

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
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
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Eisenbahn, Motion, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	9
Luftfahrt	10

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
TGV	Train à grande vitesse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
SNCF	Société nationale des chemins de fer français

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Hadorn (sp, SO) „**den McKinsey-Express bei den SBB stoppen.**“ Hadorn sah im Railfit-Programm der SBB, welches unter Beizug der Unternehmensberatung McKinsey ausgearbeitet worden war, einen unannehmbaren Abbau im Service public und einen inakzeptablen Personalabbau. Er verlangte vom Bundesrat deshalb Massnahmen, um das Railfit-Programm zu stoppen. Der Bundesrat verwies in seiner Stellungnahme auf die aktuellen, grossen Veränderungen am Mobilitätsmarkt und hielt fest, dass der Bund nicht in die operative Führung der SBB eingreife. Der Nationalrat lehnte die Motion im Februar 2018 mit 135 gegen 58 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.¹

Verkehrspolitik

MOTION
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a **rejeté une motion Béguelin** (ps, VD) **qui demandait** au gouvernement de proposer une loi sur le trafic de transit qui aurait eu pour but de **régler de manière globale le transit par rail et par route** à travers la Suisse. Ce texte aurait notamment dû prévoir la protection de l'espace alpin en adaptant le volume des transports en conséquence et en transférant l'ensemble du transit de la route au rail. La chambre a suivi l'avis du Conseil fédéral qui a déclaré qu'une telle loi nécessiterait une base constitutionnelle et qu'elle restreignait trop la marge de manoeuvre des autorités.²

MOTION
DATUM: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil des Etats a décidé tacitement de soumettre à l'examen préalable de sa commission des transports (CTT-CE) une motion Lombardi (pdc, TI) en faveur d'un soutien financier accru de la Confédération aux **efforts d'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises** afin de poursuivre la politique de transfert. Les sénateurs ont en effet souhaité que cette proposition soit traitée à la lumière du rapport sur le transfert pour la période 2007-2009 publié par le Conseil fédéral en novembre.³

MOTION
DATUM: 10.12.2013
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beauftragte den Bundesrat, Massnahmen aufzuzeigen, mit welchen die **Finanzierung des regionalen Personenverkehrs** langfristig sichergestellt werden soll und mit denen das Angebot besser auf die mit FABI beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt werden können. Zusätzlich soll das Bestellverfahren harmonisiert und vereinfacht werden, damit mehr Planungssicherheit für Transportunternehmen gegeben sei. Der Bundesrat unterstützte dieses Anliegen und wies darauf hin, dass Abklärungen zum Bestellverfahren bereits beim Bundesamt für Verkehr in Arbeit seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Ständerat folgte ihm und seiner Kommission und überwies die Motion am 10. Dezember des Berichtjahres. Im Nationalrat wurde die Motion im Berichtjahr noch nicht behandelt.⁴

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

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

Eisenbahn

MOTION

DATUM: 18.06.1990
SERGE TERRIBILINI

La contestation contre divers projets élaborés dans le cadre de Rail 2000 s'est poursuivie, de nombreuses variantes étant suggérées afin, notamment, de ménager l'environnement. Le tronçon Mattstetten (BE)-Rothrist (AG) fut particulièrement sur la sellette puisqu'il fut l'objet des motions Luder (udc, BE) (89.434) et Wiederkehr (adi, ZH) (89.422) dont les dispositions enjoignent au Conseil fédéral de veiller à ce que les CFF traitent sur un plan d'égalité les propositions des cantons et organisations concernés avec la leur propre et que le parlement puisse se prononcer sur les surcoûts occasionnés par le choix d'un tracé correspondant aux vœux de ces régions. Ces textes ont été transmis comme postulats par le Conseil national.⁶

MOTION

DATUM: 18.06.1990
SERGE TERRIBILINI

En 1989, le Conseil des Etats avait transmis une motion de sa commission des transports et du trafic concernant des mesures en faveur des entreprises de transports concessionnaires (ETC). Cette chambre, considérant que le rejet, en 1988, de la politique coordonnée des transports et l'acceptation de Rail 2000 en 1987 avaient modifié les conditions de révision de la loi sur les chemins de fer (LCF) et rendait difficile la réalisation des buts fixés en matière d'indemnités versées aux ETC, demandait que certains points soient inclus dans le nouveau message à élaborer sur le sujet. Ceux consistant en un examen des bases constitutionnelles pour une participation des cantons à ces indemnités, un réaménagement des contributions fédérales pour les transports publics d'agglomération et de montagne ainsi qu'une étude des retombées de Rail 2000 sur les ETC furent transmis par le Conseil national.⁷

