufgrund der Hafenausbauten in Antwerpen und Rotterdam erwartet werden.⁵⁵

ANDERES
DATUM: 23.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Der Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) führte Verhandlungen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zur besseren Berücksichtigung der Schifffahrtsgesellschaften bei der **Verteilung der Einnahmen aus dem Generalabonnement-Erlös** (derzeit 1.10 bis 1.20 pro GA). Für die Schifffahrtsunternehmen käme allenfalls auch die Einführung einer Pauschale (z.B. 5.- pro Fahrt mit GA) in Frage.⁵⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.02.2012
NIKLAUS BIERI

Die revidierte **Bodensee-Schifffahrtsordnung (BSO)**, welche von der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee (ISKB) im Herbst 2011 verabschiedet worden war, konnte nicht wie vorgesehen am 1. Mai 2012 in Kraft treten. Der Grund dafür war verfahrenstechnischer Art: Es hatte sich herausgestellt, dass die neue BSO durch einen Mitgliedstaat bei der EU notifiziert werden muss. Die EU wird prüfen, ob die neue BSO mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist. Die Schweiz wird ebenfalls eine solche Überprüfung vornehmen. Die ISKB hielt ein positives Ergebnis des Notifikationsverfahrens vorausgesetzt, den 1. Januar 2013 für den frühestmöglichen Termin der Inkraftsetzung. Die bisherige BSO bleibt bis zum Inkrafttreten der neuen gültig.⁵⁷

ANDERES
DATUM: 17.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die **Planungsarbeiten für das Containerterminal Basel Nord**, welches die Schweizer Rheinhäfen zusammen mit SBB Cargo planen, wurden im Berichtsjahr vorangetrieben und konkretisiert: Bis 2015/2016 soll die Bahninfrastruktur für den Umschlag Bahn-Strasse realisiert sein, das neue Hafenbecken soll 2018/2019 eröffnet werden. Die Bedeutung des Logistik-Clusters der Region Basel für die Landesversorgung und die Aussenwirtschaft betonte die Metropolitankonferenz Basel im Abschlusspapier ihrer dritten Konferenz. 10 bis 12% der Importe erreichten die Schweiz per Binnenschiff und rund 70% dieser Güter würden aus der Region Basel in andere Landesteile weiterspediert. Die Metropolitankonferenz Basel möchte deshalb die Rheinschifffahrt als Infrastruktur von nationaler Bedeutung verstanden wissen und forderte vom Bund eine angemessene Beteiligung an der Finanzierung des trimodalen Containerterminals Basel Nord samt neuem Hafenbecken.⁵⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 15.07.2013
NIKLAUS BIERI

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) führte von April bis Juli eine Anhörung zur **Revision der Binnenschifffahrtsverordnung** durch. Mit der Revision soll einerseits ein Alkoholgrenzwert für das Führen eines Sport- oder Freizeitschiffes eingeführt, andererseits die rechtliche Grundlage zur Verwendung von Radar- und Satellitennavigationsgeräten zum Fahren bei erschwerten Sichtverhältnissen geschaffen und das Kitesailing-Verbot aufgehoben werden. Das Führen eines Sport- oder Freizeitschiffes bei Fahruntauglichkeit wegen Alkoholkonsums war bisher verboten, allerdings war die Regelung ohne konkreten Promillewert sehr vage. Die Revision sieht einen Alkoholgrenzwert von 0,5 Promille vor. Die Einführung eines Alkoholgrenzwertes zum Führen von Sport- und Freizeitschiffen wurde von den Anhörungsteilnehmern grösstenteils begrüsst, die SVP forderte aber kantonale Regelungen statt einer Bundesverordnung. Viele Anhörungsteilnehmer verlangten eine klarere Definition der betroffenen Bootskategorien sowie des Begriffs des Bootsführers. Die Regelung zu den Navigationsgeräten war weitgehend unbestritten und der Aufhebung des Kitesailing-Verbots auf Schweizer Gewässern wurde ebenfalls grösstenteils zugestimmt. Umweltverbände forderten dabei einen Schutzbereich von 300 Metern vom Ufer, da die Uferzonen ökologisch sensibel seien. Der Bundesrat wird die überarbeitete Revision der Binnenschifffahrtsverordnung im Januar 2014 verabschieden.⁵⁹

ANDERES
DATUM: 04.12.2013
NIKLAUS BIERI

Unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) einigte sich die Transport- und Logistikbranche an der **Terminalkonferenz** auf den Bau des Containerterminals Basel Nord, welches dem Umschlag von Gütern zwischen Schiene, Strasse und Rheinschifffahrt dienen soll. Ab 2015 soll die Umladung zwischen Schiene und Strasse möglich sein, ab 2018 auch jene vom Schiff. Für die Bewilligung soll nicht der Kanton, sondern das BAV zuständig sein, was bei allfälligen Einsprachen das Verfahren verkürzen würde. Mit welchem Betrag sich der Bund an der Finanzierung beteiligt, war im Berichtsjahr noch nicht geregelt.⁶⁰

POSTULAT
DATUM: 26.09.2014
NIKLAUS BIERI

Ein im Juni 2014 im Nationalrat eingereichtes Postulat Merlini (fdp, TI) beauftragt den Bundesrat mit dem Verfassen eines Berichts über die gesetzlichen Bestimmungen für die **Schifffahrt auf den Tessiner Seen**. Begründet wurde das Postulat mit der grossen Abnahme der Passagierzahlen bei der Linienschifffahrt auf dem Langensee, welche die dringende Notwendigkeit zur Verbesserung der Linienschifffahrt aufzeige. Der Bundesrat bot an, auf die im Postulat gestellten Fragen einzugehen und beantragte die Annahme des Postulates. Der Nationalrat nahm dieses im September 2014 ohne Debatte an.⁶¹

BERICHT
DATUM: 06.07.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juli 2016 wurde ein Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses Merlini (fdp, TI) zur **Schifffahrt auf den Tessiner Seen** herausgegeben. Der Bericht kommt zum Schluss, dass eine partielle Liberalisierung in der Personenschifffahrt nur vorgenommen werden könnte, wenn das bilaterale Abkommen mit Italien neu verhandelt würde, denn in diesem ist ein exklusives Konzessionsrecht festgehalten. Für eine höhere touristische Attraktivität der Schifffahrt auf dem Langensee sei vor allem die Wiederaufnahme gutnachbarschaftlicher Beziehungen zwischen dem Tessin und den benachbarten italienischen Gebieten entscheidend. Auf Ministerebene sei zudem ein Memorandum of Understanding unterzeichnet worden, welches die Einsetzung einer binationalen Arbeitsgruppe beinhalte.⁶²

Seit 1959 übernimmt der Bund **Bürgschaften für Hochseeschiffe**, die unter Schweizer Flagge verkehren. Diese erlauben es den Reedereien, günstige Kredite zum Kauf von Schiffen aufzunehmen, so dass diese die wirtschaftliche Landesversorgung der Schweiz mit wichtigen Gütern und Rohstoffen im Krisenfall sicherstellen können. Über die Jahre wurde diese Schweizer Handelsflotte aufgebaut und durch immer weitere Bürgschaften auf 49 Schiffe vergrössert – was die Schweiz zum Binnenland mit der grössten Hochseeflotte macht. 1997 wurde der Bürgschaftskredit von anfänglich CHF 350 Mio. auf 600 Mio., 2007 dann auf CHF 1.1 Mrd. erhöht, womit Bürgschaften in der Höhe von etwa CHF 800 Mio. vergeben wurden.

Noch 2007 sah der Bundesrat in seiner Botschaft ans Parlament eine eigene Handelsflotte als reales versorgungspolitisches Bedürfnis, wobei es nicht nur um die Sicherung des Nachschubs an Rohstoffen, sondern auch um die Sicherung des eigenen Wirtschaftsstandortes gehe. Da der Bund durch die Schifffahrtsförderung bis dahin nie Verluste erlitten hatte und gegenüber dem Eigner im Schadensfall unter anderem erstrangiges Schiffspfandrecht und Anrecht auf sämtliche Leistungen aus den Schiffsversicherungen habe, sei das Risiko des Bundes „als ausserordentlich gering einzustufen“, erklärte der Bundesrat im Rahmen der Erneuerung des Bürgschafts-Rahmenkredits 2007. Durch die Verteuerung des Schiffsraums um 50 Prozent sei die Erneuerung der Flotte, wie sie 2002 beschlossen worden war, ohne die Aufstockung des Kredits und der Verlängerung von dessen Laufzeit nicht möglich. Das Parlament stimmte dieser Einschätzung damals grossmehrheitlich zu und erhöhte den Bürgschaftskredit (Ständerat: 28 zu 0 Stimmen, Nationalrat: 153 zu 2 Stimmen).

Im Jahr 2010 stellte die EFK gemäss einem Bericht in der NZZ keinerlei Probleme oder Mängel bei der Vergabe der Bürgschaften für Schweizer Hochseeschiffe fest. Sie attestierte dem zuständigen Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) eine professionelle und sachdienliche Betreuung des Dossiers. Anschliessend verschlechterte sich aber die Situation der Reedereien rasch. Seit 2008 führte die Finanzkrise durch das rückläufige Handelsvolumen zu Überkapazitäten bei der maritimen Transportbranche, wodurch die Preise dramatisch sanken: Gemäss Anita Fetz (sp, BS) als Sprecherin der FK-SR kollabierte der Frachtpreis von einst 200'000 US-Dollar pro Tag auf 10'000 US-Dollar.

