

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Gesamtverkehrskonzeption
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

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
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Gesamtverkehrskonzeption, 1979 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	15
Eisenbahn	16

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
BFS	Bundesamt für Statistik
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
VRV	Verkehrsregelnverordnung
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Kommission für den Eisenbahnverkehr
BR	Bundesrat

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AELE	Association européenne de libre-échange
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
OFS	Office fédéral de la statistique
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
EEE	l'Espace économique européen
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
TGV	Train à grande vitesse
ASTAG	Association suisse des transports routiers

CST	Cargo sous terrain
RailCom	Commission des chemins de fer
CF	Conseil fédéral

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.12.1979
HANS HIRTER

Das 1978 vom Volk knapp abgelehnte **Zeitgesetz**, welches den Bundesrat zur Einführung der Sommerzeit ermächtigt hätte, kam unerwarteterweise bereits im Berichtsjahr wieder zu Aktualität. Hatte bisher die Mehrheit der Deutschschweizer dieser seit einigen Jahren von Frankreich und Italien praktizierten Zeitregelung wenig Interesse abgewinnen können, so änderte sich dies mit der Ankündigung, dass ab 1980 auch in Deutschland, Österreich und noch weiteren Staaten die Sommerzeit gelten soll. Zugunsten der Einführung der Sommerzeit hatten die beiden Basel und Schaffhausen Ständesinitiativen eingereicht. Nach Ansicht der Landesregierung war damit eine neue Lage entstanden, welche es vertreten liess, die vom Souverän zurückgewiesene Vorlage bereits nach einem Jahr erneut zu präsentieren. **Interessiert** an der Gleichschaltung unserer Uhren mit denjenigen des übrigen Europa sind **in erster Linie die SBB**, die im Falle eines schweizerischen Alleingangs mit jährlichen Mehrkosten von rund CHF 10 Mio. rechnen. Die Nachteile, welche die Landwirte – sie waren die Hauptopponenten der ersten Vorlage von der Sommerzeit befürchten, können nach Ansicht des Bundesrates durch organisatorische Vorkehrungen (z.B. die Verschiebung der Milchablieferzeiten) in engen Grenzen gehalten werden. Der Entwurf zum Zeitgesetz passierte den Ständerat ohne grosse Diskussion. Der Nationalrat, der die Vorlage in derselben Session hätte beraten sollen, zeigte sich wesentlich zurückhaltender; Mit 88:86 Stimmen beschloss er die Rückweisung an die Kommission. In der Presse wurde dieses Votum weniger als Entscheidung gegen die Einführung der Sommerzeit gewertet denn als Referenz an die Mehrheit der Stimmbürger, welche seinerzeit die erste Vorlage abgelehnt hatte.¹

POSTULAT
DATUM: 03.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Concernant ces gros travaux, le Conseil des Etats a transmis un postulat (Ad. 90.066) de sa commission des transports et du trafic au sujet de leur financement. Ce texte demande au Conseil fédéral de réactualiser leurs budgets, de préciser par quels moyens il compte se procurer les sommes nécessaires, d'élaborer un échelonnement de l'engagement financier de la Confédération et d'établir un calendrier relatif à l'achèvement de ces travaux.²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.12.1990
SERGE TERRIBILINI

L'année 1990 fut décisive pour **les grands projets de la Confédération en matière de transports**. En premier lieu, le rejet des initiatives anti-autoroutes en votation populaire a levé le dernier obstacle à l'achèvement du réseau des routes nationales. Ensuite, la volonté d'améliorer les transports publics et combinés s'est manifestée par la publication du message du Conseil fédéral sur les nouvelles transversales alpines, la décision d'accélérer les procédures d'approbation des plans pour Rail 2000 et les efforts faits pour se raccorder au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le gouvernement espère que le développement de cette infrastructure permettra d'absorber l'accroissement exponentiel de la mobilité, de transférer une partie du trafic de la route au rail, de fluidifier la circulation routière et de soulager ainsi l'environnement. A cet effet, il désire d'ailleurs aller, à l'avenir, dans le sens d'une meilleure application du principe du pollueur-payeur et faire supporter les dégâts faits à la nature ou à la santé publique à ceux qui les occasionnent par le biais de diverses taxations.³

POSTULAT
DATUM: 17.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat de sa commission sur le développement et la croissance de la mobilité. Ce texte demande au gouvernement d'élaborer un rapport à ce sujet ayant pour objectif de mettre en lumière les causes de ce phénomène, ainsi que les raisons de l'inégalité du développement entre le trafic privé et les transports publics, qu'elles soient politiques, sociales, économiques, fiscales ou géographiques. Cette étude devrait également proposer des solutions en vue de résorber cette dissymétrie.⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 25.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans son **programme de législature**, le Conseil fédéral s'est fixé comme but de poursuivre la réalisation du thème central de son action depuis quelques années: freiner la croissance du trafic, notamment en transférant le **trafic routier vers d'autres moyens de transports**, comme le rail par exemple, ce qui suppose le développement de l'infrastructure ferroviaire. A ce sujet, le gouvernement a relevé la nécessité d'inscrire la réflexion suisse dans un cadre européen. De fait, il a estimé fondamental de ratifier le traité sur le transit, d'édicter la législation relative à l'arrêté sur le transit alpin (NLFA) et d'améliorer l'accès au réseau TGV. En outre, il entend continuer la réalisation du projet Rail 2000 et s'attaquer aux problèmes structurels des CFF. Par ailleurs, il a déclaré vouloir améliorer la sécurité routière et poursuivre, dans la mesure des moyens à sa disposition, l'achèvement du réseau des routes nationales. Les considérations environnementales n'ont pas été absentes du programme et le Conseil fédéral a dit vouloir, à ce sujet, mettre en œuvre certaines taxes, notamment sur les poids lourds, et promouvoir les transports publics.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.05.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté au Chambres son **message relatif à l'accord sur le transit conclu entre la CE et la Suisse** en 1991. Consécutif à trois années de négociations, ce texte permet à la Suisse de maintenir le cap de sa politique de promotion du trafic combiné rail-route, tout en faisant face à l'accroissement des transports dans une Europe en voie d'intégration poussée. D'une durée de douze ans, l'accord prévoit le développement en Suisse de la capacité de ferroutage par l'amélioration des lignes existantes, ainsi que par la construction des nouvelles transversales alpines. Pour les pays de la CE, les travaux à entreprendre consistent essentiellement en l'aménagement ou la construction de terminaux. En outre, tandis que les camions de 40 tonnes pourront circuler librement en Europe, la Suisse a pu faire en sorte de maintenir sa limite de 28 tonnes sur son territoire, et l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. Des exceptions, au nombre de 100 par jour, seront admises si les capacités de ferroutage sont épuisées et si les marchandises transportées sont des denrées périssables ou urgentes.⁶

POSTULAT

DATUM: 01.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Pour sa part, le Conseil des Etats a transmis le postulat Cavelti (pdc, GR; Po. 92.3251) qui demande d'étudier et de **promouvoir de nouveaux systèmes de trafic combiné rail/route** tout en assurant une harmonisation technique au niveau européen. Il a fait de même avec les postulats Bloetzer (pdc, VS; Po. 92.3397) et Plattner (ps, BS; Po. 92.3412). Le premier envisage une **réduction des tarifs** en vigueur en matière de ferroutage, quitte à ce que les frais ainsi engendrés soient financés par le biais de la vignette autoroutière. Le second entend appliquer une politique similaire en ce qui concerne le trafic combiné navigation rhénane et train.⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 06.12.1992
SERGE TERRIBILINI

L'accord EEE comportait un **chapitre consacré aux transports**, distinct du traité sur le transit, qui visait essentiellement à garantir la libéralisation des prestations des transports et le libre accès au marché pour tous. Ceci aurait dû s'appliquer aux transports routiers et ferroviaires et à la navigation intérieure. Le principe de base était que, dans ces domaines, les pays de la CE et de l'AELE ne défavorisent pas les transporteurs des autres Etats membres par rapport aux leurs. Toute mesure discriminatoire aurait donc été interdite. Ainsi, seules les aides de l'Etat visant à coordonner le trafic, à indemniser des prestations de service public ou à aider au développement de régions défavorisées, ainsi que toute disposition n'ayant pas pour conséquence de désavantager les transporteurs **de l'EEE** auraient été admises. Cela signifie que la pratique suisse en la matière (offre de transport, soutien aux entreprises) aurait pu être maintenue.

Ces diverses mesures **ne purent entrer en vigueur** car, bien que le parlement ait adopté les réformes légales nécessaires, le refus en votation populaire le 6 décembre du traité EEE les a rendues caduques.⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 11.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil des Etats a transmis** une motion de sa commission reprenant les termes d'une **initiative du canton du Valais** qui désire **favoriser la coordination et l'accélération des procédures** d'autorisation de projets. A ces fins, ce texte prévoit une modification de la législation fédérale permettant l'élimination des doubles voies procédurales, l'introduction de délais de traitement des dossiers et la restriction des possibilités de recours abusifs.⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le corollaire à **ce traité, et** qui figure dans le même message, est **l'accord trilatéral** entre la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné rail-route. Ce texte vise à développer les infrastructures de ces pays dans le cadre de la solution transitoire (développement de la capacité des lignes du Lötschberg et du Gothard) dans l'attente des nouvelles transversales alpines. Pour qu'un flot ininterrompu de trafic ferroviaire soit assuré aux frontières suisses, l'accord prévoit la construction de diverses installations au nord et au sud de ces lignes, tels de nouveaux terminaux ainsi que des extensions de réseaux. Les chemins de fer italiens (FS) ont mis en fonction la première partie de la gare de triage de Domodossola 2. Cette installation est un élément capital dans le cadre du doublement de la voie du Lötschberg, de la revitalisation de la ligne du Simplon et de la réalisation des NLFA.