MOTION

DATUM: 05.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Afin de remédier à cette situation difficile sur le plan financier, **les CFF ont pris diverses mesures et, en premier lieu, ont décidé d'une nouvelle augmentation de leurs tarifs qui interviendra le 1er mai 1991**. Celle-ci devrait apporter un gain de 119,1 millions de francs à la régie et s'attache surtout à compenser le renchérissement. Dans un premier temps, cette hausse avait été envisagée à 10,6% en moyenne. Mais l'intention du gouvernement de réduire ses subventions, notamment en ce qui concerne l'abonnement demi-tarif, a poussé les CFF à fixer cette augmentation à 12,2%. Les motions Bühler (ps, SH) (90.596) et Eggenberg (ps, BE) (90.643), transmises comme postulats, ont demandé au Conseil fédéral de proposer au parlement un crédit permettant de maintenir le principe de la réduction accordée aux abonnements précités. Par ailleurs, la grande chambre a accepté le postulat Bürgi (pdc, SZ) (90.434) envisageant la prise en charge par la Confédération du supplément dont doivent

s'acquitter les groupes de handicapés voyageant dans des voitures spécialement équipées.⁸

MOTION
DATUM: 11.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Deux interventions parlementaires ont eu pour préoccupation la sécurité du personnel et des voyageurs. La motion Béguelin (ps, VD) (90.642), transmise comme postulat par le Conseil national, a demandé au gouvernement de mettre des crédits à disposition des CFF pour leur permettre de moderniser leurs installations de sécurité. Le Conseil des Etats a, quant à lui, accepté le postulat Delalay (pdc, VS) (90.438). Motivé par le grave accident survenu en gare de Saxon (VS), il demande à la régie fédérale de présenter un rapport sur les investissements réalisés en matière de sécurité durant les dix dernières années et ceux prévus à moyen et long terme.⁹

MOTION
DATUM: 03.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les cantons romands, de Berne et de Bâle ont présenté un projet commun de traversée alpine; compte tenu du délai de construction de la NLFA, ils ont suggéré, afin de raccourcir le temps de trajet sur les axes Bâle-Berne-Milan, ainsi que Genève-Milan, l'utilisation de rames de type Pendolino sur les axes du Simplon et du Lötschberg. Selon eux, l'inclinaison de ces trains dans les courbes s'adapterait parfaitement au réseau sinueux des lignes alpines. Une telle proposition a été relayée au parlement par le biais de la motion Martin (prd, VD) (90.514), transmise comme postulat par le Conseil national, et par le postulat Vollmer (ps, BE) (90.390), accepté par la même chambre.¹⁰

MOTION
DATUM: 09.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans le domaine du **trafic régional**, le Conseil national a transmis comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) qui demande au Conseil fédéral de prendre des mesures visant à améliorer l'offre de la ligne Lugano-Chiasso-Côme-Milan. Il a fait de même avec la motion Borel (ps, NE) (Mo. 91.3089) qui demandait au gouvernement d'empêcher les CFF de transférer du rail à la route une partie des transports publics au Val-de-Travers (NE) avant que n'aient été réalisées des études sur les besoins en transports publics entre Pontarlier (F) et Neuchâtel, les liaisons TGV via Pontarlier et Vallorbe (VD) et les économies possibles à faire avec les équipements actuels.¹¹

MOTION
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

D'autre part, le parlement a transmis comme postulat les motions Roth (pdc, JU) (Mo. 92.3126) et Matthey (ps, NE) invitant le gouvernement à **présenter une conception d'ensemble des relations ferroviaires Suisse-France entre Bâle et Genève**, problème soulevé par l'arrêt sur le transit alpin. Au centre des préoccupations des motionnaires se trouvent la remise en question des lignes Paris-Lausanne (VD) via Vallorbe (VD), Delle (JU)-Belfort (F), Neuchâtel-Pontarlier (F) ou Le Locle (NE)-Besançon (F) (la SNCF a annoncé la fermeture de la ligne Delle-Belfort. Cela a provoqué les protestations des instances politiques régionales suisses et françaises: ce tronçon est en effet important pour la liaison de l'arc jurassien au TGV Rhin-Rhône et le désenclavement du canton du Jura). A. Ogi a cependant répondu que les priorités de la Suisse en matière de raccordement au réseau européen à grande vitesse restaient Genève et Bâle.¹²

MOTION
DATUM: 16.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a rejeté une **Motion** du PRD chargeant le Conseil fédéral de présenter aux Chambres un **projet concernant la deuxième étape de la réforme des chemins de fer**. Celui-ci devait comprendre le remplacement des CFF par des unités juridiquement indépendantes de droit privé, le détachement de secteurs de prestations annexes et finalement l'engagement du personnel conformément aux dispositions du code des obligations. S'en tenant aux statuts juridiques des CFF (société anonyme de droit public) et des employés (soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral), décidés en 1998 par le parlement, les députés ont rejeté l'objet par 73 voix contre 50.¹³