Im Sommer 2015 meldete das BWL, dass eine der durch den Bund abgesicherten Reedereien, die SCL-Gruppe, in einer „ernsten Liquiditäts- und Solvenzkrise“ sei. Zu diesem Zeitpunkt begannen sich Bundesrat und Verwaltung aktiv zu engagieren, unter anderem änderte der Bundesrat die Verordnung über die Verbürgung von Darlehen zur Finanzierung schweizerischer Hochseeschiffe (SR 531.44), indem er grosszügigere Bestimmungen zur ausserordentlichen Verlängerung der Laufzeit sowie zur Wiederbeanspruchung der Bürgschaftsmittel für das gleiche Schiff erliess, gleichzeitig aber auch die Einflussmöglichkeiten des Bundes auf den Darlehensnehmer verstärkte. Zudem beauftragte der Bund mehrere Wirtschaftsberatungsunternehmen damit, Strategien für die Schweizer Schifffahrtsunternehmen zu entwickeln. Dadurch konnte die Situation mehrerer Reedereien stabilisiert werden. Ab Mitte 2015 informierte das WBF überdies die Finanzdelegation regelmässig über die Entwicklungen der finanziellen Risiken sowie der getroffenen Massnahmen. Im Sommer 2016 eruierte die EFK schliesslich ein „erhebliches Risiko“, dass ein grosser Teil der Bürgschaften geleistet werden müsse. Dabei kam auch der Verdacht auf, dass es bei den Bürgschaften zu Betrug gekommen sei. So reichte Michel Huissaud, der Direktor der EFK, Strafanzeige gegen verschiedene Personen, auch gegen einen Mitarbeiter des BWL, ein. Die Bundesanwaltschaft konnte aber gemäss einem Bericht der Nordwestschweiz keinen hinreichenden Tatverdacht feststellen.

Ans Licht kamen die Probleme des Bundes mit der Hochseeflotte im Januar 2017 durch einen Zeitungsartikel der Nordwestschweiz. Diese berichtete, dass der Bund versuche, den unrentablen Teil seiner Hochseeflotte zu verkaufen. In einem an die Zeitung durchgesickerten geheimen Bericht erklärte Wirtschaftsminister Schneider-Ammann dem Gesamtbundesrat, dass acht Frachter und vier Tanker der Reedereien SCL und SCT, für welche der Bund mit CHF 236 Mio. bürgt, dringend verkauft werden müssen, um den Konkurs der Unternehmen zu verhindern. Der Verkauf solle so schnell wie möglich geschehen, da der Bund für den Betrieb der Frachter Überbrückungskredite in der Höhe von bis zu CHF 33'000 pro Tag leisten müsse. Da dieser Notverkauf zu einem ungünstigen Zeitpunkt stattfindet, rechnete Bundesrat Schneider-Ammann mit einem Verlust von CHF 110 bis 125 Mio. Damit die Preise aufgrund des Verkaufsdrucks nicht noch weiter fallen würden, hatte der Bundesrat bis dahin bewusst auf eine Information der Öffentlichkeit verzichtet. Entsprechend erstattete Bundesrat Schneider-Ammann Anzeige wegen Amtsgeheimnisverletzung.

In der Sommersession 2017 beantragte der Bundesrat einen Nachtragskredit in der Höhe von CHF 215 Mio., worin der effektive Verlust von CHF 190 Mio. sowie CHF 25 Mio. als Reserve enthalten waren. In der Zwischenzeit hatten alle zwölf sowie ein weiteres

unrentables Schiff verkauft werden können. Sowohl die Bundesräte Maurer und Schneider-Ammann, als auch Ständerätin Anita Fetz (sp, BS) betonten dabei die grossen Anstrengungen, welche das WBF und das EFD unternommen hätten, um einen noch grösseren Schaden durch den Konkurs der beiden Reedereien abzuwenden. Das Parlament interessierte in der Folge vor allem die Schuldfrage, betont wurde entsprechend die Wichtigkeit der bereits abgeschlossenen Administrativuntersuchung. Diese sollte klären, warum auf Seiten der Verwaltung erst so spät auf die Krise reagiert worden ist und wo allenfalls Fehler begangen worden sind. Bisher konnte der Bericht wegen Einsprachen betroffener Personen jedoch noch nicht veröffentlicht werden. Anita Fetz erklärte aber als Mitglied der Finanzdelegation, dass gemäss dem Bericht Aufsicht, Governance und Professionalität sehr schwach gewesen seien. Unter anderem sei die Bürgschaftsvergabe lange intransparent gewesen und nur durch eine Person beaufsichtigt worden. Zudem seien Reaktionen auf kritische Ereignisse lange ausgeblieben, obwohl spätestens 2011 klar gewesen sei, dass der Hochseeschiffhandel einbreche. Mehrere Parlamentarierinnen und Parlamentarier befürchteten nun, dass eine Annahme des Nachtragskredits vor Veröffentlichung des Berichts die gründliche Aufarbeitung des Falls verschleppen würde. Entsprechend hatte sich auch fast die Hälfte der Mitglieder der FK-NR bei der Vorbesprechung der Stimme enthalten. Die FK-NR empfahl die Annahme des Nachtragskredits entsprechend lediglich mit 13 zu 0 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Jedoch gaben sich National- und Ständerat in ihren Beratungen auch selbstkritisch: Mehrere Voten betonten, dass auch das Parlament durch seine unkritische Haltung im Jahr 2008 in der Verantwortung stehe und entsprechend jetzt die billigste Lösung – eine weitere Verzögerung würde pro Monat CHF 1 bis 2 Mio. kosten – akzeptieren solle. Entsprechend nahmen beide Räte den Nachtragskredit an. Der Ständerat sprach sich stillschweigend dafür aus, der Nationalrat hiess ihn mit 104 zu 69 Stimmen bei 14 Enthaltungen gut. Der Widerstand gegen den Nachtrag la stammte dabei vor allem von der SVP (Gegenstimmen) und der SP (Enthaltungen).

Allgemein gab der Bundesrat bekannt, dass der Bund sein Engagement in der Hochseeschiffahrt mittelfristig reduzieren wird. So habe der im Dezember 2016 erschienene Bericht zur versorgungspolitischen Bedeutung der Hochseeschiffahrt ergeben, dass eine „eigene Flotte kaum einen entscheidenden Mehrwert zur Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern leistet“. Entsprechend beantragte der Bundesrat die Verlängerung des Rahmenkredites nicht mehr, die letzten Bürgschaften laufen somit spätestens 2031 aus. Vorerst seien jedoch gemäss Bundesrat Maurer noch immer Bürgschaften für Hochseeschiffe in der Höhe von CHF 550 Mio. bei fünf Schweizer Reedereien offen und „die Krise in der Hochseeschiffahrt [ist] noch nicht vorbei“. ⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2017
NIKLAUS BIERI

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

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

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

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

Laut dem Verband der Schweizerischen Schifffahrtsunternehmen habe der mit der Gesetzesänderung an die Schifffahrtsunternehmen übertragene Sicherheitsnachweis

hohe Kosten für die Unternehmen zur Folge. Der Verband verzichtete aber darauf, das Referendum zu ergreifen.⁶⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.06.2017
ANJA HEIDELBERGER

Die Zuspriechung der CHF 215 Mio. durch das Parlament im Rahmen des Nachtrags Ia zum Voranschlag 2017 erhöhte auch das Interesse der Medien an der Geschichte um die Schweizer Hochseeflotte. So veröffentlichte allen voran die Zeitung «Nordwestschweiz», die den Skandal anfänglich in den Blick der breiten Öffentlichkeit gebracht hatte, immer mehr **Details zu den Vorgängen im Rahmen der Bundesbürgschaften für die Hochseeflotte**. Im Mittelpunkt der Berichterstattung standen Hansjörg Grunder, Besitzer der zwei bankrotten Reedereien SCL und SCT, sowie Michael Eichmann, der beim BWL bis 2012 für die Vergabe von Bürgschaften an die Schweizer Hochseeschiffe zuständig war.

Die «Nordwestschweiz» verfolgte die Geschichte der mittlerweile verkauften Schiffe teilweise bis Anfang 2003 zurück. Damals habe eine deutsche Reederei mit Sitz im Thurgau den Kauf vier neuer Tanker für je CHF 26 bis 27 Mio. angekündigt; im September 2003 habe die Thurgauer Zeitung jedoch von durchschnittlichen Kosten der Tanker von CHF 32.5 Mio. berichtet – die Schiffe hätten somit noch vor Baubeginn deutlich an Wert gewonnen, betonte die Zeitung. Im Dezember 2004 habe der Bund diese Schiffe für je CHF 28.6 Mio. verbürgt. Da Bundesbürgschaften jedoch jeweils maximal 85 Prozent des Schiffswerts ausmachen dürfen, müssten die Schiffe zu diesem Zeitpunkt CHF 33.6 Mio. gekostet haben, berechnete die Zeitung. Grunder habe die vom deutschen Reeder erworbenen Schiffe beinahe gratis übernehmen können, nachdem diese in finanzielle Schieflage geraten war. Und dies, obwohl er zu diesem Zeitpunkt «gemäss einhelligen Einschätzungen von Beobachtern», wie es die «Nordwestschweiz» formulierte, finanziell ebenfalls nicht auf Rosen gebettet gewesen sei. In der Folge wurde Hansjörg Grunder gemäss Presse verdächtigt, entsprechend dem sogenannten «Schema Beluga» falsche Angaben über die Schiffspreise gemacht und dadurch überhöhte Bürgschaften kassiert zu haben.

Doch nicht nur die Höhe der Bürgschaft, sondern ihr ganzes Zustandekommen stellte die Zeitung in Frage. So dürfe der Bund nur Bürgschaften für Schiffe unter Schweizer Flagge, die «in Bezug auf ihr Gesellschaftskapital unzweifelhaft schweizerisch» seien, vergeben; die Reederei gehörte jedoch einem Deutschen. Deshalb habe dieser die Schiffe an vier eigens dafür gegründete Schiffseigentümergeellschaften verkauft, deren Aktien in der Folge zwar zu 90 Prozent acht Schweizer Investoren und nur zu 10 Prozent dem deutschen Reeder gehört hätten, durch einen Aktionärsbindungsvertrag habe Letzterer jedoch die alleinige Macht über die Gesellschaften gehabt.