Ces textes **ont été adoptés** à l'unanimité **par le parlement**, malgré l'abstention des écologistes.¹⁰

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.¹¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 12.02.1993
SERGE TERRIBILINI

Le rejet par le souverain du traité EEE en 1992 a placé les transporteurs routiers et Swissair dans une position de faiblesse vis-à-vis de leurs concurrents européens. **L'objectif du Conseil fédéral fut donc d'obtenir de la CE l'ouverture de négociations sur le libre-accès des transporteurs aériens et routiers au marché unique.** Répondant à ce viceux, la CE a décidé d'entreprendre des discussions à ce sujet après que le gouvernement eut mis en vigueur le traité sur le transit, ce qui fut fait en début d'année. Affaibli par le rejet du traité EEE, le CF n'a pas posé de conditions à la mise en vigueur du traité. Pourtant, Adolf Ogi avait précédemment fait un lien direct avec l'ouverture de négociations avec la CE sur le problème des transports routiers et aériens.¹²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 02.03.1993
SERGE TERRIBILINI

Tout comme le Conseil des Etats en 1992, le **Conseil national a transformé en motion l'initiative du canton du Valais**, dont le but était de favoriser la coordination et l'accélération des procédures d'autorisation de projet.¹³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.1993
SERGE TERRIBILINI

Suivant la décision de la grande chambre en 1992, **le Conseil des Etats a largement rejeté l'initiative pour la protection des Alpes.** Deux propositions modérées de contre-projet de la part de Hans Danioth (pdc, UR) et Kurt Schüle (prd, SH) ont également été repoussées. Aux côtés des arguments habituellement avancés, celui de la politique européenne prit une dimension particulière. Plusieurs sénateurs ont relevé qu'une acceptation de ce texte constituerait, après le refus populaire du traité EEE, une provocation supplémentaire à l'égard de la CE. La petite chambre a également suivi le Conseil national en rejetant une initiative du canton d'Uri dont la teneur était sensiblement identique à celle de l'initiative populaire.¹⁴

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 08.10.1993
SERGE TERRIBILINI

Les **entretiens exploratoires** ont commencé par se dérouler à un rythme très lent, la CE tardant à définir un mandat de négociation précis pour sa commission. Sans remettre explicitement en cause l'accord sur le transit, la CE a évoqué l'idée d'un **assouplissement de la limite de 28 tonnes** pour les poids lourds circulant en Suisse si cette dernière entendait bénéficier de mesures de réciprocité. Un mois après l'entrée en vigueur du traité sur le transit, seul un 40 tonnes communautaire a eu besoin de demander une autorisation d'emprunter le réseau routier helvétique en raison de la saturation du système de ferroutage (nombre maximal possible selon le traité: 50 par jour).¹⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.11.1993
SERGE TERRIBILINI

C'est en juin que la Commission européenne a demandé au Conseil des ministres de la CE **l'ouverture de négociations avec la Suisse**. Le projet de mandat de négociations soumis au Conseil des ministres par la Commission prévoyait dans une première étape d'ouvrir des négociations bilatérales dans le domaine des transports routiers et aériens et sur la libre circulation des personnes. Le lien établi entre ces deux thèmes a provoqué des protestations de la part des négociateurs suisses. Un peu plus tard, le Conseil des ministres a modifié le cadre des négociations en l'assouplissant et en l'élargissant quelque peu. C'est ainsi que trois autres dossiers y furent intégrés et qu'il fut renoncé à établir un lien juridique entre eux. Le Conseil fédéral fut satisfait de ces propositions. Les négociations entre la Suisse et la CE devraient débuter en 1994.¹⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne sur la question des transports aériens et terrestres ont enfin pu débuter au printemps. Après deux ans de travaux préparatoires et d'atermolements, dus entre autres à l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994, les ministres des transports des Quinze ont adopté le mandat de négociations présenté par la Commission européenne. Cette ouverture des pourparlers, promise par les Etats-membres pour le début de l'année, était pourtant loin d'être acquise quelques semaines auparavant: la Suisse ayant paraphé avec les Etats-Unis en février un accord de libéralisation de l'espace aérien entre les deux pays, certains pays membres de l'Union, principalement l'Italie et le Portugal, qui craignaient des conséquences négatives pour leur compagnie nationale, ont fait pression pour que l'ouverture des négociations soit retardée jusqu'à ce que la Confédération dénonce cet accord. Heureusement pour la Suisse, les ministres européens, plus particulièrement ceux britannique et français, ont estimé qu'il n'était plus possible de repousser à plus tard la perspective d'un accord indispensable aux deux parties.

Les ministres européens ont néanmoins chargé la Commission de procéder à une étude sur les conséquences de l'accord «open sky» sur le marché aérien européen. Ils ont également exigé qu'une clause soit introduite dans le futur accord avec la Suisse afin de permettre à l'UE de rompre ce dernier si la Confédération devait signer un traité avec des pays tiers à même de porter préjudice à l'Union. En fin d'année, la Commission européenne a rendu publiques les conclusions de son étude, estimant que l'accord entre la Suisse et les Etats-Unis n'avait qu'une influence négligeable sur le marché aérien européen et que, par conséquent, il ne devait pas affecter les négociations entre l'UE et la Suisse.¹⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.05.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Côté helvétique, les réactions au contenu du mandat de négociations ont été variées.

Si les partis gouvernementaux ont salué l'ouverture des pourparlers, les milieux écologistes se sont inquiétés d'une éventuelle levée de l'interdiction des 40 tonnes. A ce sujet, l'Association Transport Environnement (ATE) a fait savoir que, bien qu'elle ne considère pas la suppression de la limite des 28 tonnes comme un tabou, celle-ci devrait être accompagnée de mesures rendant le rail compétitif. Elle a ajouté, de concert avec Greenpeace, que si de telles mesures n'étaient pas prises, elle n'hésiterait pas à lancer un référendum. Les auteurs de l'initiative des Alpes – opposés pour leur part catégoriquement à la suppression voire même à un relâchement de cette limite – ont fait recours contre le mandat de négociations auprès de la Commission européenne et ont adressé une pétition au parlement européen, estimant qu'un tel mandat constituait une violation flagrante de l'Accord sur le transit valable jusqu'en 2004. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a quant à elle répété son intérêt pour une levée progressive de la limite des 28 tonnes. Sur le volet aérien, la direction de Swissair s'est déclarée satisfaite, et a relativisé l'impossibilité pour elle d'effectuer des vols entre deux destinations communautaires, estimant que cette question constituerait l'objet de la prochaine étape des négociations.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La Suisse et l'Autriche ont conclu en juillet un accord sur le trafic routier. Désormais, à l'instar de ce qui est prévu pour les camionneurs européens, le transit de camions suisses sera contingenté à 36'000 véhicules par année. Le surplus de véhicules devra être transféré de la route sur le rail. Cette adaptation de l'accord signé en 1958 avait été rendue nécessaire suite à l'entrée de l'Autriche dans l'UE, les routiers suisses jouissant d'un régime de faveur par rapport à ceux européens.¹⁸

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 03.02.1999
LAURE DUPRAZ

Après l'accord sur les transports terrestres conclu au niveau ministériel avec l'UE à la fin de l'année précédente, les **milieux écologistes et syndicalistes** ont fait pression sur le gouvernement afin d'obtenir des mesures d'accompagnement efficaces aux accords. En février, ils ont remis au conseiller fédéral Leuenberger un projet de loi concernant des mesures d'accompagnement strictes pour tempérer les effets de l'accord sur les transports avec l'UE et **réaliser les buts de l'initiative des Alpes**. Une augmentation des contrôles policiers sur les camions, un doublement de la redevance poids lourds forfaitaire et une limitation du nombre des 40 tonnes (t) suisses ont été demandés. Le DETEC a indiqué que ces revendications seraient examinées dans le cadre des mesures d'accompagnement à l'accord. En février, le Conseil fédéral a doublé les taux de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds avec effet au 1er janvier 2000.¹⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en consultation, avec les sept accords bilatéraux, **les mesures d'accompagnement** pour la phase transitoire de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, qui devraient permettre à la Suisse de garantir les objectifs et les instruments de sa politique de transfert du trafic marchandises de la route au rail. Ces mesures sont réunies en un projet d'arrêté fédéral transitoire sur le transfert du trafic, qui fixe les diverses étapes nécessaires pour appliquer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et garantir les fonds indispensables pour la période transitoire. L'objectif principal consiste à limiter entre 1,2 et 1,5 million les trajets routiers transalpins en 2004. **En 2008, les courses en camion devraient être réduites** à une fourchette de **700'000 à 1 million** d'unités. Pour y parvenir, l'exécutif a proposé plusieurs mesures. Concernant la circulation routière, le contrôle des poids lourds, à la charge des cantons, sera intensifié (temps de conduite, de repos, poids, vitesse maximale). Pour les transporteurs suisses, des contingents de 40 t équivalant à la moitié de ceux des transporteurs européens seront autorisés. Pour les courses à vide ou légères ayant des réductions de tarif, les camionneurs suisses auront droit à 22'000 trajets dans le trafic de transit contre 220'000 pour ceux de l'UE. Pour assurer la promotion du rail, le Conseil fédéral soutiendra davantage le trafic combiné afin de réduire le prix des sillons. La Confédération subventionnera le prix des parcours et participera financièrement à l'aménagement de nouveaux terminaux de transfert rail/route sis à l'étranger. Les parcours initiaux et finaux du trafic combiné non accompagné seront exonérés pour moitié de la RPLP. La réglementation sur les zones radiales sera allégée. De plus, la Confédération demandera aux CFF de réduire d'au moins 5% par année les coûts d'infrastructure par train de transit, et la division marchandises des CFF devra augmenter sa productivité d'au moins 5% annuellement. En revanche, le Conseil fédéral a renoncé temporairement à une taxe sur le transit alpin. L'ensemble de l'opération a été devisé à CHF 2,25 milliards sur dix ans.²⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 07.01.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a présenté les **réformes à mettre en oeuvre au cours et au-delà de la législature 1999-2003**. Elles répondent au rapport du Conseil fédéral du 9 avril 1997, intitulé "Stratégie pour un développement durable en Suisse". Le DETEC a milité pour une utilisation optimale des transports publics terrestres et pour une desserte de tous les groupes de population et de toutes les régions. Une nouveauté a été incorporée; le DETEC préconisait la création d'une Agence nationale pour les problèmes de sécurité liés à la gestion des centrales nucléaires, de l'aviation civile, des chemins de fer et de la route.²¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 28.04.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'accord bilatéral avec l'UE sur les transports, négocié en 1999, a été soumis dans un seul paquet avec les six autres accords à la population lors de la votation du 21 mai. Pour les détails sur la votation et son acceptation par le souverain, voir ici. Dans l'accord, l'Union Européenne acceptait les grands principes de la politique suisse des transports, et notamment l'idée selon laquelle la maîtrise à long terme de la croissance du trafic à travers les Alpes passait par le transferts des marchandises de la route au rail. Elle approuvait également le dispositif suisse mis en place pour atteindre le transfert du trafic, en particulier la perception de la taxe poids lourds (la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP) ainsi que les mesures d'accompagnement au profit du rail. La RPLP était donc intimement liée à la mise en application de l'accord sectoriel sur les transports terrestres (pour de plus amples détails, voir ici).²²