MOTION
DATUM: 03.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Au mois de juin, le Conseil National a rejeté par 93 voix contre 42 la proposition de biffer l'allocation d'un million de francs que le Conseil fédéral voulait accorder à **Swissmetro**. Ce dernier est placé sous la responsabilité d'une société anonyme, Swissmetro SA, à laquelle la Confédération ne participe pas. En plus, le Conseil national a accepté avec 91 voix contre 49 une motion qui demande d'intégrer Swissmetro dans la planification ferroviaire à long terme. Le Conseil des Etats l'a transformé en un postulat.¹⁴

MOTION
DATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

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

MOTION
DATUM: 11.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Contre l'avis du Conseil fédéral qui voulait la transformer en postulat, le Conseil des Etats a adopté par 29 voix une motion de David (pdc, SG). Celle-ci demandait de prévoir, dans la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et romande au réseau européen des LGV, la possibilité de **déroger au principe de territorialité pour les investissements** dans les infrastructures ferroviaires étrangères, lorsque c'est dans l'intérêt de la Suisse. Le Conseil fédéral se voyait aussi chargé de trois tâches : 1) électrifier et doubler la ligne Schaffhouse-Singen et la ligne Schaffhouse-Waldshut, 2) développer les nœuds ferroviaires de Bregenz, Feldkirch (A) et Singen (D), 3) ouvrir des négociations avec l'Autriche et l'Allemagne afin que le tronçon Lindau-Geltendorf soit électrifié de 2005 à 2010. Le Conseil national a transmis la motion sous forme de postulat.¹⁶

MOTION
DATUM: 29.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Devant le flot d'incivilités, de resquille et de violence dont ils étaient les victimes, les CFF ont décidé de réagir par plusieurs mesures. La première est un **durcissement face à la resquille via une augmentation des surtaxes**. Dès décembre 2004, les voyageurs pincés sans titre de transport valable ne pourront plus payer leur amende de manière anonyme. Ils seront fichés dans une banque de données et devront s'acquitter d'une amende plus salée. La protection des données sera garantie, car les informations enregistrées seront effacées tous les deux ans. Outre une amende plus salée, les récidivistes risquent encore une dénonciation pénale pour obtention frauduleuse d'une prestation, passible d'une peine de prison ou d'une amende. Tout en durcissant les sanctions contre la resquille, les CFF ont mis en place l'initiative dénommée « actions grands frères ». Celle-ci a vu des **médiateurs** sillonner les lignes régionales pour sensibiliser les jeunes. Les tronçons posant le plus de problèmes sont ceux de Suisse romande, comme Fribourg-Yverdon et Lausanne-Nyon. La deuxième mesure des CFF est une **intensification accrue de la présence de la police ferroviaire**, mais aussi des polices cantonales. D'ici 2005, deux fois plus de patrouilles assureront la sécurité dans les trains et les gares. La filiale des CFF Securitrans engagera d'ici là une centaine de nouveaux agents, portant leur nombre à 250. Le renforcement de la police ferroviaire permettra une stratégie d'intervention et de prévention plus flexible et mieux ciblée selon les besoins et les périodes de la journée. Dernière mesure, les **caméras de surveillance dans les trains et les gares seront généralisées**. Basé sur le bilan positif de l'essai pilote du printemps sur la ligne Lausanne-Genève (80% d'actes de vandalisme en moins), 225 véhicules ont été équipés. Le Conseil fédéral a donné ce droit aux CFF au moyen d'une ordonnance qui entrera en vigueur le 1er janvier 2004.

(Conformément à la loi sur la protection des données, les CFF sont considérés comme un organisme fédéral. C'est pourquoi une ordonnance est nécessaire comme base juridique afin de surveiller les trains et les installations ferroviaires des CFF. Les chemins de fer privé, en revanche, ne sont pas considérés comme des organismes fédéraux et peuvent donc réaliser les mesures adéquates sans ordonnance fédérale.) La vidéosurveillance sera clairement signalée, et les enregistrements devront être supprimés dans les 24 heures, pour autant qu'ils ne servent pas à la constitution de preuves. Les parlementaires se sont également emparés du problème de la violence. Après avoir été acceptée par le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats ont transmis une motion contre la violence dans les transports publics de Bernhard Hess (ds, BE). Celle-ci demandait que le Conseil fédéral soit chargé de réviser le Code pénal, afin que les agressions sur le personnel des transports publics soient poursuivies d'office.¹⁷

MOTION

DATUM: 05.10.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a décidé de transmettre une motion Pedrina (ps, TI) visant à **optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par le réaménagement du prix du sillon**. À l'heure actuelle, de nombreux sillons sont peu, voire pas exploités en raison de temps de parcours et d'attentes plus longs, ainsi que d'horaires ou jours défavorables. La réforme proposée consiste dès lors à intégrer ces nouveaux critères dans la fixation des tarifs afin de faciliter la vente des sillons les moins attractifs. Le motionnaire comme le Conseil fédéral ont par ailleurs souligné que cette révision du système de tarification contribuera à la réalisation de l'objectif de transfert de la route vers le rail du trafic de marchandises, clé de voûte de la politique des transports de la Confédération.¹⁸