Im Bezug auf die Bundesbürgschaften besonders relevant sei die Situation im BWL gewesen, berichtete die Zeitung weiter. Dort habe Eichmann in seinen 20 Jahren als Chefbeamter weitgehend freie Hand bei der Vergabe von Bürgschaften gehabt. Heute bestehe der Verdacht auf Leistungsbetrug und ungetreue Amtsführung, wie die «Nordwestschweiz» berichtete. So sei Eichmann regelmässig an Stapelläufe, Taufen, Schiffseinflagungen und auf Reisen nach China eingeladen worden; ein Schiff sei gemäss derselben Zeitung gar auf den Namen seiner Tochter getauft worden. Nach seiner Pensionierung habe er einerseits weiterhin ein Mandat beim BWL gehabt, sei andererseits bei der Reederei von Hansjörg Grunder angestellt gewesen und regelmässig bei dem deutschen Reeder zu Gast gewesen.

Diese Vorgänge blieben jedoch gemäss Medien nicht gänzlich unbemerkt. Bereits im Jahr 2000 habe ein Aktionär von Grunder diesen beschuldigt, den Preis eines Schiffes aufgebläht zu haben, worüber «Le Matin Dimanche» berichtet habe. Der Aktionär sei zudem irritiert gewesen, weil eines der Schiffe der Reederei nach der Tochter von Eichmann benannt worden sei. Eine BWL-interne Untersuchung habe hier jedoch keine Unregelmässigkeiten ergeben. Im Jahr 2008 seien die gravierenden Probleme der SCL-SCT-Gruppe bekannt geworden. Zuvor hätten die Reedereien die Ratenzahlungen für die Bankdarlehen aufschieben können, wodurch einzelne Schiffe die gesetzlichen Eigenkapitalvorschriften regelmässig unterschritten hätten – dies hätte sofortige Sanierungsmassnahmen auslösen müssen. Zu diesem Zeitpunkt habe die EFK eine Administrativuntersuchung zur «Prüfung der finanziellen Führung und verschiedener Geschäftsfelder» im BWL durchgeführt und diesem darin eine «professionelle» und «zweckdienliche» Verwaltung des Bereichs Hochseeschiffahrt attestiert.⁶⁵

POSTULAT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat mit einem Bericht zur **Schifffahrt auf den Tessiner Seen** im Juli 2016 dem Postulat Merlini (fdp, TI) entsprochen hatte, wurde das Postulat im Juni 2017 im Rahmen der Beratungen zum Bericht «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2016» als erfüllt abgeschrieben.⁶⁶

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 14.06.2017
ANJA HEIDELBERGER

Im Juni 2017 begann die **parlamentarische Aufarbeitung der Krise der Schweizer Hochseeflotte**, nachdem der WBF-Vorsteher Johann Schneider-Ammann von Regierungsseite bereits im Mai 2016 die EFK beauftragt hatte, eine Administrativuntersuchung zur Vergabepaxis der Bürgschaften sowie zu weiteren Aktionen des BWL durchzuführen. Eine wichtige Rolle in der parlamentarischen Aufarbeitung spielte Ulrich Giezendanner (svp, AG): Er erhalte fast täglich neue Informationen von Personen aus der Hochseeschifffahrt, erklärte er, was ihn im Juni 2017 zu einer Interpellation mit einer ganzen Reihe von Fragen an den Bundesrat veranlasste (Ip. 17.3460). So stellte er einerseits konkrete Fragen zu der Bilanzierung der Schiffe und der Kontrolle der Finanzen der Reedereien, andererseits auch zum Verkauf der Schiffe, bei dem er Unregelmässigkeiten ortete. Unter anderem wollte er wissen, ob tatsächlich ein «mit dem Verkauf betrauter Hauptoperator» vor etwa 12 Jahren in Konkurs geraten sei, ob dieser der SCL/SCT-Flotte wirklich hohe Beträge geschuldet habe und zudem vor Jahren zu 40 Prozent an der entsprechenden Flotte beteiligt gewesen sei. Auch zur Aufarbeitung der Affäre stellte er konkrete Fragen, unter anderem wollte er wissen, wieso der ehemalige BWL-Direktor Michael Eichmann nie angehört worden sei, wann der Untersuchungsbericht der EFK veröffentlicht werde und ob es nicht Zeit für eine PUK sei. Eine ausführliche Information der Öffentlichkeit lehnte der Bundesrat aufgrund der laufenden Schiffsverkäufe, des dadurch steigenden Verlustrisikos für den Bund sowie aufgrund einer Stillschweigen-Vereinbarung durch die Verkaufsparteien ab. Der Verkaufsprozess würde jedoch von Experten mit juristisch-maritimem Fachwissen begleitet, betonte er. Zudem informierte er darüber, dass 10 der 12 Schiffe bereits verkauft worden seien und die letzten bis Ende September 2017 übergeben werden sollten. Bezüglich der Frage nach der PUK verwies er auf die Bundesversammlung, die bei «Vorkommnissen von grosser Tragweite» eine PUK einsetzen könne. Giezendanner erklärte sich mit diesen Antworten nicht befriedigt.

Genau ein Jahr nach der ersten Interpellation startete Giezendanner einen neuen Versuch (Ip. 18.3645) mit weiteren Fragen zur Liquidation der SCL/SCT-Gruppe. Erneut stellte er Fragen zum Verkauf, interessierte sich aber auch für die Rolle und die Finanzen von Reeder Hansjörg Grunder, was zuvor in den Medien diskutiert worden war. Zudem stellte er die Kontrollmöglichkeiten von durch die Schweiz verbürgten Schiffen, die im Ausland bereedert sind, in Frage. Schliesslich erkundigte er sich nach der Vollständigkeit der entsprechenden Akten. Bezüglich der Finanzen von Grunder betonte der Bundesrat, dass die Aufklärung des Falles laufe und das Parlament die entsprechenden Informationen erhalten werde. Die Geschäftsführung von Schweizer Reedereien müsse von der Schweiz aus erfolgen, untergeordnete Aufgaben könnten jedoch auch in anderen Staaten vorgenommen werden, was aufgrund des einheimischen Fachkräftemangels oft auch nötig sei. Der Bund könne auch bei von ausländischen Gesellschaften bereederten Schiffen jederzeit Audits und Inspektionen durchführen, die Betrugsmöglichkeiten bei solchen Schiffen seien daher nicht grösser. In der Tat seien aber einzelne Dossiers im BWL nicht vollständig. Mit diesen Antworten erklärte sich Giezendanner teilweise befriedigt.

Bereits einen Monat zuvor hatte sich Giezendanner in der Fragestunde (Frage 18.5282) mit einer weiteren Rückstellung durch den Bundesrat in der Höhe von CHF 100 Mio. befasst. Er wollte wissen, welche Gesellschaft besonders gefährdet sei und ob bereits Angebote für die entsprechenden Schiffe vorlägen. Ein weiterer Schaden für den Bund sei nicht auszuschliessen und hinge von der Marktentwicklung ab, solle jedoch durch die entsprechenden Rückstellungen abgedeckt werden können, so der Bundesrat.

Im Dezember 2019, nach Annahme des Nachtrags IIa zum Voranschlag 2019 und einer weiteren Ziehung der Bürgschaften, reichte schliesslich die SVP-Fraktion eine parlamentarische Initiative (Pa.Iv. 19.500) zur Einsetzung einer PUK ein. Diese solle die Kontrolle und Führung des Bürgschaftswesens in der Hochseeschifffahrt seit 2002 durch den Bundesrat, die Verwaltung – insbesondere durch das BWL und die SSA – sowie der betroffenen Geldinstitute und Revisionsgesellschaften untersuchen.

Die grundsätzliche Frage der Bürgschaften zur Schweizer Hochseeflotte ging Ursula Schneider-Schüttel (sp, FR) bereits im Juni 2017 an: In einem Postulat (Po. 17.3412)

verlangte sie vom Bundesrat, zu prüfen, ob der Bund eine Hochseeflotte brauche, und falls nicht, welches die Konsequenzen und Risiken eines Ausstiegs seien und wie dieser erfolgen solle. Der Bundesrat erklärte, dass er entschieden habe, dem Parlament keine Erneuerung des Ende Juni 2017 auslaufenden Rahmenkredits zu beantragen, wodurch die letzten Bürgschaften 2032 auslaufen werden. Ein rascherer Ausstieg sei jedoch nicht möglich. Nach 2 Jahren wurde das Postulat unbehandelt abgeschrieben.⁶⁷

MOTION

DATUM: 28.02.2018
NIKLAUS BIERI

In Anlehnung an die Befreiung der Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer reichte Nationalrat Giezendanner (svp, AG) eine Motion ein, mit der er **Schweizer Lastschiffe von der Mineralölsteuer befreien** wollte. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion, da die Steuerbefreiung einer unnötigen Subventionierung gleichkäme. Zudem sei der administrative Aufwand, den diese Ausnahmeregelung mit sich bringen würde, in Anbetracht des geringen Steuerbetrags nicht gerechtfertigt. Bundesrat Maurer befürchtete Ende Februar 2018 im Nationalrat, eine solche Ausnahme könnte weitere Forderungen nach sich ziehen. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 108 zu 85 Stimmen (3 Enthaltungen) ab.⁶⁸

BERICHT

DATUM: 26.06.2018
ANJA HEIDELBERGER

Neben den verschiedenen parlamentarischen Vorstössen wurde das Parlament auch mit Untersuchungen seiner Kontrollorgane, konkret der GPK und der FinDel aktiv. Letztere beschäftigte sich mit der Prüfung des Verkaufsprozesses, zudem untersuchte die EFK die Abläufe und Verantwortlichkeiten im BWL.

Im September 2017 gaben die Geschäftsprüfungskommissionen der eidgenössischen Räte bekannt, Fragen zur departementalen Aufsicht und zum Risikomanagement im Rahmen dieser Bundesbürgschaften nachzugehen. Dazu setzten sie eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Yvonne Feri (sp, AG) ein, die den Auftrag erhielt, den Handlungsbedarf seitens der parlamentarischen Oberaufsicht zu prüfen. Die Arbeitsgruppe der GPK überprüfte in der Folge die Aufsicht des WBF über das BWL, des EDA über das eidgenössische Seeschiffahrtsamt (SSA), die Kontrolle des BWL durch die EFK sowie die Information des Gesamtbundesrates.