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS

DATUM: 15.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

En été, le DETEC a ouvert la procédure de consultation relative aux diverses **ordonnances concernant l'application de l'accord conclu avec l'UE sur les transports terrestres**. Les ordonnances régissaient surtout les questions portant sur le contingentement des camions de 40 tonnes, les courses à vide et acheminant des marchandises légères, les exigences minimales pour l'admission comme transporteur routier, ainsi que les normes techniques et sociales pour le déroulement des transports de marchandises dangereuses par route. La consultation s'est achevée sans remarques significatives.²³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Devant l'intention de la Confédération de mettre en vigueur la RPLP en janvier 2001, Bruxelles et le lobby routier (Union internationale des transports routiers) ont manifesté leur volonté à ce que le Conseil fédéral introduise également simultanément les contreparties prévues à cet effet dans l'accord bilatéral (contingents de 40 tonnes et tarifs spéciaux pour transports à vide). L'UE refusait d'accepter une taxe pour traverser la Suisse, si celle-ci n'ouvrait pas sa frontière aux 40 tonnes. Comme prévu **le Conseil fédéral a décidé d'introduire la RPLP**, mais afin de mieux la faire accepter, le gouvernement a décidé d'augmenter la limite de poids actuelle de 28 tonnes à 34 et de libérer à la même date les contingents pour véhicules de 40 tonnes prévus dans les accords bilatéraux. En faisant cette proposition, Berne passait outre la fin du processus de ratification des accords bilatéraux.²⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 15.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Si une majorité des pays de l'UE était d'accord d'accepter l'offre du Conseil fédéral (ouverture des contingents pour 40 tonnes au 1.1.01 pour compenser l'introduction de la RPLP liée aux prestations à la même date), plusieurs pays dont l'Italie, les Pays-Bas, l'Autriche et le Portugal ont émis des réticences. Le problème tenait au fait que les Quinze n'étaient pas d'accord sur la **répartition des 300'000 autorisations annuelles pour les 40 tonnes** auxquelles ils avaient droit dès janvier 2001. En plus de cela, ils redoutaient des distorsions de concurrence, les camionneurs suisses disposant d'un avantage sur les transporteurs européens. Devant l'impasse, le dossier a été renvoyé aux ambassadeurs des Quinze pour arbitrage. Ces derniers ont réussi à tomber d'accord sur la répartition des contingents d'autorisations de circulation des 40 tonnes et des camions de produits légers sur le territoire suisse. La clé de répartition des permis était: Allemagne 25% des permis, Italie 24%, France 15%, NL 8,9%, Autriche 8%, Belgique 6,9%, UK 3,35%, Espagne 2%, Luxembourg 1,45%, Danemark 1,4% et les autres pays ont moins de 1% des autorisations. Le mode de calcul a tenu compte du trafic de transit et du trafic bilatéral existant entre chaque pays de l'UE et la Suisse. Suite à cet accord, plus rien ne s'opposait politiquement à l'introduction de la RPLP.²⁵

BERICHT

DATUM: 06.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les augmentations de **saire des six directeurs des CFF** – ils devaient se partager un salaire de CHF 3,6 millions – ne sont pas passées inaperçues et l'affaire s'est politisée. La commission des transports et des télécommunications du Conseil national, ainsi que la Délégation des finances, ont demandé au Conseil fédéral de faire la lumière sur les rémunérations des cadres et sur la stratégie qu'il avait adoptée à l'égard des entreprises, qui lui sont encore liées. Elles voulaient aussi en savoir plus sur les indemnités et les parties liées à la prestation (bonus) versées aux membres des conseils d'administration. Néanmoins, les CFF étant une société anonyme, la Délégation des finances reconnaissait que les salaires versés respectaient les dispositions légales. Malgré ce battage, le conseil d'administration des CFF a approuvé la hausse des salaires

accordée aux six directeurs de l'entreprise. Le total de leur traitement a toutefois été fixé à CHF 2,1 millions. En plus, un maximum de CHF 1,07 millions pourra être versé pour l'ensemble du bonus. A sa demande, Benedikt Weibel (directeur général) touchera CHF 120'000 de moins que prévu. Lors de sa session de printemps, le Conseil national a tiré à boulets rouges contre les augmentations massives de salaire que les dirigeants des CFF et de La Poste s'étaient octroyées. Le Conseil fédéral a été pris à partie par de nombreux parlementaires de tous bords, qui lui reprochaient sa passivité en tant qu'actionnaire majoritaire. Le seul parti n'hurlant pas avec les loups a été le PRD. Dans une réponse écrite, Moritz Leuenberger a promis un **rapport complet sur la question des salaires dans les entreprises publiques**, tout en précisant que le rapprochement avec le privé avait été voulu par ces mêmes partis. Approuvant le rapport commandé suite à l'émoi des hauts salaires publics, le Conseil fédéral a jugé que les salaires des cadres des ex-régies et des entreprises proches de la Confédération n'étaient pas exagérément rétribués. Le document passait au crible les pratiques de La Poste, de Swisscom, des CFF, de la RUAG, de la BNS, de la SUVA, de la SSR et de l'Institut fédéral de la propriété intellectuelle. En comparaison avec le secteur privé ou les entreprises semblables à l'étranger, l'étude montrait que les **rémunérations restaient dans une "frange inférieure"**. Pour l'Etat, il était hors de question qu'il intervienne dans un domaine du ressort de l'autonomie de gestion des sociétés. Bien qu'il ait renoncé à fixer des limites, le Conseil fédéral a souhaité une publication régulière des salaires des directeurs. Cette mesure de transparence devait à ses yeux avoir un effet "préventif" contre les rémunérations excessives. En outre, un groupe de travail planchera sur la définition de certains "principes", dont notamment la différence essentielle qu'a établi le Conseil fédéral entre les salaires des membres des conseils d'administration et ceux des dirigeants, soit entre la responsabilité politique et la gestion opérationnelle, plus directement soumise aux lois du marché. Ces lignes directrices devront également orienter l'évaluation des bonus et des avantages dans la prévoyance professionnelle. Swisscom sera toutefois dispensé de respecter ces recommandations. Le Conseil fédéral craignait de donner un "mauvais signal" et de nuire au cours de l'action en Bourse. Si le gouvernement jugeait les salaires acceptables, les cadres des entreprises concernées ne sortaient pas blanchis de l'examen qu'ils avaient subi. Le Conseil fédéral concédait que certaines entreprises avaient manqué de sensibilité politique, soit en forçant un peu la note en matière de salaire, de bonus ou de prévoyance professionnelle, soit en procédant à des augmentations avec une certaine précipitation.²⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 12.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national refusait à son tour par 77 voix contre 66 la **création d'un fond de cohésion nationale** pour venir en aide aux régions touchées par la libéralisation de Swisscom, de La Poste et des CFF. Avec leurs initiatives cantonales, le Valais (00.305), les Grisons, le Tessin (00.313) et Schaffhouse (00.316) réclamaient qu'une partie des bénéfices des ex-régies soient versés dans un fonds qui serve à financer les projets de reconversion professionnelle et à encourager l'innovation des services publics. En contre-courant des Chambres, le Conseil fédéral décidait en septembre d'accorder aux régions périphériques CHF 19 millions pour adoucir les restructurations. Cette somme s'ajoutait aux CHF 80 millions déjà libérés pour 2003-2004 et affectés aux projets de coopération touristique, inter-entreprises et inter-régionales. Le parlement devra toutefois se prononcer en 2002 sur la question.²⁷