MOTION

DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Aux Chambres, des parlementaires ont cependant relayé certaines revendications cantonales. Début octobre, le Conseil des Etats a adopté à l'unanimité une motion Pfisterer (prd, AG) (07.3328) donnant mandat au Conseil fédéral de présenter d'ici à fin 2010 un projet additionnel concernant un financement complémentaire pour la NLFA et une phase supplémentaire pour le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 2). Les sénateurs ont ainsi exprimé leur volonté que le gouvernement entreprenne au plus vite la planification, puis la réalisation des projets prioritaires reportés en raison des retards et surcoûts de la NLFA (tunnels du Zimmerberg, de Brütten, du Wisenberg et du Heitersberg, ainsi que la 3ème voie Lausanne-Genève) et des options d'extension élaborées avec les cantons. Lors de la session d'hiver, le Conseil national a pour sa part approuvé sans discussion une motion Wehrli (pdc, SZ) chargeant le Conseil fédéral d'exposer d'ici à 2011 la **planification complète et le financement de la réalisation de la NLFA et du projet ZEB**. Il a également décidé de donner suite à une motion Leutenegger Oberholzer (ps, BL) (07.3492) en faveur de l'intégration au projet ZEB d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Bâle et le plateau (à travers le Jura).¹⁹

MOTION

DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national, le Conseil des Etats a approuvé une motion Fabio Pedrina (ps, TI) (07.3272) visant à optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par une révision du système de tarification du sillon qui prenne en compte, d'une part, le rapport entre l'offre et la demande et, d'autre part, la plage horaire. L'intégration de ces deux critères doit faciliter la vente des sillons les moins attractifs grâce à un prix plus faible. Les sénateurs ont par ailleurs assorti cette décision de principe de directives relatives à sa mise en œuvre. Ils ont ainsi approuvé une motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire** d'ici à la fin du premier semestre 2009 en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur, puis de présenter un projet comportant les modifications législatives nécessaires dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national a quant à lui approuvé sans discussion une motion Rime (udc, FR) (08.3596) identique à la motion Büttiker.²⁰

MOTION
DATUM: 04.06.2009
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté tacitement la motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser le système de tarification du sillon** afin d'optimiser les capacités du réseau national en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur. Le texte transmis enjoint également le gouvernement de présenter, dans un second temps, un projet législatif plus ambitieux dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil des Etats a quant à lui décidé de transmettre la motion jumelle Rime (udc, FR) (08.3596) approuvée l'année précédente par la chambre du peuple. Sur le même Sujet, le Conseil national a en outre transmis la motion Pedrina (ps, TI) (07.3272) telle que modifiée formellement par le Conseil des Etats l'année précédente.²¹

MOTION
DATUM: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite au refus du Conseil national de couper CHF 500 millions dans le fonds destiné à la **lutte contre les nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire**, le Conseil des Etats a adopté tacitement une motion Bieri (pdc, ZG) chargeant le Conseil fédéral de réexaminer la question des mesures antibruit dans le cadre de l'élaboration du message Rail 2030. Le gouvernement doit notamment évaluer l'efficacité des mesures réalisées et étudier l'opportunité d'actions supplémentaires.²²

MOTION
DATUM: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé, par 96 voix contre 94, une motion Hany (pdc, ZH) chargeant le Conseil fédéral de présenter un message additionnel relatif à la convention de prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2009 et 2010 comprenant des **investissements pour les infrastructures de l'ancienne régie** et le développement du réseau à hauteur d'un milliard de francs environ au titre de la relance conjoncturelle. Constatant que l'objectif visé par la motion était partiellement atteint avec la mise en œuvre de la deuxième phase des mesures de stabilisation de l'économie, la CTT-CE a en outre jugé prioritaire l'affectation des ressources disponibles à la réalisation des projets déjà arrêtés. Suivant sa commission et à l'inverse de la chambre basse, les sénateurs ont rejeté la motion. Le Conseil national a en outre rejeté, par 121 voix contre 67, une motion Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) (08.4028) allant dans le même sens.²³

MOTION
DATUM: 25.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté, par 102 voix contre 74, une motion Reymond (udc, GE) chargeant le Conseil fédéral d'obtenir et de présenter au parlement les **comptes de résultat des lignes voyageurs intervilles des CFF**. À la suite du motionnaire, la majorité issue des rangs UDC, PLR, PDC et PBD a estimé ces informations nécessaires pour se prononcer sur les projets de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).²⁴

MOTION
DATUM: 08.03.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté, par 96 voix contre 45, la motion Bieri (pdc, ZG) chargeant le Conseil fédéral de réexaminer les **mesures de lutte contre les nuisances sonores** générées par le trafic ferroviaire et, le cas échéant, d'en proposer d'autres à titre complémentaire dans le cadre de l'élaboration du message Rail 2030.²⁵