Im Juni 2018 erschien der **Bericht der Geschäftsprüfungskommission der eidgenössischen Räte zu den Hochseeschiffahrts-Bürgschaften**. Nach Anhörung des Vorstehers sowie des Generalsekretärs des WBF und gegenwärtiger und ehemaliger Vertretenden des BWL und der EFK und nach Analyse der relevanten rechtlichen Vorgaben und Unterlagen wie Sitzungsprotokollen, Informationsnotizen und Riskmaps aus dem Risikoreporting des Bundes stellten die GPK fest, dass das BWL seine Bringschuld durch verspätete Reaktion auf die Probleme und ungenügende Information des Departements «nicht angemessen erfüllt» habe. Die Hauptverantwortung orteten die GPK jedoch im WBF. Seit 2011 hätten konkrete Hinweise vorgelegen, dass die SCT-SCL-Gruppe in finanziellen Schwierigkeiten sei. Das BWL habe die Probleme heruntergespielt, erst im Juni 2015 habe das WBF den Ernst der Lage begriffen und in der Folge angemessen reagiert. Dennoch seien die Schiffe erst 2017 verkauft worden. Neben Versäumnissen stellten die GPK auch Unregelmässigkeiten fest: So existierten von Amtssitzungen vor 2013 keine Protokolle mehr, obwohl es diese gegeben haben soll; hier liege also ein Verstoß gegen das Archivierungsgesetz vor. Auch die Einsetzung der EFK für die Administrativuntersuchung im Jahr 2016 kritisierte der Bericht; die EFK sei voreingenommen und nicht unabhängig gewesen. Die EFK ihrerseits habe in der Folge das rechtliche Gehör des damaligen BWL-Stabschefs verletzt, indem sie diesen beschuldigt, aber nicht vernommen habe. Der Bericht der EFK durfte in der Folge zum Ärger des Parlaments aufgrund von Einsprachen zweier Personen nicht veröffentlicht werden; die beiden zogen ihre Beschwerde bis ans Bundesverfassungsgericht weiter. Da «die EFK dieses Vorgehen auch heute noch als richtig erachtet und die Problematik bezüglich ihrer fehlenden Unabhängigkeit negiert», bezweifelten die GPK gar die fachliche Eignung der EFK als Untersuchungsorgan für Administrativuntersuchungen.

In der Folge formulierten die GPK acht Empfehlungen an den Bundesrat und luden diesen wie auch die EFK zu Stellungnahmen ein. Die Empfehlungen betrafen eine adäquate Protokollierung, die Überprüfung der Organisationsstruktur des BWL, verschiedene Kriterien und Vorschläge bezüglich Administrativuntersuchungen sowie die Überprüfung des weiteren Vorgehens bezüglich Bürgschaften.

Die Medien griffen in der Folge vor allem eine Aussage von Bundesrat Schneider-Ammann im Bericht auf, gemäss der das Risikomanagement des Amtes sowie des Departements ungenügend gewesen seien. Ihm selbst sowie dem Generalsekretariat des WBF habe das Bewusstsein für die Tragweite der Risiken sowie für das Schadenspotenzial der Hochseeschiffahrtsbürgschaften gefehlt.⁶⁹

BERICHT
DATUM: 28.09.2018
ANJA HEIDELBERGER

Im September 2018 nahm der **Bundesrat Stellung zum Bericht der GPK vom Juni 2018 zu den Hochseeschiffahrts-Bürgschaften**. Dabei pflichtete er dem Bericht weitgehend bei und nahm die Kritik an der Auftragserteilung des WBF an die EFK sowie an deren Auftragsabwicklung zur Kenntnis. In der Zwischenzeit habe das WBF auf die im Bericht angesprochenen Probleme beim BWL reagiert, unter anderem durch laufende Information des Bundesrates und der FinDel über die Entwicklungen bezüglich der Hochseeschiffahrts-Bürgschaften.

Der Bundesrat nahm auch zu den einzelnen Empfehlungen Stellung. Eine Verbesserung der Protokollierung (Empfehlung 1) erachtete er als sinnvoll, eine Änderung der Rechtsgrundlagen sei dazu aber nicht nötig. Die Überprüfung der Organisationsstruktur des BWL (Empfehlung 2) habe er bereits umgesetzt; hier habe er die Rolle des Delegierten durch Aufstockung seiner Anstellung gestärkt, mehr unabhängige Schiffahrtsexpertinnen und -experten hinzugezogen, die Aufteilung der Zuständigkeiten geklärt und ein umfassendes Massnahmenpaket beschlossen. Bei den Empfehlungen zu den Administrativuntersuchungen (Empfehlungen 3-6) wolle er die Bundeskanzlei sowie das Bundesamt für Justiz mit einer Präzisierung in der RVOV und der Abklärung weiterer Fragen bis Ende 2019 beauftragen; die Prüfung der Schaffung eines neuen Kompetenzzentrums für Administrativuntersuchungen sei hingegen nicht nötig. Zudem pflichtete er den GPK bei, dass Eventualverpflichtungen wie Bürgschaften zukünftig ins Risikomanagement aufgenommen werden müssen (Empfehlung 7). Einheitliche Vorgaben zur Gewährung von Bürgschaften (Empfehlung 8) seien hingegen aufgrund der Heterogenität der Bürgschaften nicht möglich. Aufgrund neuer Weisungen solle aber dem Risikoaspekt zukünftig genügend Rechnung getragen werden.

Da sich der Handlungsbedarf bezüglich der Schaffung eines Kompetenzzentrums für Administrativuntersuchungen nachträglich noch einmal verdeutlicht habe, reichte die GPK-NR im November 2019 diesbezüglich eine Motion ein.⁷⁰

POSTULAT
DATUM: 13.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem im September 2018 eingereichten Postulat regte Ständerat Janiak (sp, BL) an, dass der Bundesrat in einem Bericht aufzeige, wie sich die Entwicklung des Rheinregimes der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) heute – 10 Jahre nach dem Vorlegen des Berichtes zur Schiffahrtspolitik des Bundes – darstelle. Der Bundesrat solle im Bericht darlegen, wie die Interessen der Schweiz im Zuge einer **verstärkten Regulierung der internationalen Rheinschiffahrt** durch die EU gewahrt werden könnten.

Der Bundesrat beantragte im November 2018 die Ablehnung des Postulats, da er weder auf wirtschaftlicher noch auf politischer Ebene eine Änderung im Rheinregime erkenne. Zudem sei die Schweiz als Mitglied der ZKR auch Vollmitglied des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (Cesni). Da die Standards der Cesni mit einstimmigem Beschluss der anwesenden Mitglieder angenommen würden, verfüge die Schweiz über ein Vetorecht. Die Interessenwahrung sei damit vollumfänglich gewährleistet.

Im März 2019 wurde das Postulat im Ständerat traktandiert. Ständerat Janiak zeigte sich sehr unzufrieden mit der Stellungnahme des Bundesrates und wies auf offene Punkte hin, beispielsweise auf den Umstand, dass die Schweiz trotz Mitgliedschaft bei der ZKR und des Cesni bei der Umsetzung von die Schiffahrt betreffenden EU-Verordnungen als Drittstaat behandelt werde. Janiak kritisierte ausdrücklich auch die Departementsverteilung: Da das Schweizerische Seeschiffahrtsamt (SSA) dem EDA angehöre, die Schiffahrt als Verkehrsträger aber beim UVEK beheimatet sei, ergebe sich für die Mitgliedschaft bei der ZKR eine doppelte Departementszuständigkeit. Er werde den Eindruck nicht los, dass die Departemente einander die «heisse Kartoffel» hin- und herreichten, erklärte Claude Janiak und bat um Annahme seines Postulates. Die kleine Kammer stimmte mit 32 zu 4 Stimmen (keine Enthaltungen) zu.⁷¹

BERICHT
DATUM: 25.06.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im Juni 2019 reagierten die **GPK** auf die Stellungnahme des Bundesrates zu ihrem Bericht zu den **Hochseeschiffahrts-Bürgschaften**. Zuvor hatte die Arbeitsgruppe der GPK dem Bundesrat, der Bundeskanzlei und dem Bundesamt für Justiz weiterführende Fragen zukommen lassen, Vertretungen des WBF und des BWL angehört und mit der Bundesanwaltschaft über die laufenden Strafverfahren gesprochen. Dabei sei sie von der Bundesanwaltschaft über für die Strafverfahren irrelevante, für die GPK jedoch zentrale Befunde informiert worden, welche sie aus Gründen der Gewaltentrennung jedoch erst nach Beendigung der Strafverfahren prüfen werde.