BERICHT
DATUM: 25.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a accepté le **rapport d'activité des trois anciennes régies fédérales**. La Poste, Swisscom et les CFF avaient pour l'essentiel atteint les objectifs fixés par le gouvernement. Leurs activités en 2000 rentraient dans le cadre fixé pour la période 1997-2001 (1998-2002 pour les CFF). Seules ombres au tableau : premièrement, le personnel des chemins de fer s'avérait insatisfait dans les enquêtes périodiques conduites par les CFF; deuxièmement, les bases financières de La Poste étaient trop étroites en vue de la libéralisation du marché européen. Le gouvernement aurait dû renouveler les objectifs pour les ex-régies, mais il n'a pas pu le faire, car son projet de lier La Poste et Swisscom a été chahuté. Les Chambres ont eux aussi approuvé le rapport du gouvernement sur la réalisation des objectifs stratégiques assignés aux CFF, à La Poste et à Swisscom en 2000.²⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 27.04.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat verabschiedete den **Sachplan Verkehr**. Dieser soll eine koordinierte und nachhaltige Entwicklung der Verkehrswege Strasse, Schiene, Luft und Wasser ermöglichen. Der Sachplan Verkehr ist ein Instrument der Raumplanung und für die Behörden verbindlich, er legt aber nicht fest, was wann gebaut wird.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.07.2006
MAGDALENA BERNATH

2005 durchquerten 1,2 Mio Lastwagen die Alpen – 51'000 (oder 4%) weniger als im Vorjahr. Das auf dem Alpenschutzartikel basierende, bis 2010 befristete Güterverkehrsgesetz verlangt, die Zahl dieser Lastwagenfahrten bis 2009 auf maximal 650'000 zu reduzieren. Der Bundesrat erachtete die Erreichung dieses Ziels als unrealistisch und schickte im Sommer einen Entwurf für ein neues **Gesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene** in drei Varianten in die Vernehmlassung: 1.) Verringerung der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650'000 erst bis 2017 (zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) und Subventionierung des Güterschienenverkehrs mit weiterhin jährlich CHF 285 Mio.; damit sollen der unbegleitete kombinierte Verkehr und die „Rollende Landstrasse“ (Rola) bis 2017 etwa verdoppelt werden. 2.) Reduktion der Fahrten auf eine Mio. bis 2017 unter Beschränkung der Subventionen 2011-2017 auf CHF 140 Mio. pro Jahr. 3.) Substanzieller Ausbau der Rola, was die Einrichtung eines eigenwirtschaftlich zu betreibenden hochwertigen Angebots im Huckepackverkehr von Grenze zu Grenze bedingt, bspw. 400'000 Stellplätze (Lastwagen auf Bahnwagons) und Studentakt. Alle drei Varianten sehen die Einführung einer Alpentransitbörse vor, welche vor wenigen Jahren noch auf Ablehnung gestossen war.³⁰

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 28.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Gemäss einer erstmals erhobenen Analyse des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und des BFS übersteigt der Gesamtnutzen des Landverkehrs in der Schweiz seine Kosten (inkl. Unfälle, Lärm und Umweltbelastung). **Strasse und Schiene** weisen entgegen gängigen Vorurteilen einen **fast gleich hohen Kostendeckungsgrad** von 92% resp. 93% auf.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.³²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 15.05.2007
NICOLAS FREYMOND

En mai de l'année sous revue, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de la statistique (OFS) ont rendu publics les résultats d'une **enquête sur la mobilité de la population résidente en 2005**. Cette année là, chaque personne domiciliée en Suisse a parcouru en moyenne 19'000 km, tous moyens de transports confondus, à l'intérieur des frontières comme à l'étranger. Fait remarquable: après des décennies de croissance continue, la distance totale est demeurée stable par rapport à la précédente enquête de 2000. Par contre, les distances parcourues en transports publics et plus particulièrement en train ont progressé respectivement de 16% et 19% dans le même laps de temps, tandis que celle réalisée en voiture a connu une légère baisse. Les trajets en voiture représentent toutefois toujours l'essentiel des déplacements (69%).³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.07.2007
NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil fédéral a adopté le **message sur le projet de législation concernant le trafic des marchandises** appelée à remplacer dès 2011 l'actuelle loi sur le trafic des marchandises. Le projet conserve plusieurs éléments critiqués lors de la consultation de l'année précédente. Malgré l'opposition du PS, des Verts, de l'Initiative des Alpes (IA) et des associations écologistes, le Conseil fédéral a révisé le calendrier de la réalisation de la réduction du nombre de courses de camions à travers les Alpes à 650'000/an. Estimant irréaliste le délai fixé à 2009, il préconise de repousser l'échéance à 2019, soit deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, lorsque les gains de productivité seront pleinement disponibles. En dépit des vives critiques des partis bourgeois et de l'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG), le gouvernement a décidé de maintenir la principale innovation du projet, à savoir la création d'une Bourse du transit alpin. Ce nouvel instrument doit permettre de contourner les courses à travers les Alpes en mettant aux enchères un nombre restreint de droits de passages. En incitant au transfert du trafic des marchandises vers le rail, cette bourse contribuera à la réduction du trafic routier alpin. L'efficacité de ce dispositif dépendra toutefois de l'issue des négociations avec la Communauté européenne et les autres pays alpins concernant la coordination nécessaire à la mise en place de la bourse. L'association Initiative des Alpes a déposé un recours auprès de l'Assemblée fédérale arguant que la prolongation du délai pour la réduction du trafic routier alpin était contraire à la Constitution. La commission de gestion du Conseil national l'a rejeté au motif que l'objet contesté figurait à l'ordre du jour du parlement.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, le **Conseil des Etats** a décidé d'entrer en matière sur le **projet concernant le trafic des marchandises**. Suivant le Conseil fédéral et la majorité de sa commission des transports (CTT-CE), il a approuvé l'objectif du transfert de la route vers le rail et décidé de retarder la réalisation de la réduction du transit alpin. Par 26 voix contre 10, il a refusé de fixer la nouvelle échéance à 2012, comme le proposait une minorité de la commission emmenée par les socialistes Leuenberger (SO) et Gentil (JU). Toutefois, sur proposition de sa commission, la Chambre haute a supprimé, par 25 voix contre 7, l'art. 4 du projet de loi sur le transfert du transport de marchandises, lequel octroyait au Conseil fédéral le droit de prélever une taxe d'utilisation des infrastructures routières alpines par le trafic lourd (redevance sur le transit alpin). S'agissant de la bourse du transit alpin, si elle n'en a pas rejeté l'idée, elle a néanmoins décidé, sur proposition de sa commission, par 21 voix contre 18, de restreindre la compétence du gouvernement. Ce dernier pourra ainsi conclure des traités internationaux en vue de la création de la bourse, à condition qu'il obtienne l'approbation de l'Assemblée fédérale, mais il devra soumettre au parlement un projet de loi réglant sa mise en œuvre. Les conseillers Inderkum (pdc, UR) et Gentil (ps, JU) se sont vainement opposés à l'introduction de ce double obstacle, qui non seulement retardera la mise en place de la bourse mais surtout met en péril le projet lui-même, puisque tant les traités internationaux que la loi de mise en œuvre seront soumis au référendum. À l'initiative de la CTT-CE, le Conseil des Etats a également décidé de faire un geste en faveur du trafic interne en allouant, pour la période 2011-2015, CHF 100 millions au transport combiné de marchandises ne traversant pas les Alpes et CHF 30 millions à la promotion du transport de marchandises sur des chemins de fer à voie étroite.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le **Conseil national** s'est à son tour saisi du **projet de législation concernant le trafic des marchandises**. Le plénum a décidé d'entrer en matière par 124 voix contre 62, rejetant une proposition de renvoi du groupe UDC, hostile à l'instauration d'une bourse du transit alpin et à l'édiction d'objectifs chiffrés en matière de réduction du trafic routier transalpin. Lors de la discussion sur le projet de loi sur le transfert de la route vers le rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM), la chambre basse a rejeté de justesse, par 91 voix contre 89, une proposition Loepfe (pdc, AI) visant à reprendre la formulation de l'article constitutionnel pour la protection des Alpes, soit « à travers la Suisse » au lieu de « à travers les Alpes ». Soutenu par le groupe UDC, par une majorité du groupe radical-libéral et un tiers du groupe PDC, cet amendement visait à restreindre la portée de l'objectif de transfert au seul trafic international, c'est-à-dire à exclure le trafic interne. La majorité de la commission des transports (CTT-CN) et le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, y ont opposé que la discrimination ainsi faite entre transporteurs suisses et internationaux serait contraire aux Accords bilatéraux conclus par la Confédération avec l'UE dans ce domaine. Le groupe UDC est revenu à la charge en

proposant de supprimer purement et simplement l'objectif de réduire le nombre de courses transalpines de camions à 650'000 par an d'ici à 2019. Le plénum a balayé cet amendement et approuvé le projet du Conseil fédéral par 111 voix contre 68. Comme à la chambre haute l'année précédente, la gauche et les Verts ont tenté de ramener le délai à 2012, mais leur amendement en ce sens a été rejeté par 89 voix contre 83. Concernant la LTTM, le Conseil national ne s'est écarté du Conseil des Etats que s'agissant de la bourse du transit alpin, innovation la plus controversée du projet. Suivant sa commission, le plénum a refusé d'imposer au Conseil fédéral d'obtenir l'aval des chambres tant pour négocier la mise en place de la bourse avec les autres pays concernés que pour mettre en œuvre concrètement le dispositif retenu. Selon la formulation adoptée par 110 voix contre 82, le gouvernement sera compétent pour conclure les traités internationaux nécessaires à la création de la bourse, mais devra soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif de mise en œuvre. Le plénum a en outre refusé d'obliger le Conseil fédéral à créer ladite bourse dans un délai de deux ans à compter de l'adoption de la loi, comme le souhaitait le camp rose-vert. Par 110 voix contre 80, le Conseil national n'a pas voulu autoriser le gouvernement à octroyer des droits de passage gratuits, afin d'inciter au transfert de la route vers le rail. Au vote sur l'ensemble, le projet a été approuvé par 109 voix contre 68, la totalité du groupe UDC ainsi que des députés radicaux et démocrates-chrétiens le rejetant. Concernant les autres projets d'actes du paquet, la chambre du peuple s'est distinguée de son homologue des cantons en se montrant plus généreuse dans son soutien au transport combiné de plaine. Elle a ainsi alloué un plafond de dépenses de CHF 200 millions jusqu'en 2015 pour le trafic interne, soit le double du montant approuvé par le Conseil des Etats l'année précédente.