MOTION
DATUM: 02.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Contrairement au Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a rejeté tacitement la motion Reymond (udc, GE) demandant la **publication des comptes de résultat des lignes voyageurs intervilles** des CFF préalablement à l'examen par les chambres des projets d'extension du réseau ferroviaire (ZEB). À la suite de leur CTT, les sénateurs ont estimé que l'évaluation de ces projets exige une approche globale et, donc, en aucun cas une démarche se limitant à des comparaisons interlignes et à des considérations de politique régionale, comme le proposait le motionnaire.²⁶

MOTION
DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Les chambres ont adopté une motion du sénateur Claude Janiak (ps, BL) chargeant le Conseil fédéral d'allonger de cinq ans les délais pour la réalisation du **raccordement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire**. Ce projet est censé bénéficier du soutien de la Confédération pour un montant de CHF 25 millions au titre de la première phase du raccordement aux lignes à grande vitesse à condition toutefois que les travaux débutent d'ici à fin 2010 et s'achèvent au plus tard en 2015. Or, en raison du statut trinational de l'aéroport, l'élaboration du projet s'est avérée très complexe, exigeant notamment de longues négociations entre les partenaires des trois pays, de telle sorte que les travaux ne peuvent débuter en 2010. Si l'arrêté fédéral voté en 2005 laissait au gouvernement la possibilité de proroger ces délais, la motion transmise par les chambres l'y oblige.²⁷

MOTION
DATUM: 22.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Das Sanierungsvorhaben am Gotthardstrassentunnel, das grundsätzliche Verfehlen des Verlagerungsziels im Transitgüterverkehr, aber auch die generellen Kapazitätsengpässe auf Schiene und Strasse vor Augen, befassten sich die Räte mit diversen Vorstössen zur Optimierung der Bahninfrastruktur und ihrer geeigneten Verzahnung mit dem Gütertransport auf der Strasse. Um die NEAT nach der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels wirkungsvoll und entsprechend dem Verlagerungsziel betreiben zu können, wurde der **Bau von Verladeterminals** und die Einrichtung eines 4-Meter-Korridors zum durchgehenden Transport der schweren Sattelaufleger auf der gesamten Transitstrecke verlangt. Im Juni bzw. September überwies National- und Ständerat eine Motion Hutter (fdp, ZH), die den Aufbau von Terminalkapazitäten zur Bewältigung des kombinierten Verkehrs durch die und in der Schweiz forderte. Auf die Lötschberg-Simplon-Achse eingegrenzt, äusserte sich ein Postulat Imoberdorf (cvp, VS), das der Ständerat im September gegen den Willen des Bundesrats mit 17 zu 11 Stimmen annahm. Darin verlangte die Kleine Kammer die Prüfung des Baus von Verladeterminals für den Schwerverkehr in den Räumen Brig/Visp/Raron und Thun/Bern.²⁸

MOTION
DATUM: 27.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Zusammenhang mit den Beratungen über die Sanierungsvorlage für die SBB-Pensionskasse reichte die nationalrätliche Finanzkommission (FK-NR) eine Motion ein. Darin verlangte sie die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen, die ähnlich gelagerte **Sanierungsfälle bundesnaher Betriebe** künftig verhindern sollen. Der Bundesrat lehnte den Antrag mit der Begründung ab, dass bei allfälligen neuen Anträgen auf Bundeshilfen an Pensionskassen anderer bundesnaher Betriebe in jedem Fall eine formell-gesetzliche Grundlage nötig und die Mitsprache des Parlaments dadurch gesichert sei. Der Nationalrat überwies die Motion allerdings gegen die geschlossen stimmenden Grünen und Sozialdemokraten mit 115 zu 63 Stimmen. Die Kleine Kammer folgte jedoch im Herbst ihrer FK, welche die Motion einstimmig bei einer Enthaltung zur Ablehnung empfohlen hatte.²⁹

MOTION
DATUM: 14.12.2012
NIKLAUS BIERI

Eine im Mai im Ständerat eingereichte Motion Janiak (sp, BL) fordert vom Bundesrat **Massnahmen zur** und Ausnahmen von der bestehenden **Trassenprioritätsordnung im Eisenbahngesetz**. Den Interessen des Schienengüterverkehrs soll so mehr Achtung zukommen. Der Bundesrat verwies auf laufende Bemühungen und beantragte die Annahme der Motion. Stände- und Nationalrat überwiesen das Geschäft Ende Jahr.³⁰

MOTION
DATUM: 09.03.2017
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Romano (cvp, TI) wünscht sich einen **besseren Zugang zur Bahn** und forderte in einer Motion vom Juni 2015, der Bundesrat solle alle umsetzbaren und geeigneten Massnahmen ergreifen, damit die SBB, die Kantone und die Gemeinden mehr öffentliche Parkplätze auf oder in der Nähe von Bahnhöfen schaffen würden. Es ging dem Motionär dabei insbesondere um die Verbesserung des Park and Rail-Angebots im ländlichen Raum. Obschon Bundesrätin Leuthard im Nationalrat darauf hinwies, dass die Schaffung von Parkplätzen keine direkte Bundesaufgabe sei und die SBB sich diesbezüglich mit den Kantonen und Gemeinden koordiniere, nahm eine Allianz von SVP, CVP, GLP und BDP den Vorstoss gegen SP, Grüne und FDP mit 109 zu 82 Stimmen (keine Enthaltungen) an.³¹