Bezüglich ihrer ersten Empfehlung zur Protokollierung stellten die GPK fest, dass sich die Protokollierungs-Praxis des WBF verbessert habe. Man behalte sich aber das Recht

vor, die Protokollierung von Führungsgesprächen in anderen Departementen bei der Nachkontrolle zu dieser Inspektion zu überprüfen. Sehr ausgiebig untersuchten die GPK die Umsetzung ihrer zweiten Empfehlung zur Organisationsstruktur des BWL. Dabei zeigten sie sich in zahlreichen Punkten unzufrieden. Sie kritisierten, dass der Bundesrat anscheinend nicht bereit sei, «die Organisation des BWL und seiner Leitung eingehend zu prüfen». Die bestehenden Strukturen seien im Nachgang der Krise nicht grundlegend verändert worden. Die Bereitschaft des Bundesrates, die Organisation der Administrativuntersuchungen (Empfehlungen 3-5) prüfen zu lassen respektive die entsprechende Verordnung zu ändern, begrüßte die GPK hingegen. Sie verwiesen jedoch auch auf eine entsprechende laufende Inspektion der GPK-NR sowie der PVK, in deren Rahmen diese Fragen in allgemeiner Form untersucht würden. Daher verzichte die GPK vorerst auf weiterführende Untersuchungen. Auch bezüglich der Schaffung einer Stelle für Administrativuntersuchungen stellte die GPK vorerst ihre Bemühungen zugunsten der Untersuchung der GPK-NR ein, obwohl sie die diesbezügliche Einschätzung des Bundesrates nicht teilte. Zufrieden zeigten sich die GPK bezüglich der Massnahmen zu Empfehlung 7 und 8. Insgesamt erklärten die GPK, sie hätten beschlossen, ihre Arbeiten zu dieser Thematik vorerst abzuschliessen, behielten sich aber die Möglichkeit weitergehender Inspektionen vor.⁷²

BERICHT
DATUM: 27.06.2019
ANJA HEIDELBERGER

Nur zwei Tage nachdem die GPK auf die Stellungnahme des Bundesrates zu den **Hochseeschiffahrts-Bürgschaften** geantwortet hatten, **veröffentlichte die FinDel ihren Bericht** zur Untersuchung des Verkaufsprozesses der SCL- und SCT-Schiffe. Die FinDel habe im April 2018 entschieden, den Verkaufsprozess zu untersuchen, um Lehren für künftige Verkaufsprozesse ziehen zu können. Dazu hatte sie die EFK mit der Informationsbeschaffung und der Prüfung spezifischer Sachverhalte beauftragt, welche diese bis August 2018 vornahm. In der Folge führte die FinDel Befragungen bei den Vorstehenden des WBF, des EFD und des EDA, ihren Mitarbeitenden, externen Expertinnen und Experten sowie Vertretenden der SCL- und SCT-Gesellschaften durch, verlangte Unterlagen oder schriftliche Auskünfte und nahm Akteneinsicht. Die FinDel untersuchte darin den Verkaufsprozess sehr detailliert. Sie attestierte Johann Schneider-Amann als Vorsteher des WBF, mit der Strategie der Verlustminimierung, mit der eingesetzten Krisenorganisation und mit der Einsetzung eines Liquidators korrekt gehandelt und so einen um CHF 30 bis 40 Mio. höheren Verlust verhindert zu haben. Es sei den involvierten Bundesstellen gelungen, eine Wettbewerbssituation unter den Kaufinteressenten zu schaffen. Zukünftig sollten jedoch nicht nur eine einzige Verkaufsstrategie verfolgt, sondern auch Alternativszenarien vorbereitet werden. So sei die Wahl eines Freihandverkaufs zwar nachvollziehbar, die Konsequenzen von Alternativszenarien wie eines Konkurses oder einer Nachlassstundung sollten nachträglich dennoch untersucht werden. Weiter sei der Verkaufszeitpunkt zwar nicht ideal gewesen, der Handlungsspielraum sei jedoch aufgrund exogener Faktoren stark eingeschränkt gewesen. Hingegen kritisierte die FinDel das Informationsleck im Januar 2017, welches die Höhe der Kaufangebote negativ beeinflusst habe. Der Bundesrat müsse dringend Massnahmen ergreifen, damit vertrauliche oder geheime Beratungen zukünftig nicht an die Öffentlichkeit dringen würden.

Aus dem Verkauf der SCT-SCL-Gruppe solle der Bundesrat verschiedene Lehren ziehen, betonte die FinDel. So empfahl sie ihm unter anderem, bei anderen Gesellschaften bereits vor einer Liquiditätskrise eine klare Abwicklungsstrategie für den Krisenfall zu erarbeiten, nachvollziehbare Bewertungskriterien für Offerten zu erstellen, zukünftig verschiedene Handlungsoptionen zu verfolgen und eine echte Wettbewerbssituation zwischen den Kaufinteressenten herzustellen. Auch bezüglich der Verkaufsverträge machte sie einige Empfehlungen und schlug schliesslich vor, zukünftig auf Solidarbürgschaften zu verzichten und die bestehenden wenn möglich in einfache Bürgschaften umzuwandeln. Auf diverse Fragen zum Verkauf der Schiffe, welche Ulrich Giezendanner (svp, AG) – den die FinDel überdies in dieser Sache angehört hatte – in einer Interpellation aufgenommen hatte, ging die FinDel hingegen nicht ein.⁷³

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 05.09.2019
ANJA HEIDELBERGER

Bereits im Mai 2016, kurz nach Bekanntwerden der Schwierigkeiten der SCT-SCL-Gruppe, hatte der WBF-Vorsteher Johann Schneider-Amann die **EFK** beauftragt, eine **Administrativuntersuchung** zur Vergabepaxis der Bürgschaften des BWL, zur Vorbereitungen der Erhöhung des Bürgschafts-Rahmenkredits im Jahr 2008, zum Umgang des BWL mit den stark gestiegenen Risiken seit 2008, zu den Mängeln in der Organisation des BWL sowie zu allfälligen Hinweisen auf strafrechtlich relevante Tatbestände durchzuführen. Grund dafür seien verschiedene Hinweise auf Mängel in

der Prüfung von Vergaben und Amortisationsstundungen sowie das hohe Schadenspotenzial für den Bund. Im Rahmen des Nachtrags Ia zum Voranschlag 2017 gab das WBF im Oktober 2016 bekannt, dass die EFK «bedeutende Schwachstellen» gefunden habe. Unter anderem seien Abläufe beim BWL bis 2013 nur informell geregelt gewesen, wesentliche Funktionen bis 2012 auf eine Person konzentriert gewesen, sei das interne Kontrollsystem sowie die Kontrolle der Reedereien unzureichend gewesen und neue Bürgschaften, Revalutierungen und Amortisationsstundungen zu wenig kritisch geprüft worden. Das WBF sei nun daran, dieser Kritik mit einem Massnahmenplan zu begegnen.

Kurz darauf machte die Zeitung «Nordwestschweiz» bekannt, dass dieser Bericht der EFK nicht veröffentlicht werden dürfe, weil sich zwei betroffene und im Bericht erwähnte Personen dagegen wehrten, dass sie im Bericht für die Missstände zu den Hochseebürgschaften mitverantwortlich gemacht würden, aber nie angehört worden seien.

Im September 2019 erschien das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu dieser Anschuldigung. Dieses gab den Klägern recht: Die EFK habe die Kläger nicht angehört und ihnen keine Akteneinsicht gewährt. Da der Anspruch auf rechtliches Gehör Teil der allgemeinen Verfahrensgarantien sei, stelle dies eine schwerwiegende Verletzung ihrer Rechte dar. Damit seien sie in ihren Persönlichkeitsrechten berührt worden. Diese Verletzung könne nachträglich nicht korrigiert werden, weshalb die entsprechenden Personendaten aus dem Bericht gelöscht werden müssten. Die EFK hatte zuvor angegeben, sie habe auf eine Anhörung der betroffenen Personen verzichtet, «um das Strafverfahren nicht zu behindern».⁷⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.10.2019
ANJA HEIDELBERGER

Neben dem politischen gab es auch ein **rechtliches Nachspiel** in der Affäre zu der **Schweizer Hochseeflotte**. Bereits im Jahr 2016 hatte die EFK eine Strafanzeige wegen Unregelmässigkeiten bei den Bürgschaften eingereicht. Die Bundesanwaltschaft stellte das entsprechende Verfahren jedoch wegen fehlenden hinreichenden Anfangsverdachts und Verjährung vieler Vorwürfe ein. Dies kritisierten verschiedene Juristen später gegenüber den Medien, da eine Nichtanhandnahme-Verfügung nur in «sachverhaltsmässig und rechtlich klaren Fällen» möglich sei. Im August 2017 reichte auch Johann Schneider-Ammann Strafanzeige gegen die mutmasslichen Urheber des Millionenschadens ein, woraufhin die Bundesanwaltschaft das Verfahren mit neuem Beweismaterial und neuen Unterlagen wieder aufnahm. Die Bundesanwaltschaft konzentrierte ihre Untersuchungen gemäss Medien vor allem auf die Rolle von Michael Eichmann, dem ehemaligen BWL-Direktor, dem Amtsmissbrauch und ungetreue Geschäftsführung vorgeworfen wurden. Dabei war jedoch lange Zeit von Seiten der Bundesanwaltschaft kaum etwas zum Verfahren zu vernehmen – offenbar hatte sie Eichmann auf Anfrage der Medien bis Juni 2018 noch nicht befragt –, was zu Kritik von Seiten der Presse führte, insbesondere da im Laufe der Zeit immer mehr Informationen zu möglichen Ungereimtheiten im BWL ans Licht kamen. So berichteten die Medien von einem Vertrag zwischen der SCL-Reederei und einer kroatischen Werft für eine Rückzahlung von Projektkosten über CHF 12 Mio. für vier Schiffe sowie von zwei identischen Kaufverträgen für Schiffe, die sich lediglich im eingetragenen Kaufpreis unterschieden. Nach seiner zweiten Interpellation habe die Bundesanwaltschaft hingegen Ulrich Giezendanner (svp, AG; Ip. 18.3645) trotz seiner Immunität aufgeboten und aufgefordert, seine Informationen zu präzisieren und den Namen seines Informanten zu nennen, was dieser mit Verweis darauf, dass Bundesanwalt Michael Lauber «seine Arbeit gefälligst selber machen» solle, jedoch nicht tat.