Lors de l'examen des divergences, ce dernier s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points litigieux et a approuvé unanimement tous les actes du paquet. À la chambre basse, la LTTM a été adoptée par 127 voix contre 65 et les autres projets par des majorités plus confortables encore. En votation finale, le groupe UDC et un quart du groupe radical-libéral ont rejeté la LTTM.³⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 16.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a élu **Peter Füglistaler** comme **nouveau directeur de l'Office fédéral des transports (OFT)** en remplacement de Max Friedli, qui a fait valoir son droit à la retraite. Le nouveau venu a pris ses fonctions au 1er juin. Il était jusque-là directeur du secteur financier et juridique de la division Infrastructures des CFF.³⁷

MOTION
DATUM: 30.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a adopté tacitement une motion de sa commission des transports (CTT-CE) en faveur d'une **extension de la politique de transfert** du trafic de marchandises de la route vers le rail à l'ensemble du territoire national. Concrètement, la motion charge le Conseil fédéral de regrouper et réorganiser les actuelles mesures spécifiques d'encouragement en une stratégie globale visant à maintenir, voire accroître la part du rail.³⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a présenté un projet d'arrêté fédéral concernant un **crédit-cadre de cautionnement destiné à l'acquisition de moyens d'exploitation dans les transports publics**. Cet arrêté concrétise la possibilité pour la Confédération d'octroyer des garanties pour les investissements des entreprises de transport, ainsi que les chambres en ont décidé lors de l'adoption de la loi sur le transport de voyageurs, l'année précédente. Si seuls les CFF jouissaient de cette possibilité jusqu'alors, le parlement a étendu ce cautionnement à toutes les entreprises de chemin de fer et de bus du trafic régional, de sorte à ce qu'elles bénéficient toutes de conditions de prêts avantageuses. À cette fin, le gouvernement sollicite un crédit-cadre de CHF 11 milliards. Ce projet d'arrêté n'a suscité aucune discussion, ni opposition lors de son traitement par les chambres, qui l'ont toutes deux adopté à l'unanimité.³⁹

MOTIONDATUM: 11.04.2011
SUZANNE SCHÄR

In den nächsten Jahren werden die Mittel für die Strasseninfrastruktur des Bundes in die Engpassbeseitigung und in den vorläufigen Abschluss des Nationalstrassennetzes (Integration von 400 km Kantonsstrassen) fliessen. Angesichts des aufgelaufenen Investitionsbedarfs zeigten v.a. Befürworter des motorisierten Individualverkehrs und die Strassentransportbranche eine sinkende Bereitschaft, die Querfinanzierung der Schiene durch die Strasse weiterhin mitzutragen. Gleichzeitig bekräftigte der Nationalrat aber mit 93 zu 65 Stimmen das **Verlagerungsziel** und überwies eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-SR). Darin wurde eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche verlangt. Eine praktisch geschlossene SVP und eine Minderheit der FDP (bei 27 Enthaltungen) verwiesen erfolglos auf die Planungen Bahn 2030, die eine sinnvolle Aufteilung des Gütertransports auf Schiene und Strasse anvisierten und die mit einem grundsätzlichen Verlagerungsziel nicht vereinbar wären.⁴⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTEDATUM: 31.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Das zentrale verkehrspolitische Thema des Berichtsjahrs war das allmähliche **Erreichen der Kapazitätsgrenzen auf Strasse und Schiene**. Bei beiden Verkehrsträgern gilt es, in den nächsten Jahren einen grossen Investitionsbedarf zu finanzieren. Die Begehrlichkeiten sind hoch, die Bereitschaft und Möglichkeiten zur Generierung der entsprechenden Mittel hingegen beschränkt.

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTEDATUM: 28.11.2012
NIKLAUS BIERI

Im Vorfeld der FABI-Debatte im Ständerat bemühten sich Städte, Regionen und Kantone, ihre eigenen **Interessen bezüglich Ausbaus der Bahninfrastruktur** zu positionieren. Da die in der bundesrätlichen Botschaft vorgesehenen CHF 3,5 Mrd. nicht alle Wünsche finanzieren können, war das Berichtsjahr geprägt von Manövern und Allianzen der verschiedenen Akteure. Der Ständerat nahm weitere Projekte in das Ausbaupaket der Bahninfrastruktur auf und erhöhte die Mittel auf über CHF 6 Mrd. Die ständerätlichen Ergänzungen sind zumindest teilweise als Kompromiss zwischen den Landesteilen zu deuten. FABI geht 2013 in den Nationalrat – das Ringen um Anteile am Bahnausbaupaket dürfte damit auch im Folgejahr die Verkehrspolitik bestimmen.⁴¹

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU VOLKSINITIATIVEDATUM: 10.12.2012
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI**) vom Januar 2012 beantragte der Bundesrat dem Parlament, die Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung und den direkten Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen. Der Bundesrat wies in der Botschaft auf die Finanzierungslücke von bis zu CHF 500 Mio. pro Jahr hin, welche durch den notwendigen Ausbau, die Inbetriebnahme von neuen Projekten (Durchmesserlinie Zürich, NEAT Gotthard und Ceneri, CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) Genf) sowie durch den Unterhalt der immer stärker belasteten Infrastruktur anfallt. Neue Ausbauprojekte wurden auf weitere CHF 500 Mio. pro Jahr geschätzt und der mittelfristige finanzielle Bedarf auf rund CHF eine Milliarde pro Jahr veranschlagt. Zudem verursachten Verzinsung und Rückzahlung des FinöV-Fonds ab 2019 jährlich Kosten von CHF 600–700 Mio. Der befristete FinöV-Fonds solle in den neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds BIF überführt werden. Der BIF solle künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen. Zu den Finanzierungsinstrumenten des BIF gehören die Quellen des FinöV (zwei Drittel der LSVA-Erträge, ein Mehrwertsteuerpromille sowie befristete Mittel aus der Mineralölsteuer), die ordentlichen Mittel des Bundeshaushalts für Betrieb und Erhaltung der Bahninfrastruktur sowie drei neue Instrumente: Mehreinnahmen aus der direkten Bundessteuer (aus dem verkleinerten Fahrkostenabzug), Mittel aus der Erhöhung der Trassenpreise und eine Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen, welche die Kantone zur Finanzierung der Publikumsanlagen der Bahn verpflichtet. Auch das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur „STEP“ war Teil der bundesrätlichen Botschaft. Akzente in der Langfristperspektive setzte der Bundesrat mit der Kapazitätssteigerung bei Schiene, Zügen und Bahnhöfen. Im Personenverkehr soll auf Strecken mit grosser Nachfrage der Viertelstundentakt eingeführt und der Güterverkehr gestärkt werden. STEP soll in mehreren Ausbauschritten erfolgen, wobei der Bundesrat diese dem Parlament alle vier oder acht Jahre unterbreiten will. Der Ausbauschritt 2025 beinhaltet die Einführung des Halbstundentaktes auf den Strecken Locarno–Lugano, Zürich–Chur, Zürich–Lugano und Bern–Luzern, den Ausbau der letzten eingleisigen Strecke für den Güterverkehr (Ligerz–Twann), sowie Massnahmen und Investitionen in betriebsnotwendige Anlagen bei

Privatbahnen und auf dem gesamten Eisenbahnnetz. Die Diskussion der Vorlage wurde im November des Berichtjahres im Ständerat aufgenommen. Anfang Dezember 2012 fasste der Ständerat sowohl im Entwurf 2 (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) als auch in den Entwürfen 3 (FABI) und 4 (Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur) vom Entwurf des Bundesrates abweichende Beschlüsse. Der Ständerat folgte geschlossen seiner Kommission, welche aus taktischen Gründen so viele weitere Projekte aufnahm, dass das Investitionsvolumen mit CHF 6,4 Mrd. fast doppelt so hoch ausfiel, wie vom Bundesrat vorgesehen (CHF 3,5 Mrd.). Eingang in das Ausbaupaket fand im Ständerat die erste Etappe des sogenannten Bahn-Y (Bodensee-Rheintal-Verbindung bis Chur), was die Verbindung St. Gallen-Chur verbessern soll. Das Bahn-Y war von den St. Galler Ständesvertretern Rechsteiner (sp) und Keller-Sutter (fdp) lanciert und mit geschicktem Lobbying in die Vorlage eingebracht worden. Da das Programm des Bundesrates den überwiegenden Teil der Investitionen in der Westschweiz bzw. im westlichen Mittelland vorsah, verbündeten sich die Ostschweizer Kantone, um mit dem Bahn-Y auch vom Ausbauprogramm zu profitieren. Folgende weiteren Projekte wurden vom Ständerat aufgenommen: Ein drittes Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, der Ausbau des Bahnhofs Genf Cornavin, eine Überwerfung im Knotenpunkt Pratteln, Massnahmen zur Reisezeitverkürzung zwischen Bern und Lausanne sowie Ausbauten in Aarau. Um die Nordwestschweiz, Zürich und Luzern ins Boot zu holen, sah der Ständerat CHF 300 Mio. für Projektierungsarbeiten für den Brüttenertunnel (Zürich), den dritten Jura-Durchstich (Nordwestschweiz) und den Luzerner Tiefbahnhof vor. Nach dem Entscheid des Ständerates kommentierten kritische Stimmen in den Medien, das Paket sei überladen und bringe langfristig untragbare Unterhaltskosten mit sich. Der Nationalrat wird die Vorlage 2013 behandeln. Beide Räte verlängerten zudem die Bearbeitungsfrist der VCS-Initiative um ein Jahr (bis März 2014).