MOTION
DATUM: 13.09.2017
NIKLAUS BIERI

Im September 2017 behandelte der Ständerat die vom Nationalrat angenommene Motion Romano (cvp, TI) bezüglich eines **besseren Zugangs zur Bahn**. Die KVF-SR beantragte dem Rat, die Motion abzulehnen, da die Zuständigkeit für Vorgaben im Bereich von Park- und Rail-Angeboten bei den Kantonen und Gemeinden liege und nicht beim Bund. Zudem wolle die Kommission den Zubringerdienst des öffentlichen Verkehrs nicht durch zusätzliche Parkplätze konkurrenzieren. Nachdem Olivier Français (fdp, VD) für die Kommission zum Rat gesprochen hatte, ergriffen weder der Rat noch der Bundesrat das Wort, die Motion wurde stillschweigend abgelehnt.³²

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die seit September 2016 hängige Motion von Nationalrat Hadorn (sp, SO) für **begleitete Züge auf der Gotthard-Bergstrecke** wurde im Februar 2018 vom Nationalrat abgelehnt. Der Motionär hatte die Pläne der SBB, Züge auf der Gotthard-Bergstrecke künftig unbegleitet verkehren zu lassen, als Sicherheitsrisiko und als Service-Abbau auf einer touristisch relevanten Linie bezeichnet. Zudem hatte er gefordert, es sei auf die SBB einzuwirken, damit der unbegleitete Verkehr auf dieser Linie nicht per Fahrplanwechsel 2016 eingeführt werde. Als die Motion im Februar 2018 im Nationalrat behandelt wurde, gab der Motionär zu, dass es sich bei einer Annahme der Motion mittlerweile um einen symbolischen Akt gegen weitere Abbaumassnahmen der SBB handeln würde. Bundesrätin Leuthard wies im Plenum darauf hin, dass mit dem Gotthard Panorama Express und dem regulären Betrieb gute und rege genutzte Angebote auf der alten Gotthardstrecke bestünden und sich die Befürchtungen des Motionärs nicht bestätigt hätten. Der Rat lehnte die Motion mit 136 gegen 55 Stimmen (2 Enthaltungen) ab.³³

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Nationalrat Lukas Reimann (svp, SG), dass Parlamentsmitglieder sowie Kaderangestellte des Bundes und der Bundesbetriebe nur noch **GA zweiter statt erster Klasse** erhalten sollen. In Anbetracht erneuter Preiserhöhungen der SBB sei es an der Zeit, den Bundeshaushalt mit diesem Schritt zu entlasten. Parlamentsmitglieder seien in der zweiten Klasse zudem volksnäher unterwegs, befand der Motionär. Die Motion fand im März 2018 nicht einmal in der SVP-Fraktion eine Mehrheit und wurde mit 28 gegen 154 Stimmen (9 Enthaltungen) abgelehnt.³⁴

MOTION
DATUM: 18.03.2019
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat hatte im Oktober 2017 im Bericht zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus) angekündigt, eine Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu prüfen. Die KVF-SR verlangte mit ihrer Motion **«Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs»** vom November 2018, dass der Bundesrat eine allfällige Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr nicht in eigener Kompetenz beschliesse, sondern in geeigneter Form – beispielsweise als Änderung von Artikel 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes – dem Parlament zum Entscheid vorlege. Der Bundesrat stimmte diesem Anliegen zu und beantragte die Annahme der Motion, der Ständerat nahm die Motion im März 2019 diskussionslos an.³⁵

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Bericht zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus) hatte der Bundesrat im Oktober 2017 angekündigt, eine Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu prüfen. Die KVF-SR wollte mit ihrer Motion **«Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs»** sicherstellen, dass der Bundesrat diese Öffnung im internationalen Personenverkehr nicht in eigener Kompetenz durchführen kann. Die Kommissionsmotion – im Ständerat diskussionslos angenommen – war im Juni 2019 im Nationalrat etwas umstrittener. Die KVF-NR hatte dem Rat zwar die Annahme beantragt, eine Minderheit Burkart (fdp, AG) setzte sich aber für eine Ablehnung ein. Nationalrat Burkart begründete den Antrag um Ablehnung damit, dass es zwischen Parlament und Regierung eine Kompetenzenordnung gebe und diese auch im Falle einer Öffnung des Schienenpersonenverkehrs greifen werde. Eine Einbindung der Schweiz in ein EU-Eisenbahnpaket würde gesetzliche Änderungen bedingen, die selbstverständlich ins Parlament kommen würden. Bundesrätin Sommaruga teilte diese Ansicht, fand aber auch, der Einbezug des Parlaments sei «hier sinnvoll und richtig», weshalb die Motion angenommen werden könne. Mit 140 zu 35 Stimmen (1 Enthaltung) sprach sich der Rat für die Motion aus.³⁶