Die Untersuchung zum Eigentümer der SCT-SCL-Gruppe, Hansjörg Grunder, übernahm die Abteilung Wirtschaftsdelikte der Berner Staatsanwaltschaft. Diese zeigte sich gemäss Medien deutlich aktiver als die Bundesanwaltschaft und gab Ende Juni 2018 bekannt, eine Person – die Medien vermuteten, es sei Grunder – verhaftet zu haben. Dabei habe sie auch Hausdurchsuchungen vorgenommen und dabei umfangreiche Akten und Vermögenswerte beschlagnahmt. Es bestehe der «Verdacht, dass die Täterschaft bei der Einreichung von Bürgschaftsgesuchen für die Finanzierung von Hochseeschiffen überhöhte Bau- und Erwerbspreise geltend gemacht hat, um widerrechtlich in den Genuss zu hoher Bürgschaften zu gelangen», wie die Staatsanwaltschaft verlauten liess. In der Folge erstellte sie Anzeige wegen Verdachts auf Leistungsbetrug und Beamtenbestechung. Mitte Dezember gab die «Nordwestschweiz» schliesslich bekannt, dass die Berner Staatsanwaltschaft für Wirtschaftsdelikte Anklage gegen Grunder wegen Betrugs zum Nachteil des Bundes, Urkundenfälschung und ungetreuer Geschäftsführung erhoben habe. Der Bund trete als Privatkläger auf, um seine finanziellen Interessen zu wahren. Konkret solle Grunder seit 2005 in fünf Fällen zu hohe Bau- und Erwerbspreise für Hochseeschiffe vorgetäuscht haben, um überhöhte Bürgschaften für die Schiffe zu erhalten – es gehe um eine

Deliktsumme von CHF 130 Mio. Zusätzliche Fälle seien zudem verjährt. Grunder bestritt die Vorwürfe und die Medien betonten, dass für ihn und Michael Eichmann die Unschuldsvermutung gelte.⁷⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 16.10.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im Mittelpunkt des neusten, im Nachtragskredits IIa zum Voranschlag 2019 behandelten Kapitels der **Krise der Schweizer Hochseeflotte** stand die **Massmariner SA**, eine Tochtergesellschaft der Massoel Maritime Holding SA, die über eine Flotte von acht vom Bund mit CHF 129 Mio. verbürgten Massengutfrachtern verfügte. Wie der Bundesrat im Bericht zum Nachtrag IIa informierte, hatte Massmariner den Bund im November 2015 über akute Liquiditätsprobleme informiert, bereits im Dezember 2015 drohte ihr die Zahlungsunfähigkeit. Um ein unvorbereitetes Insolvenzverfahren und einen Verkauf der Schiffe deutlich unter ihrem Wert zu verhindern, genehmigte der Bund die Revalutierung, also die Wiederverwendung bereits amortisierter verbürgter Kreditmittel durch die Massmariner SA. Trotz enger Betreuung durch den Bund und dem Beizug externer maritimer Spezialisten drohte 2016 erneut die Insolvenz. Erneut nahm das WBF eine Revalutierung in der Höhe von USD 14 Mio. vor, um den optimalen Zeitpunkt zum Verkauf der Schiffe abwarten zu können – verpflichtete Massmariner SA jedoch zu einer stetigen Rückzahlung der Darlehen mit allen erwirtschafteten Mitteln, die nicht für den Betrieb benötigt werden (PAYE-Mechanismus), verbot ihr das Abführen von finanziellen Mitteln (Ring Fencing) und ordnete Reorganisationen, Inspektionen und Audits durch eine Expertenfirma sowie verschiedene weitere Massnahmen an. Zwar erhöhte sich der Marktwert der Schiffe in der Folge um USD 20 Mio., für das Jahr 2017 drohte jedoch erneut eine Überschuldungssituation. Der Bund realisierte, dass «sich die Gesellschaft nicht nachhaltig stabilisieren» liesse und legte zusammen mit Massmariner und Experten den optimalen Verkaufszeitpunkt auf das vierte Quartal 2021 fest. Mit einer Sanierungsstrategie und neuem Businessplan mit Liquiditätsplanung sollte die Zeit bis zum Verkauf überbrückt werden, doch bereits Anfang 2018 stellte die Revisionsstelle für den Abschluss 2017 eine Überschuldung der Massmariner SA fest. Erneut konnte dies verhindert werden; diesmal nahm die zuständige Bank in Absprache mit dem Bund Rangrücktritte auf den verbürgten Darlehen über CHF 31 Mio. vor. Der Bund verlegte den optimalen Verkaufszeitpunkt auf Ende 2020 und schränkte die Handlungsfreiheit von Massmariner stärker ein. Im Januar 2019 folgten schliesslich betriebliche Probleme auf den entsprechenden Schiffen, wie mehrmalige Festhaltungen durch Hafenstaatbehörden aufgrund unzureichenden Unterhalts und verspäteter Lohnzahlungen, worauf das EDA unter anderem Sicherheitsinspektionen veranlasste und weitere Massnahmen androhte, «um die Risiken für die Schweizer Flagge» zu minimieren. Als die Massmariner SA den mit dem Bund vereinbarten Business Plan anfangs 2019 nicht mehr einhalten konnte, war auch die Hoffnung, dass die Darlehensschulden reduziert werden könnten – mit einer Amortisation der ganzen Darlehenssumme wurde bereits nicht mehr gerechnet – erloschen. Um das finanzielle Risiko für den Bund und die negativen Auswirkungen auf die Schweizer Flagge und damit auf alle Schweizer Schiffsgesellschaften zu verringern, wurde der Weiterbetrieb der Schiffe eingestellt.

Der Bund erachtete im Hinblick auf eine Risiko- und Verlustminimierung den Freihandverkauf als Einzelschiffverkauf, möglicherweise auch als Blockverkäufe, als beste Option, weil dadurch auch die finanziellen und flaggenrechtlichen Risiken für andere Hochseeschiffe reduziert werden könnten. Daher beschloss die Massmariner SA im März 2019 einen schrittweisen Verkauf der Schiffe. Massmariner SA blieb für den Verkauf der Schiffe verantwortlich, die operative Durchführung der Verkäufe übernahm der bisherige Reeder und Manager Massoel, um Zusatzkosten durch den Koordinationsaufwand beim Verkauf durch ein neues Management zu verhindern. Der Bund nahm die Verkaufspreise zur Kenntnis und in den Verkaufsverhandlungen eine beratende Funktion wahr. Die Schiffswerte sowie die späteren Verkaufspreise wurden durch unabhängige Experten beurteilt und dienten dem Bund als Entscheidungsgrundlagen. Um die ersten beiden Hochseeschiffe geordnet und lastenfrei verkaufen zu können, stellte die betroffene Bank der Massmariner SA eine durch den Bund abgesicherte Überbrückungsfinanzierung über USD 2 Mio. zur Verfügung. Der Verkaufsprozess startete im April 2019, bis Mitte Oktober 2019 waren zwei Hochseeschiffe verkauft und übergeben sowie der Verkaufserlös einem vom Bund kontrollierten Konto bei der SNB gutgeschrieben worden. Experten rechneten mit einem Brutto-Verkaufserlös der gesamten Massmariner-Flotte in mittlerer zweistelliger Millionenhöhe, was abzüglich der Transaktionskosten eine Nettobelastung des Bundes im hohen zweistelligen Millionenbereich bedeuten würde.⁷⁶

Luftfahrt

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 31.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Analysant la situation, le comité gouvernemental "Conditions cadres Swiss" a considéré les mesures prises comme nécessaires à la survie de l'entreprise. Le Conseil fédéral, partageant cet avis, a estimé que, malgré la cure d'amaigrissement, il avait été juste de s'engager pour Swiss et le secteur aérien suisse un an et demi auparavant. **Le Conseil fédéral a pris deux mesures d'accompagnement destinées à améliorer les conditions cadres de Swiss.** La première exonérait la compagnie de l'impôt sur les huiles minérales sur certains vols intérieurs: CHF 6 millions d'économies. La seconde prenait en charge le coût des vols spéciaux (rapatriement des personnes non autorisées à entrer sur le territoire suisse) lorsque le rapatriement a lieu pour des raisons non imputables à Swiss. Les coûts tournent autour de CHF 900'000. Le Conseil fédéral n'a par contre pas pris de décision sur la demande de Swiss de lui pourvoir une déclaration sans engagement ("Letter of Comfort"), ni sur celle de savoir si les crédits d'exploitation à long terme accordés par des investisseurs étrangers pouvaient être assurés entre autres par une garantie contre les risques à l'exportation. **L'année 2003 s'est soldée par des chiffres défavorables** pour la compagnie aérienne suisse. La perte nette avoisinait les CHF 650 millions, charges de restructuration incluses. De plus, Swiss n'a, hormis une garantie bancaire de CHF 50 millions de British Airways, pas obtenu de ligne de crédit auprès des banques. Quant à la Confédération, elle n'a toujours pas donné suite à la demande de « Letter of Comfort ». (Pour l'exercice 2004, voir ici.)⁷⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat schickte einen Entwurf für einen Verfassungsartikel zur **Spezialfinanzierung des Luftverkehrs** in die Vernehmlassung. Heute kommen die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen zu 50% der allgemeinen Bundeskasse und zu 50% dem Strassenverkehr zugute. Neu sollen die für den Strassenverkehr bestimmten Steuererträge zweckgebunden für den Luftverkehr in den Bereichen Umweltschutz, technische Sicherheit und Schutzmassnahmen verwendet werden.⁷⁸

POSTULAT
DATUM: 21.03.2007
NICOLAS FREYMOND

La Chambre basse a en outre transmis au Conseil fédéral un postulat Ménétreay-Savary (pe, VD) le chargeant de présenter un **rapport concernant les mesures susceptibles de réduire les effets nuisibles des transports aériens sur le climat**. Le gouvernement doit notamment étudier les possibilités de transfert modal, d'introduction de taxes sur le kérosène et les émissions de CO₂, ainsi que d'amélioration de l'efficacité énergétique des transports aériens.⁷⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.2007
NICOLAS FREYMOND