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 31.12.2012
NIKLAUS BIERI

Ein weiteres zentrales Thema in der Verkehrspolitik war die **Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**. Im Parlament wurden dazu verschiedene Vorschläge eingebracht und auch private Stimmen meldeten sich in der öffentlichen Diskussion zu Wort. Mit der Wahl der Variante „2. Röhre ohne Kapazitätserweiterung“ vollzog der Bundesrat eine Kehrtwende, von der viele Akteure überrascht wurden. Die bundesrätliche Absicht dürfte im Folgejahr bekämpft werden.

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Ständerat den Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** im Dezember 2012 um mehrere Ausbauprojekte ergänzt und mittels eines zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles auf CHF 6,4 Mrd. aufgestockt hatte, kam das Geschäft im Juni des Berichtjahres in den Nationalrat. Umstritten war vor allem der plafonierte Fahrkostenabzug. Der Mehrheitsantrag wollte dem ständerätlichen Vorschlag von einem Pauschalabzug von CHF 3'000 zustimmen. Eine Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte den Fahrkostenabzug dem Preis eines 2.-Klass-Generalabonnements gleichsetzen. Eine Minderheit Quadri (lega, TI) lehnte eine Plafonierung des Fahrkostenabzugs generell ab, da sie jene benachteilige, die auf das Auto angewiesen seien. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) forderte dagegen eine komplette Abschaffung des Fahrkostenabzugs, da dies ein falscher Anreiz des Staates sei. Ein Antrag Daniel Fässler (cvp, AI) verlangte einen Maximalbetrag von zehntausend Franken, während die ersten zweitausend nicht abzugsberechtigt wären. Alle Minderheits- und Einzelanträge konnten in der Abstimmung nicht gegen den Mehrheitsantrag bestehen. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) versuchte erfolglos, die vom Ständerat aufgenommene Mehrwertsteuer-Erhöhung zu verhindern. Der Nationalrat folgte dem Mehrheitsantrag für Bestätigung der Änderung der kleinen Kammer mit 125 zu 65 Stimmen. Bei der Vorlage zum Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nahm der Nationalrat mit 124 zu 65 Stimmen den Antrag Fluri (fdp, SO) an, welcher forderte, dass ab 2019 die Hälfte der gesprochenen Mitteln aus Schwerverkehrsabgabe und zweckgebundener Verbrauchssteuer bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung zur Verzinsung und Rückzahlung verwendet werden. Zum Ausbauschnitt 2025 gab es im Nationalrat drei Anträge: Eine Minderheit Quadri (lega, TI) forderte die Aufnahme von Planungsarbeiten zur Umfahrung von Bellinzona. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) wollte den ursprünglichen, deutlich kleineren Ausbauschnitt des Bundesrates jenem des Ständerates vorziehen. Eine Minderheit Hurter (svp, SH) bat darum, die Elektrifizierung und den Ausbau der Hochrheinbahn in den ersten Ausbauschnitt aufzunehmen. Der Nationalrat folgte allerdings in allen Abstimmungen deutlich der Kommissionsmehrheit, welche die Vorlage des Ständerates übernehmen wollte. Ein Antrag Fluri (fdp, SO),

welcher eine Verknüpfung aller Teile des FABI-Geschäfts verlangte, damit keine Unsicherheiten bezüglich der Referendumsfrist auftreten können, wurde vom Rat mit 142 zu 36 Stimmen angenommen. Beim Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 zog der Rat den Mehrheitsantrag (Zustimmung zum Beschluss des Ständerates) dem Minderheitsantrag Huber (fdp, UR; Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates) mit 142 zu 41 Stimmen vor. Einer Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) gelang es, den Ausbau der Hochrheinbahn durch die Hintertüre einzubringen: Der Nationalrat stimmte der von der Minderheit Hurter beantragten Änderung des Bundesbeschlusses vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses mit 102 zu 82 Stimmen zu, erhöhte dort nachträglich den Kredit um CHF 100 Mio. auf CHF 1'190 Mio. und führte die Verbindung Schaffhausen-Basel im Bundesbeschluss auf. Mehrere Minderheitsanträge fanden keine Zustimmung, darunter etwa der Antrag Regazzi (cvp, TI), welcher auch die Seilbahnen und den Schienengüterverkehr in die langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung einbeziehen wollte, der Antrag Huber (fdp, UR), welcher eine Befristung des Bahninfrastrukturfonds bis 2030 beabsichtigte oder der Antrag Quadri (lega, TI), welcher ein Mitspracherecht der Gemeinden in Artikel 48b und 48d des Eisenbahngesetzes festschreiben wollte. Keine Zustimmung fand auch die Minderheit Il Candinas (cvp, GR), welche wie der Ständerat die finanzielle Beteiligung der Kantone über die Zuständigkeit für die Publikumsanlagen regeln wollte. Die Finanzdirektorenkonferenz der Kantone hatte sich explizit für diese Lösung ausgesprochen und Bundes- und Ständerat unterstützten diese Regelung. Der Antrag Candinas wurde mit 142 zu 41 Stimmen verworfen. Der Nationalrat nahm alle Entwürfe in den Gesamtabstimmungen deutlich an, worauf die Vorlage zur Differenzbereinigung zurück an den Ständerat ging. In der kleinen Kammer sorgten nur zwei Differenzen für Diskussionen: Zum Einen die Kantonsbeteiligung an der Finanzierung, welche gemäss Nationalrat pauschal über die Bestellungen an den Regionalverkehr aufgeschlüsselt werden sollte, zum Anderen die Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zwecks Aufnahme und Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke. Die Verkehrskommission des Ständerates beantragte bei der Kantonsbeteiligung die Zustimmung zum Entwurf des Nationalrates. Ein Einzelantrag Engler (cvp, GR) forderte Festhalten am bundesrätlichen Vorschlag der Finanzierungs-beteiligung der Kantone via die Publikumsanlagen. Diese Lösung wurde nun entgegen der ersten Debatte als kompliziert und unzweckmässig bezeichnet, zudem wurde das Risiko betont, dass kleine und finanzschwache Kantone mit der Sanierung von grossen Bahnhöfen überfordert wären. Der Ständerat schwenkte mit 32 zu 8 Stimmen auf die Linie des Nationalrates ein. Während die Ständesvertreter von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Schaffhausen für die vom Nationalrat aufgenommene Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke argumentierten, mahnten kritische Stimmen, dass das Projekt der Hochrheinbahn ein Ad-hoc-Projekt sei und keine grundsätzliche Prüfung durchlaufen habe wie die anderen Projekte, welche als Ausbauprojekte in FABI aufgenommen worden seien. Auch solle eine Investition auf deutschem Boden mittels Staatsvertrag geregelt werden. Der Ständerat entschied mit 32 zu 5 Stimmen gegen die Minderheit Janiak (sp, BL), welche Zustimmung zum Nationalrat beantragt hatte. Diese letzte Differenz wurde im Nationalrat am 17. Juni verhandelt. Eine Mehrheit der Kommission forderte die Zustimmung zum Ständerat. Eine Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) forderte Festhalten an der Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes. Hurter zog seinen Minderheitsantrag allerdings zurück, da sein Postulat bezüglich der Hochrheinbahn in der Kommission auf grossmehrheitliche Zustimmung gestossen war. Der Nationalrat schwenkte damit gemäss Mehrheitsantrag auf die Linie des Ständerates ein und räumte die letzte Differenz zu diesem aus. In den Schlussabstimmungen im Juni nahm der Ständerat die Vorlagen einstimmig an. Fast zeitgleich folgte der Nationalrat der kleinen Kammer und führte damit die Vorlage gegen die Nein-Stimmen einer Mehrheit der SVP-Fraktion zum Abschluss. Die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wurde in der Folge zurückgezogen. Über die FABI Vorlage wird im Februar 2014 an den Urnen befunden.⁴²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 28. Oktober 2020 präsentierte der Bundesrat seine Botschaft zum **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Er will damit die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung des Projekts «Cargo sous terrain» (CST) schaffen. Darunter ist ein unterirdisches dreispuriges Tunnelsystem zu verstehen, in welchem dereinst Güter mit ca. 30km/h zwischen wichtigen Logistikzentren im Mittelland und in der Nordwestschweiz transportiert werden sollen. An den Zielorten werden die Güter sodann mit Liften automatisch an die Oberfläche geholt und wieder ins oberirdische Logistiksystem integriert. CST eignet sich nach eigenen Angaben sowohl für die Versorgung mit Gütern als auch für deren Entsorgung (Abfälle, Recycling).

CST strebt zudem an, den Strom für den Betrieb zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien zu beziehen.

Das neue Bundesgesetz hält fest, dass der Zugang zu den angebotenen Beförderungsdienstleistungen für alle Kundinnen und Kunden diskriminierungsfrei erfolgen müsse, damit soll auch vermieden werden, dass parallele unterirdische Gütertransportsysteme entstehen. Zudem soll sichergestellt werden, dass es jederzeit eine Schweizer Mehrheit an den geplanten Anlagen gibt. Dadurch werde gewährleistet, dass die erbrachten Dienstleistungen im Interesse schweizerischer Akteurinnen und Akteure liegen. Schliesslich soll das ganze System in den Sachplan Verkehr aufgenommen werden und das BAV ist als koordinierende Stelle vorgesehen. Der Bund plant im Übrigen nicht, sich an der Finanzierung von CST zu beteiligen.

In der Vernehmlassung war das geplante Bundesgesetz mehrheitlich positiv aufgenommen worden.⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2021 beugte sich der **Ständerat** als Erstrat über das **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Er stimmte dabei im Grosse und Ganzen der Vorlage des Bundesrates zu, wich aber in einigen wenigen Punkten von der bundesrätlichen Version ab.