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte im März 2017 eine Motion ein, mit der sie ein **Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen** forderte. Hintergrund des Vorstosses war die Ankündigung der SBB vom September 2016, 52 Drittverkaufsstellen per Ende 2017 zu schliessen. Die SBB-Drittverkaufsstellen werden von verschiedenen Partnern wie Migrolino- und Avec-Shops, Poststellen und von Privaten im Sinne des "Agenturmodells" geführt. Mit der Motion sollte der Bundesrat beauftragt werden, die SBB zu verpflichten, mit der Einstellung der Drittverkaufsstellen bis mindestens 2020 zu warten. Dies gebe genügend Zeit, um technische Lösungen für die vom Service-Abbau betroffenen Regionen zu finden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er nehme keinen Einfluss auf die operative Tätigkeit der SBB und prüfe bereits, ob der Zugang zu den Vertriebssystemen des öffentlichen Verkehrs geöffnet werden soll, damit Dritte ohne Zustimmung eines Transportunternehmens Billette verkaufen dürfen. Der Bundesrat verwies auf seine diesbezügliche Stellungnahme vom September 2016 zur Motion Büchler (cvp, SG) "Schliessung von SBB-Ticketstellen auf dem Land" (16.3866), welche zu diesem Zeitpunkt von den Räten noch nicht behandelt worden war. Obschon sich Bundesrätin Leuthard vor dem Rat gegen die Einmischung ins operative Geschäft der SBB wehrte, wurde das Moratorium im Juni 2017 mit 93 zu 79 Stimmen bei 12 Enthaltungen vom Nationalrat angenommen.³⁷

MOTION
DATUM: 13.09.2017
NIKLAUS BIERI

Die Motion der KVF-NR bezüglich eines **Moratoriums für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen**, welche im Juni 2017 im Nationalrat angenommen worden war, fand auch im Ständerat eine Mehrheit. Zwar wollte eine Mehrheit der KVF-SR die Motion ablehnen, doch eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) beantragte die Annahme und konnte sich in der Debatte mit 28 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) durchsetzen.³⁸

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Nantermod (fdp, VS) sah bezüglich der **Tarifverbunde** Probleme für die Reisenden und forderte 2017 mit einer Motion **«Freie Wahl für Benutzerinnen und Benutzer»**. Konkret ging es dem Motionär darum, dass Tarife im Direktverkehr (nationale Verbindungen des öffentlichen Verkehrs) und in Tarifverbunden (regionale Verbindungen) nicht genügend abgestimmt seien und den Konsumentinnen und Konsumenten nicht immer der beste Preis angeboten werde. Mit der Motion wollte Philippe Nantermod den Bundesrat auffordern, die Tarifierung zu vereinheitlichen. Der Bundesrat wies in seiner Stellungnahme vom August 2017 darauf hin, dass die Tarifhoheit gemäss Personenbeförderungsgesetz bei den Transportunternehmen liege und es keine Bundesstelle gebe, welche Tarife festlege. Der Bundesrat teilte zwar die Ansicht des Motionärs, dass die «heutige Tariflandschaft kompliziert und für den Kunden wenig transparent» sei, verwies aber auf Bestrebungen der ÖV-Verbände, die historisch gewachsenen Tarifsysteme des direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbunde besser zu koordinieren.

Dass es keine Bundesstelle gebe, die in Tariffragen mitrede, musste Bundesrätin Sommaruga fast zwei Jahre später erneut festhalten, als die Motion im Juni 2019 in den Nationalrat kam. Die Bundesrätin wies im Ratsplenum auch darauf hin, dass der Bundesrat in der Botschaft zur Organisation der Eisenbahninfrastruktur die Möglichkeit einer Systemführerschaft im Personenverkehr vorgesehen hatte, damit gerade solche Systemfragen leichter zu lösen wären. Das Parlament hatte die Möglichkeit einer Systemführerschaft 2018 aber aus der Vorlage der Organisation der Eisenbahninfrastruktur gestrichen. Der Bundesrat wollte deshalb darauf verzichten, weitere Schritte in diese Richtung zu nehmen, und bat den Rat, die Motion abzulehnen. Die grosse Kammer folgte dieser Bitte und sprach sich am 4. Juni 2019 mit 120 zu 64 Stimmen (3 Enthaltungen) gegen die Motion aus.³⁹