A la fin de l'été, le Conseil fédéral a présenté son message concernant la **modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et la création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Ce projet vise à créer la base juridique pour un fonds spécial doté de CHF 44 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique. La moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe seront affectées à ce fonds, auquel la Confédération contribuera à hauteur de CHF 18 millions par an. Le projet gouvernemental a divisé la CTT-CN qui a décidé par 10 voix contre 9 de recommander au plénum de ne pas entrer en matière. La majorité issue des rangs socialistes, écologistes et, dans une moindre mesure, radicaux a critiqué le manque de clarté des objectifs du fonds spécial et des mesures censées en permettre la réalisation. En plénum, les conseillers Theiler (prd, LU) et Levrat (ps, FR), s'exprimant au nom de la commission, ont notamment mentionné l'exemple des mesures de lutte contre le bruit, soulignant que les mesures actuelles mises en œuvre pour le seul aéroport de Zurich-Kloten coûtent CHF 1 milliard alors que le fonds projeté ne permettrait d'investir que CHF 7 à 8 millions pour des mesures supplémentaires. Estimant que les mesures de contrôle et de sécurité relèvent de la souveraineté de l'Etat, la majorité de la commission a en outre considéré que leur financement devait être assuré par le budget de la Confédération, et non par un fonds spécial. Enfin, les profondes divergences des intérêts régionaux et politiques, exprimés tant lors de la consultation qu'en commission, ont convaincu la majorité des commissaires des très faibles chances que cette modification de la Constitution obtienne l'aval du peuple et des cantons en votation populaire. Aussi, afin de restaurer une certaine proportionnalité entre les moyens (révision constitutionnelle) et les fins (fonds spécial de CHF 44 millions), elle a préconisé d'introduire les mesures en faveur du trafic aérien par des modifications législatives et par la voie budgétaire. À l'inverse, les partis bourgeois ont plaidé pour l'entrée en matière. Favorables à l'affectation du

produit de l'impôt sur les carburants d'aviation au trafic aérien, les groupes PDC, PRD et UDC ont estimé que le parlement devait s'en tenir à une décision de principe et ne pas débattre des mesures concrètes auxquelles le fonds est destiné. Contre la majorité de la CTT-CN et les groupes socialiste et écologiste unanimes, le Conseil national a décidé par 106 voix contre 76 d'entrer en matière et de renvoyer le projet à sa commission pour la discussion de détail. Un tiers du groupe PRD et un élu PDC ont également soutenu la proposition de la majorité de la CTT-CN.⁸⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du projet gouvernemental de modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et de **création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Cette révision constitutionnelle établit la base juridique nécessaire à la création d'un fonds spécial en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique et alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe. Fin 2007, le Conseil national avait décidé, par 106 voix contre 76, d'entrer en matière malgré la vive opposition des groupes socialiste et écologiste, ainsi que de députés radicaux et PDC qui critiquaient le manque de clarté des objectifs du fonds et la disproportion des moyens (révision constitutionnelle) et des fins (financement de CHF 44 millions par an, selon les chiffres 2006). Au cours de l'année sous revue, lors de la discussion par article, plusieurs amendements ont été proposés afin de préciser la notion de « mesures de protection de l'environnement ». Tous ont été rejetés, le plénum se ralliant à l'opinion de la majorité de la CTT-CN, laquelle a jugé que les précisions utiles à la mise en œuvre du fonds trouveraient leur place au niveau législatif et non constitutionnel. Sur proposition de sa commission, le plénum a modifié le projet afin d'intégrer des mesures de sécurité ne relevant pas de l'Etat (contrôle des bagages, surveillance des avions, etc.) dans le catalogue des mesures bénéficiant du soutien du fonds. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 110 voix contre 61 et 1 abstention, la majorité bourgeoise le soutenant et les groupes socialiste et écologiste le rejetant unanimement.

Le Conseil des Etats s'est quant à lui rallié au Conseil fédéral, estimant que les mesures de sécurité se limitent à la lutte contre les actes de malveillance contre le trafic aérien. De la responsabilité de l'Etat, ces tâches sont actuellement financées par le budget de la Confédération et le seront désormais par le fonds spécial. Les sénateurs ont ainsi exclu que le fonds prenne en charge des tâches incombant aux entreprises exploitant les aéroports et aux compagnies aériennes. Le Conseil national a réitéré sa prise de position, faisant valoir que les attentats et les détournements visent l'Etat et non les entreprises du transport aérien. La chambre haute a, pour sa part, cédé en suivant, par 25 voix contre 17, l'avis d'une minorité Rolf Büttiker (prd, SO). Elle a ainsi adopté une formulation de l'art. 86, al. 3bis let. b équivalente sur le fond à celle du Conseil national, mais qui, du point de vue formel, supprime l'expression – constitutionnellement absurde – « ne relevant pas de l'Etat » (« nichthoheitlichen ») de la version initialement adoptée par la chambre basse. Il en résulte que les tâches de sécurité dont la responsabilité incombe aux autorités publiques seront financées par le budget ordinaire de l'Etat, tandis que celles incombant aux entreprises du secteur aérien bénéficieront du soutien du fonds spécial. La chambre basse s'est ralliée à cette formulation sans discussion et, en votation finale, le projet a été adopté par 124 voix contre 63 au Conseil national et par 33 voix contre 7 au Conseil des Etats. Au vu du résultat des délibérations, le Conseil national a estimé que les objectifs visés par l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) (00.414) étaient atteints et décidé de la classer.⁸¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à son approbation par les chambres l'année précédente, l'arrêté portant modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale afin de **créer un financement spécial en faveur du trafic aérien** a été soumis au **vote du peuple et des cantons** à l'automne de l'année sous revue. La création de ce fonds spécial doté d'environ CHF 40 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique n'a pas suscité les passions dans une campagne de votation nettement dominée par les initiatives populaires « pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre » et surtout « contre la construction de minarets ». Les partis gouvernementaux ont soutenu le projet, à l'exception du parti socialiste qui a laissé la liberté de vote, alors que son groupe parlementaire avait unanimement rejeté le projet l'année précédente. Les partisans ont souligné que la création de ce fonds est censée garantir que les taxes sur les carburants ne profitent plus exclusivement au trafic routier mais aussi au trafic aérien. À l'inverse, le camp des opposants, réunissant les Verts, le PEV, le PCS et le PdT, a critiqué les nuisances environnementales dues à

l'aviation et jugées autrement plus graves que celles du trafic routier. Si les organisations patronales ont appelé à approuver le projet, les syndicats n'ont pas émis de mots d'ordre. Parmi les organisations de protection de l'environnement, seule l'ATE a pris position, laissant la liberté de vote.

Votation du 29 novembre 2009

Participation : 52,6%

Oui : 1 609 682 (65,0%) / cantons : 20 6/2

Non : 867 113 (35,0%) / cantons : 0

Mots d'ordre :

– Oui : PLR, PDC, UDC, UDF, PBD, Lega, Verts libéraux ; USAM, Economiesuisse, USP.

– Non : Verts, PCS, PEV, PdT.

– Liberté de vote : PS, DS ; ATE

Au terme de cette terne campagne, l'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien a été approuvé par 65% des citoyens et citoyennes et par tous les cantons. Grâce à la mobilisation suscitée par les autres objets, le taux de participation s'est élevé à 52,6%. Sans surprise, l'approbation a été la plus forte dans les cantons aéroportuaires de Genève (72,5%) et Zurich (69,2%).⁸²

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 31.12.2009

NICOLAS FREYMOND

Selon l'**analyse Vox**, ce vote n'a pas révélé de différenciation claire entre partisans et opposants du point de vue de la position politique comme des propriétés socioculturelles. Les tenants du refus n'ont été majoritaires que parmi les membres déclarés de l'extrême gauche. L'étude a en outre souligné le faible intérêt des répondants et, parmi ceux-ci, des votants pour cet objet peu controversé, respectivement 57% et 38% d'entre eux ne sachant plus de quoi il s'agissait quelques jours à peine après le scrutin. En dépit de cette mauvaise connaissance de l'objet, une bonne moitié des tenants du oui et deux tiers des adversaires ont motivé leur décision par des arguments concrets et objectifs. Parmi les partisans, l'argument le plus mobilisé a été le principe de justice, selon lequel il est juste que le trafic aérien bénéficie du produit des taxes sur les carburants auxquelles il est soumis. Quant aux tenants du non, ils ont principalement fondé leur choix sur le rejet du trafic aérien et de ses nuisances.⁸³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.09.2010

NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à la loi d'application du financement spécial en faveur du trafic aérien, dont le principe fut approuvé par le peuple et les cantons l'année précédente. Le gouvernement a proposé une **modification de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire**, de sorte à inscrire dans la loi l'affectation du produit de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au seul trafic aérien. Le produit de cet impôt sera réparti à parts égales entre les tâches relevant de la sécurité aérienne et les mesures environnementales, d'une part, et les aéroports civils régionaux, d'autre part.⁸⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 15.12.2010

NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'hiver, le **Conseil national** a approuvé l'entrée en matière, sans opposition. Lors de la **discussion par article**, les députés ont accepté à l'unanimité et sans discussion un amendement proposé par la CTT-CN afin de préciser que seuls les aérodromes dotés d'un service de navigation peuvent bénéficier d'une contribution financière au titre de la sécurité aérienne. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté le projet ainsi amendé sans la moindre opposition.⁸⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 18.03.2011

SUZANNE SCHÄR

Diskussionslos und einstimmig nahm der Ständerat das teilrevidierte **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer** an, wie es der Nationalrat im Vorjahr verabschiedet hatte. In der Schlussabstimmung verabschiedeten beide Räte die Vorlage einstimmig, nach der die Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen nicht mehr in die Finanzierung des Strassenverkehrs fliesst, sondern zweckgebunden für den Flugverkehr eingesetzt werden soll. Die jährlich CHF 40 bis 50 Mio. werden hälftig für die technische Sicherheit und zu je einem Viertel in die Sicherheit vor Anschlägen sowie in Umweltmassnahmen investiert.⁸⁶