Die Eintretensdebatte war geprägt von lobenden Worten seitens der Bürgerlichen für das geplante Projekt «Cargo sous terrain» (CST), wobei der Ständerat ja nur über die dafür nötigen gesetzlichen Rahmenbedingungen zu befinden hatte. Das Projekt wurde als «innovativ» (Wicki (fdp, NW), Engler (mitte, GR), Knecht (svp, AG)), «exzellent» (Français (fdp, VD)) und «historisch» (Bischof (mitte, SO)) bezeichnet – die übrigen Fraktionen blieben in der Eintretensdebatte ohne Wortmeldungen. Verkehrsministerin Sommaruga würdigte das Projekt ebenfalls und unterstrich, dass es beim vorliegenden Gesetzesvorhaben nicht darum gehe, dieses Infrastrukturprojekt selber zu erschaffen. Es sei vielmehr ein Ermächtigungsgesetz, damit von privater Seite her gebaut werden könne. Zudem müsse diese neue Infrastruktur mit der bestehenden Strassen- und Schieneninfrastruktur optimal abgestimmt werden. Das Gesetz regle folglich die Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb der unterirdischen Gütertransportanlage sowie für den Betrieb von Transportfahrzeugen. Gemäss dem Gesetzesentwurf sollen unterirdische Gütertransportanlagen in den Sachplan Verkehr des Bundes Eingang finden, und zwar als eigenständiger Teil. Damit werde unter anderem die Koordination unter den beteiligten Kantonen gewährleistet. Sommaruga betonte auch, dass das vorliegende Gesetz nicht extra für CST gemacht worden sei. Das Gesetz gelte vielmehr für jeden Projektträger, der einen unterirdischen Gütertransport bereitstellen wolle. Auch müssten die angebotenen Transportdienstleistungen diskriminierungsfrei zugänglich sein. Bei Streitigkeiten rund um diese Diskriminierungsfreiheit solle die Railcom – die Regulierungsbehörde für den Eisenbahnverkehr in der Schweiz – zuständig sein. Schliesslich solle über eine Spezialgesetzgebung sichergestellt werden, «dass über die gesamte Lebensdauer der Anlage hinweg eine Schweizer Mehrheit an deren Eigentum besteht».

Im Rahmen der Detailberatung wich die kleine Kammer in vier Punkten von der Vorlage des Bundesrates ab. Diese Punkte betrafen die Themen Diskriminierungsverbot, öffentliche Auflage des Baugesuchs, die Stellungnahme der Kantone zum Baugesuch und den Rückbau der Infrastruktur.

In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig mit 39 Stimmen und einer Enthaltung angenommen.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat befasste sich in der Herbstsession 2021 als Zweitrat mit dem **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Kommissionssprecherin Katja Christ (glp, BS) stellte die Vorlage vor. Sie ging ebenfalls auf das Projekt Cargo sous terrain (CST) ein, betonte aber, dass es sich beim vorliegenden Gesetzesentwurf nicht um eine Spezialgesetzgebung für CST handle: «Die Vorlage ist ein Ermöglichungsgesetz und hat zum Ziel, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb weitgehend unterirdischer, kantonsübergreifender Gütertransportanlagen und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen zu regeln.» Die Nationalrätinnen und Nationalräte, die sich im Plenum äusserten, sprachen dennoch insbesondere über CST und deckten dabei ein breites Spektrum von Meinungen ab. Neben der Grünliberalen Barbara Schaffner (glp, ZH), die von einer Chance sprach, um die Warenströme zu überdenken und «schlussendlich die Belastungen durch den Warentransport zu minimieren», empfahl auch Michael Töngi (gp, LU) im Namen der Grünen Partei, die Vorlage anzunehmen. Er betonte aber auch, dass die schiere Menge an versendeten Gütern ein Problem darstelle. Diese Menge müsse kleiner werden, während die

dennoch versendeten Güter von fossil angetriebenen auf fossilfrei angetriebene Fahrzeuge verlagert werden solle. Hingegen äusserten Christian Wasserfallen (fdp, BE) und Benjamin Giezendanner (svp, AG) Zweifel an der Wirtschaftlichkeit von CST. Wasserfallen kritisierte, dass bis heute nicht klar sei, wie die Bepreisung der Güter, die transportiert werden sollen, vorgenommen werden soll. Eintreten war indessen bei allen Fraktionen unbestritten.

In der Detailberatung wurden einige Minderheitsanträge behandelt, die aber allesamt abgelehnt wurden: Die Minderheitsanträge Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Pult (sp, GR) verlangten, dass der Strom für den unterirdischen Transport der Güter aus erneuerbaren Energiequellen stammen müsse. Des Weiteren lagen vier Minderheitsanträge Bregy (cvpo, VS) vor, welche die Grundeigentümerinnen und -eigentümer bei Enteignungen besserstellen wollten. Trotz Ablehnung der Minderheitsanträge schuf der Nationalrat durch die Annahme von einigen Mehrheitsanträgen Differenzen zum Ständerat; so etwa beim Enteignungsverfahren, wo die grosse Kammer beschloss, dass Enteignungen erst stattfinden können, wenn dadurch die Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe nicht markant negativ tangiert werden. Eine andere Differenz schuf der Nationalrat auch bezüglich der Frage, ob die RailCom über Streitigkeiten zur Preisberechnung entscheiden soll oder nicht. In der an die Detailberatung anschliessenden Gesamtabstimmung sprach sich der Nationalrat mit 137 zu 34 Stimmen (bei 15 Enthaltungen) für Annahme des Entwurfes aus. Die ablehnenden Stimmen und die Enthaltungen stammten überwiegend von Mitgliedern der SVP-Fraktion.⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Sowohl Ständerat als auch Nationalrat befassten sich in der Herbstsession 2021 je ein zweites Mal mit dem **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Danach blieb noch eine **Differenz** zwischen den Räten bestehen. Diese betraf das Vorgehen bei Enteignungen. Während die Mehrheit des Nationalrats darauf pochte, dass eine Enteignung nur dann möglich sein solle, wenn keine Interessen des Bundes oder von bundesnahen Unternehmungen, insbesondere den SBB, tangiert werden, war der Ständerat mehrheitlich der Ansicht, dass ein solcher Passus im Gesetz nicht angebracht sei. Thierry Burkart (fdp, AG) illustrierte die Haltung des Ständerates in dieser Sache mit den folgenden Worten: «Einerseits kann eine solche Regelung natürlich dem Erfolg der Erstellung von Cargo sous terrain (CST) sehr abträglich sein, und andererseits würde man hier auch eine Privilegierung von einzelnen Wirtschaftssubjekten – bundesnahe Betriebe sind auch Wirtschaftssubjekte – vornehmen [...], was meines Erachtens nicht zulässig wäre.» Die beiden Räte werden in der Wintersession 2021 versuchen, diese letzte Differenz auszuräumen.⁴⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die letzte **Differenz** betreffend das **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport** konnte in der Wintersession 2021 **ausgeräumt** werden. Der Nationalrat schloss sich dabei der Haltung des Ständerates an, womit kein spezifischer Passus eingefügt wird, welcher dem Bund oder den bundesnahen Betrieben eine besondere Stellung im Rahmen des Enteignungsverfahrens gewährt hätte. In den Schlussabstimmungen sprach sich der Nationalrat mit 158 zu 28 Stimmen bei 8 Enthaltungen für Annahme der Vorlage aus, der Ständerat nahm sie einstimmig an.⁴⁷

Strassenverkehr

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 02.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté plusieurs ordonnances relatives à l'accord sur les transports terrestres. Parmi les principales, celle concernant les contingents; l'Union Européenne et la Suisse disposeront chacune de 300'000 autorisations (camions de 40 tonnes) pour les années 2001 et 2002 et de 400'000 autorisations pour les deux années suivantes. Pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers, il est prévu respectivement 220'000 et 22'000 autorisations par année. Le poids maximal admissible a été relevé à 34 tonnes. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) et l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers ont été adaptées en conséquence. Quant aux contingents attribués aux transporteurs suisses pour les camions de 40 tonnes, ils seront octroyés pour moitié par la Confédération et par les cantons, les contingents fédéraux étant réservés au trafic de transit, d'importation et d'exportation. Les cantons octroieront les autorisations pour le trafic intérieur. Les contingents pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers sont exclusivement du ressort de la Confédération. Au sujet de domaine d'application, il a été entendu qu'une

carte journalière allait être introduite pour le trafic intérieur. Elle sera valable pendant un jour et donnera droit à plusieurs courses à l'intérieur de la Suisse.