MOTION

DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Luftfahrt

Nationalrat Hardegger (sp, ZH) forderte per Motion den Bundesrat auf, eine **Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge** zu entwickeln, die ein Verlagerungsziel für Kurzstreckenflüge auf andere Verkehrsträger, eine verbindliche Frist und geeignete Massnahmen für die Erreichung des Ziels enthält. Im Nationalrat, der die Motion im Mai 2019 behandelte, wies Bundesrätin Sommaruga auf laufende Bemühungen des Bundesrates sowie auf die parlamentarische Beratung der Revision des CO₂-Gesetzes hin, wo die grosse Kammer mit dem Einschlagen einiger «Pflöcke» (Sommaruga) mehr erreichen könne als mit der Annahme dieser Motion. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 110 gegen 66 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab.⁴⁰

-
- 1) AB NR, 2018, S. 61 f.
 - 2) BO CN, 1992, p. 292 ss.
 - 3) BO CE, 2009, p. 1285.
 - 4) AB SR, 2013, S. 1107 ff.
 - 5) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
 - 6) BO CN, 1990, p.1081s.; BO CN, 1990, p.1082s.
 - 7) BO CN, 1990, p.1075ss.
 - 8) BO CE, 1990, p.649s.; BO CN, 1990, P.1907s.; BO CN, 1990, p.1268; Bund, 24.3.90; TW et JdG, 26.3.90; BaZ, 28.3.90; presse des 29.8., 30.8. et 14.9.90 ainsi que DP, 1007, 13.9.90.
 - 9) BO CE, 1990, p.290s.; BO CN, 1990, p.1906s.; NZZ, 11.10.90.
 - 10) BO CN, 1990, p.1267; BO CN, 1990, p.1906; Presse du 1.12.90; NZZ, 3.12.90.
 - 11) BO CN, 1992, p. 347 ss.; BO CN, 1992, p. 355 ss.
 - 12) BO CE, 1992, p. 518 s.; BO CN, 1992, p. 2743 ss.; NQ, 1.2, 27.9 et 15.10.92; Suisse, 6.2 et 21.2.92; 24 Heures, 20.2.92; BZ, 2.3.92; TA, 6.3.92; presse du 28.4.92; LM, 11.5.92; Express et Dém., 17.6.92.
 - 13) BO CN, 1999, p. 1202 s.
 - 14) BO CN, 2000, p. 532 ss. (crédit) et 768 (motion); BO CN, 2000, p. 654; Lib., 25.8.00
 - 15) BO CE, 2001, p. 106 s.; BO CN, 2001, p. 988; TG, 18.1, 27.1 et 26.6.01; LT, 17.2 et 6.9.01; presse du 18.9 et 25.9.01; 24h, 6.12.01.
 - 16) BO CE, 2002, p. 456; BO CN, 2002, p. 2067; SGT, 19.6.02.
 - 17) 24h, 12.9.03; LT, 2.12.03; presse du 22.11 (patrouilles) et 29.12.03 (fiches); OFT, communiqué de presse, 5.12.03 (vidéosurveillance); BO CN, 2002, p. 1686; BO CE, 2003, p. 1017 s.
 - 18) BO CN, 2007, p. 1712.
 - 19) BO CE, 2007, p. 922 ss. (Pfisterer); BO CN, 2007, p. 2061 (Wehrli et Leutenegger Oberholzer); presse du 5.10.07 (Pfisterer). Concernant la réévaluation des coûts finaux de la NLFA, cf. presse du 10.8.07; DETEC, communiqué de presse, 9.8.07.
 - 20) BO CE, 2008, p. 280 ss. (Pedrina) et 861 s. (Büttiker); BO CN, 2008, p. 1956.
 - 21) BO CN, 2009, p. 1045; BO CE, 2009, p. 669; BO CN, 2009, p. 667 ss.
 - 22) BO CE, 2009, p. 672.
 - 23) BO CN, 2009, p. 222; BO CE, 2009, p. 672; BO CN, 2009, p. 234.
 - 24) BO CN, 2009, p. 1927 s.
 - 25) BO CN, 2010, p. 225 s.
 - 26) BO CE, 2010, p. 440.
 - 27) BO CE, 2010, p. 184; BO CN, 2010, p. 1000 ss.
 - 28) AB NR, 2011, S. 1265; AB SR, 2011, S. 901; AB SR, 2010, S.898 f.; NZZ, 25.1.11, CdT, 25.2.11.
 - 29) AB NR 2011, S. 183 ff., 194; AB SR, 2011, S. 933.
 - 30) AB SR, 2012, S. 828; AB NR, 2012, S. 2241.
 - 31) AB NR, 2017, S. 322 f.
 - 32) AB SR, 2017, S. 597 f.
 - 33) AB NR, 2018, S. 63 f.
 - 34) AB NR, 2018, S. 322 f.
 - 35) AB SR, 2019, S. 171 ff.
 - 36) AB NR, 2019, S. 829 f.
 - 37) AB NR, 2017, S. 1059 ff.
 - 38) AB SR, 2017, S. 593 ff.
 - 39) AB NR, 2019, S. 832 f.
 - 40) AB NR, 2019, S. 721 f.