- 1) LT et NZZ, 15.1.09; NZZ, 5 et 23.10.09.
- 2) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
- 3) Studie ARE vom 18.6.14
- 4) BO CE, 1992, p. 1256 ss.; BO CN, 1992, p. 2547 ss.; Presse du 10.12 et 16.12.92.
- 5) FF, 2002, p. 4187 ss.; presse du 15.5 et 16.5.02.
- 6) Presse du 7.11 et 26.11.03; DETEC, communiqué de presse, 6.11 et 5.12.03.
- 7) LT, 30.3.04; presse du 2.4.04; DETEC, communiqué de presse, 4.3 et 1.4.04.
- 8) Presse du 27.8.04; DETEC, communiqué de presse, 26.8.04.
- 9) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
- 10) FF, 2006, p. 811 ss.; DETEC, communiqué de presse, 2.12.05; presse du 3.12.05.
- 11) AB NR, 2005, S. 602 ff.; AB SR, 2006, S. 532 und Beilagen III, S. 64.; AB SR, 2006, S. 237 f.; AB NR, 2006, S. 1598 und Beilagen IV, S. 141 f.
- 12) Presse du 3.7.08; LT, 9.10.08 (cantons).
- 13) Presse du 14 au 17.1.09.
- 14) 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.
- 15) Presse du 20.12.08; DETEC, communiqué de presse, 19.12.08.
- 16) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.
- 17) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzvereinigung); 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 Eignerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBI, 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).
- 18) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBI, 2014, S. 3951 ff.
- 19) Bericht BR
- 20) BO CN, 2007, p. 196.; Initiatives: BO CE, 2003, p. 128 ss. et 2007, p. 260. Motions : BO CN, 2007, p. 1553.
- 21) BO CE, 1990, p.636ss.; Suisse, 14.3.90; AT, 22.8.90; NF, 24.10.90.
- 22) BaZ, 12.2. et 23.11.90; NZZ, 19.2.90; SN, 21.2. et 20.8.90; SGT, 7.3.90; AT, 22.9.90; TA, 22.11.90.
- 23) BO CN, 1991, p. 1338 s.; BaZ, 2.2.91.; NZZ, 21.6.91.
- 24) FF, 1992, I, p. 1 ss.; Presse du 7.11.91.
- 25) NZZ, 10.5.91; SGT, 26.10. et 16.11.91; SN, 21.11.91; Bund, 11.12.91; LZ, 19.12.91.
- 26) BO CE, 1992, p. 174 s.; BO CN, 1992, p. 820 s.; FF, 1992, III, p. 976; NZZ, 19.2 et 25.6.92; BaZ et SGT, 12.3.92.
- 27) BO CN, 1992, p. 2797; BaZ, 12.11.92.
- 28) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.
- 29) NQ, 22.4.93; BaZ, 27.5.93.
- 30) FF, 1997, IV, p. 521 ss.; BO CN, 1997, p. 2387 ss., 2764 s. et 2913; BO CE, 1997, p. 1124 s., 1307 et 1375; FF, 1998, p. 74.
- 31) BO CE, 1999, p. 1056 ss., 1197 et 1203; BO CN, 1999, p. 2595 ss., 2640 et 2677; FF, 2000, p. 90; RO, 2000, p. 9 ss.; FF, 1999, p. 8449 ss.
- 32) Communiqué de presse du DETEC, 23.2.00.
- 33) FF, 2000, p. 4482 ss.; BO CE, 2000, p. 784.
- 34) TG, 10.3.01; LT, 1.5.01; DETEC, communiqué de presse, 16.3.01.
- 35) FF, 2002, p. 884 ss.; presse du 8.11.01.
- 36) FF, 2001, p. 1256; DETEC, communiqué de presse, 21.11.01.
- 37) DETEC, communiqué de presse, 6.10.04.
- 38) DETEC, communiqué de presse, 2.12.05.
- 39) 24h und QJ, 15.2.06; NZZ, 16.2.06.
- 40) AB NR, 2006, S. 660 und Beilagen II, S. 74 f.
- 41) TA, 16.12.06.
- 42) BO CE, 2007, p. 262 s.
- 43) NZZ, 10.3 et 15.5.07.
- 44) FF, 2007, p. 4949 ss.; BO CE, 2007, p. 1008 s.
- 45) BO CN, 2008, p. 3 ss.
- 46) FF, 2008, p. 1041 ss.; BO CN, 2008, p. 57 ss. et 1028; BO CE, 2008, p. 284 s. et 535; FF, 2008, p. 4805 ss.
- 47) NZZ, 5.2 et 19.6.08; NLZ, 11.3.08 (cantons).
- 48) FF, 2008, p. 3653 ss.; BO CE, 2008, p. 639 s. et 1061; BO CN, 2008, p. 1621 ss. et 1980; FF, 2009, p. 233 s.
- 49) FF, 2009, p. 6935 ss.; NZZ, 16.10.09; BO CE, 2009, p. 1283; BaZ, 12.3.09.
- 50) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.
- 51) BO CN, 2010, p. 995.
- 52) NZZ, 10.9.10; BaZ, 20.9.10.
- 53) FF, 2010, p. 857 ss.; BO CN, 2010, p. 996 et 1675; BO CE, 2010, p. 919 et 1010; FF, 2010, p. 6037 s.
- 54) BO CE, 2010, p. 444 s.; BO CN, 2010, p. 2055 ss.
- 55) BaZ, 26.1.11.
- 56) SN, 23.6.11.
- 57) Medienmitteilung BAV vom 20.2.12.
- 58) Jahresbericht Schweizerische Rheinhäfen, 2012; Mitteilung Metropolitankonferenz Basel, 17.12.12.
- 59) SGT, 17.6.13; NZZ, 15.7.13; Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr (2013). Bericht zur Anhörung zur Revision der Binnenschiffahrtsverordnung".
- 60) BaZ, 29.10.13; NWS, 4.12.13
- 61) AB NR, 2014, S. 1833.
- 62) Bericht BR zum Postulat Merlini 14.3467
- 63) AB NR, 2008, S. 3 ff.; AB NR, 2017, S. 795 ff.; AB SR, 2007, S. 1008 f.; AB SR, 2017, S. 347 ff.; Bericht FinDel vom 31.03.2017; Bericht zur versorgungspolitischen Bedeutung der Hochseeschifffahrt; Botschaft des Bundesrates vom 27.6.17; Medienmitteilung Bundesrat vom 21.12.16; Medienmitteilung FK-NR vom 18.5.17; Medienmitteilung FinDel vom 27.1.17; AZ, 27.1.17; TA, 3.4.17; AZ, 5.4.17; TA, 6.5.17; AZ, NZZ, 19.5.17; NZZ, TA, 1.6.17; NZZ, 3.6.17
- 64) AB NR, 2017, S. 134ff.; AB NR, 2017, S. 575.; AB SR, 2016, S. 1069ff.; AB SR, 2017, S. 139f.; AB SR, 2017, S. 310.; BBI, 2016, S. 6435f.; LZ, 13.3.17
- 65) EFK Prüfbericht vom September 2010; Medienmitteilung Fin-Del vom 20.4.18; AZ, 28.6., 4.7.17; NZZ, 5.7.17; WW, 6.7.17; TA, 21.7.17; Blick, 27.7.17; AZ, 2.8., 3.8.17; NZZ, 8.8.17; AZ, 22.8.17; SoZ, 27.8.17; AZ, 11.9., 23.9.17; NZZ, 26.9.17; AZ, 11.12.17; NZZ, 12.12.17; AZ, 13.12.17; NZZ, 15.12.17; BUJ, 28.12.17; AZ, 29.12.17, 18.1., 20.1., 1.3., 3.3., 9.3., 16.3., 26.3.18; AZ, SGT, 21.4.18; AZ, 23.5.18; AZ, 20.6.18; AZ, LZ, NZZ, TA, 27.6.18; AZ, 28.6., 12.7., 18.7.18; NF, 19.7.18; SGT, 3.8.18; AZ, 1.9.18; SGT, TA, 24.9.18; TA, 3.10.18; AZ, 4.10.18; So-Bli, 21.10.18; SGT, 4.1.19; AZ, 25.1.19; NZZ, 8.4.19; AZ, 12.4., 18.4.19; SGT, TA, 3.7.19; TA, 20.7., 6.9., 7.9.19
- 66) AB NR, 2017, S. 1022 ff.
- 67) AB NR, 2018, S. 735 f.; Ip. 17.3460; Ip. 18.3645; Pa.Iv. 19.500; Po. 17.3412
- 68) AB NR, 2018, S. 77

- 69) BBl, 2018, S. 6205 ff.; AZ, 16.3.18; LZ, NZZ, TA, 27.6.18; NF, 19.7.18
70) BBl, 2018, S. 6277 ff.
71) AB SR, 2019, S. 153 f.
72) BBl, 2019, S. 7001 ff.
73) Bericht FinDel vom 27.6.19
74) NZZ Online vom 5.9.19; TA, 6.9.19
75) AZ, 20.6.18; AZ, 28.6., 12.7., 4.10.18, 5.12.19; AZ, TA, 17.12.19; AZ, 14.1.20; CdT, 18.1.20; TA, 22.1.20; AZ, 17.2.20
76) Nachtrag IIa zum Voranschlag 2019; AZ, 5.11.19; AZ, LT, NZZ, TA, 8.11.19
77) Presse du 20.8 (perte premier semestre), 24.9 (garantie bancaire) et 18.11.03 (perte troisième trimestre); Exp., 31.12.03.;
Presse du 26.6.03 (geste du CF); DETEC, communiqué de presse, 25.6.03.
78) BBl, 2006, S. 8761; Presse vom 19.10.06.
79) BO CN, 2007, p. 502.
80) FF, 2007, p. 6023 ss.; BO CN, 2007, p. 1831 ss.
81) BO CN, 2008, p. 434 ss., 673 ss., 1379 s. et 1574; BO CE, 2008, p. 275 ss., 665 ss. et 828; FF, 2008, 7471 s.; BO CN, 2008,
p. 1950.
82) FF, 2010, p. 3117 ss.; presse du 30.11.09.; Presse du 26.9.09 (CF); Lib. et NZZ, 13.10.09; SN, 22.10.09; BaZ, LT et NZZ,
27.10.09; BaZ, NZZ et SGT, 30.10.09; BaZ et NZZ, 6.11.09; SZ, 9.11.09; SGT, 11.11.09; SN, 14.11.09; NLZ, 17.11.09.
83) Hirter, Hans / Vatter, Adrian, Analyse des votations fédérales du 29 novembre 2009, Berne 2010.
84) FF, 2010, p. 5937 ss.
85) BO CN, 2010, p. 2052 ss.
86) AB SR, 2011, S. 156 f., 340; AB NR, 2011; S. 559; BBl, 2011; S. 2755; NZZ, 30.6.11.