Sur la redevance en elle-même, la taxation pour les courses de 40 tonnes sera supérieure à celle des 34 tonnes. Cette redevance sera perçue en deux étapes. Les «premiers» 34 tonnes paieront la RPLP «normale». Pour la différence avec le poids total de 40 tonnes, il sera perçu, pour chaque autorisation/carte journalière, une redevance moyenne supplémentaire (RMS), qui sera calculée en fonction de moyennes statistiques (poids, parcours effectué) et de la catégorie d'émission des véhicules. Elle s'élèvera à CHF 25 pour 2001/2002 et à CHF 55 pour 2003/2004. La taxe pour les 34 tonnes se situera entre 1,42 et 2 centimes par tonne-kilomètre, la différence étant déterminée par le niveau de pollution. Elle grimpera à 2,5ct/t/km en 2005, date à laquelle les 40 tonnes seront librement admis sur les routes suisses. Cette procédure en deux étapes s'est avérée nécessaire, parce que le système de saisie introduit pour la perception de la RPLP ne peut pas, pour des raisons techniques et pratiques, être commuté pour enregistrer les courses effectuées avec des camions de 40t. Pour les courses de véhicules circulant à vide ou chargés de produits légers, la redevance sera forfaitaire. Pour la garantie d'effectivité du fonctionnement de la RPLP, le Conseil fédéral a dû s'assurer de son acceptation par l'UE. En accordant à cette dernière des contingents pour les 40 tonnes comme compensation à la taxe prélevée, elle a obtenu l'accord des Quinze. Ainsi, la RPLP a pu être définitivement introduite et sa mise en service a été programmé pour janvier 2001.⁴⁸

MOTION

DATUM: 18.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2021 reichte Mike Egger (svp, SG) eine Motion zur **Vereinfachung des Aufbaus der Infrastruktur für Wasserstoffmobilität** ein. Egger wies darauf hin, dass die Verwendung von Wasserstoff aus erneuerbaren Energien einen wichtigen Faktor bei der Dekarbonisierung des Verkehrs darstellen könne. Heute gelte es allerdings, ein aufwändiges Genehmigungsverfahren zur Errichtung einer Wasserstoff-Tankstelle zu durchlaufen. Es bestehe daher Handlungsbedarf, um den Aufbau eines flächendeckenden Tankstellennetzes zu erleichtern und zu beschleunigen. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er teile die Ansicht, dass die Verwendung von Wasserstoff zur Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen könne, weshalb er den Aufbau eines entsprechenden Tankstellennetzes durch Private begrüsse. Die Genehmigungsverfahren für Wasserstoff-Tankstellen lägen allerdings in der Kompetenz der Kantone. Der Bundesrat sei im Übrigen daran, in Umsetzung eines Postulats Candinas (mitte, GR; Po. 20.4709) eine Auslegeordnung zu einer möglichen zukünftigen Wasserstoffinfrastruktur der Schweiz zu erstellen. Dabei werde auch geprüft, ob Handlungsbedarf durch den Bund bestehe. Diese Auslegeordnung wolle er erst abwarten, bevor er weitere Schritte prüfe.⁴⁹

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 20.11.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Auf vehementen Protest vor allem im Wallis stiess die Absicht der SBB, den **Autotransport durch den Simplontunnel ganz einzustellen**, da dieser Dienst stark defizitär ist und der Autoverlad seit dem Ausbau der N9 über den Simplonpass um die Hälfte abgenommen hat. Den verkehrs- und umweltpolitischen Argumenten Rechnung tragend, beschloss der Bundesrat darauf eine versuchsweise Weiterführung dieser Dienstleistung während dreier Jahre. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Ausführungsverordnung zum Treibstoffzollgesetz der Transport begleiteter Motorfahrzeuge auf den Übergängen Simplon, Lötschberg, Furka, Oberalp und Albula verbilligt.⁵⁰

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 27.08.1992
SERGE TERRIBILINI

Malgré les nombreuses négociations menées avec le canton du Valais et la Confédération, les CFF ont **finalemt décidé de supprimer dès 1993 le transport des automobiles à travers le Simplon**. La régie a invoqué pour cela la diminution de la demande, la suppression de la contribution de la Confédération ainsi que d'autres investissements urgents à faire. Cela a provoqué la grogne du canton du Valais et une pétition munie de 25'000 signatures a été déposée à la Chancellerie fédérale. Le parlement s'est également penché sur le sujet. Ainsi, le Conseil des Etats a transmis la motion Bloetzer (pdc, VS) (Mo. 91.3399) demandant que le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon soit inclus dans les prestations des CFF susceptibles de bénéficier d'indemnités, ceci afin de contrecarrer le projet de la régie. Pour sa part, le Conseil national a rejeté ce texte ainsi qu'une motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo.

91.3396) de même teneur. La Chambre a en effet estimé que cela n'était pas opportun car, lors de la discussion en 1986 sur le mandat des CFF, une telle proposition avait déjà été refusée. Elle a ajouté que le transport par route pouvait suffire et que la demande de transport ferroviaire de voitures était par trop en baisse pour qu'il faille intervenir.⁵¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gothard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gothard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (lp. 93.3262). Le conflit fut croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs.⁵²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour tenter d'**aplanir ce différend**, une **rencontre** entre les **quatre partis gouvernementaux et le Conseil fédéral** s'est saisie du problème. Il a été proposé, eu égard aux difficultés financières de la Confédération, de procéder à une réalisation par étape des NLFA. Un tel échelonnement pourrait s'opérer en donnant la priorité à la construction des deux tunnels et en repoussant la réalisation des voies d'accès. Dans le plan financier 1995–1997, le gouvernement a d'ailleurs réduit de 20 pour cent le montant prévu pour les CFF et le BLS.⁵³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.12.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenus à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.⁵⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Soutenus par leur population et les communes concernées, **les cantons consultés ont tous demandé plus de tunnels** (au total 30 km supplémentaires pour le Gothard et 12 pour le Lötschberg) et ont rejeté les variantes proposées. Pour le Lötschberg, Berne et le Valais se sont opposés à l'abandon provisoire prévu par la variante de base du tunnel de Niesen dans le Kandertal (BE) ainsi que celui allant vers Mundbach (VS). Ils ont également réclamé que le Gothard et le Lötschberg soient traités sur un pied d'égalité. Concernant le Gothard, les exigences des cantons conduiraient à ce que pratiquement toute la ligne soit enterrée. Uri a considéré que les variantes des CFF ne respectaient ni l'homme, ni l'environnement et a refusé qu'elles passent dans la vallée de la Reuss. Il a lui-même débloqué des fonds pour étudier un tracé dans la montagne. Schwytz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwytz et a également souhaité une ligne souterraine. Il a en outre exigé un raccordement entier pour Arth-Goldau. Le Tessin s'est prononcé pour l'enterrement de la ligne peu après Biasca et le prolongement du tunnel jusqu'à Lugano et non jusqu'à Taverne. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les vœux du canton, Bellinzzone devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.⁵⁵

La **controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995**. En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes.⁵⁶

Au printemps, face à cette polémique croissante, **le Conseil fédéral** - qui depuis l'été 1994 n'avait pu s'exprimer d'une seule voix - **a affirmé sa volonté de réaliser les deux tunnels simultanément**, rejetant ainsi l'option d'échelonnement des deux projets défendue par Otto Stich au profit de celle chère à Adolf Ogi. Le gouvernement a justifié sa volonté en faisant référence notamment aux engagements européens de la Suisse, à la nécessité de respecter les choix populaires ainsi qu'aux dangers que la décision de ne construire qu'un seul tunnel ne manquerait pas de faire courir à la cohésion nationale. Sur la question du financement en revanche, le gouvernement a décidé de ne pas soumettre, contrairement à ce qui était prévu, le deuxième crédit d'engagement de CHF huit milliards au parlement, estimant que **l'aspect financier devait être repensé**. Prenant acte des conclusions de l'expertise londonienne, il a souligné notamment que le financement des deux NLFA ne devait pas se baser principalement sur des emprunts, mais sur des contributions à fonds perdus provenant de différents impôts indirects. Ces taxes permettraient de financer au fur et à mesure la construction des transversales alpines et diminueraient la charge financière que devront assumer les générations futures. Afin de repenser totalement l'aspect financier, le Conseil fédéral a cependant chargé un groupe de travail, composé des plus hauts fonctionnaires du DFF et du DFTCE, d'élaborer des propositions.

Sur la question du financement, il est à noter en outre que le parlement a transmis une motion Danioth (Mo. 95.3050) (pdc, UR) exprimant également la préoccupation que le cumul des intérêts ne rende impossible le remboursement des sommes empruntées pour la construction des NLFA. La motion demande en effet au CF de proposer un nouvel arrêté fédéral concernant le financement des NLFA de manière à permettre que les sommes provenant des droits sur les carburants soient octroyées comme contributions à fonds perdus, et non comme prêts remboursables. Le CN a adopté une motion Schmidhalter (Mo. 95.3058) (pdc, VS) à contenu similaire.⁵⁷

BERICHT
DATUM: 26.08.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les membres de ce groupe ont rendu leur rapport à la fin de l'été. Estimant qu'il était indispensable de réduire le coût des NLFA de CHF 18 à 13 milliards (prix 1995) si l'on entendait avoir une chance de les financer, **les experts du DFF et du DFTCE ont proposé deux variantes signifiant un redimensionnement conséquent des projets initiaux.** Selon les deux scénarios, seuls les tunnels de base seraient en effet construits, du moins dans un premier temps, sans les voies d'accès ni le raccordement de la Suisse orientale. La première variante, estimée à CHF 11.3 milliards, consisterait à construire simultanément les deux tunnels de base, mais en réduisant le Lötschberg à une seule voie. La seconde variante, d'environ CHF 12.4 milliards, reviendrait à construire le seul tunnel de base du Gothard dans une première étape, renvoyant à plus tard la construction du Lötschberg (sur deux voies), qui ne serait opérationnel qu'en 2015. Dans les deux variantes, la ligne du Gothard - à laquelle s'ajouteraient les tunnels du Monte-Ceneri (TI) et du Zimmerberg (ZH) - absorberait la quasi-totalité du trafic de marchandises, ce qui, selon les estimations des experts, serait à la mesure de ses capacités. Le groupe de travail a justifié le sacrifice du Lötschberg en soulignant que la nécessité de cette transversale n'était pas absolue pour le trafic de marchandises. Au sujet du renoncement aux voies d'accès, les membres du groupe de travail ont estimé que les nouvelles technologies ferroviaires (train à caisson inclinable) apportaient des solutions suffisamment efficaces, notamment du point de vue de la rapidité. Enfin, selon les hauts fonctionnaires des deux départements, la Suisse ne manquerait cependant pas à ses engagements européens, puisque le temps de parcours n'augmenterait pas de plus de dix minutes.

Au sujet du financement, le groupe de travail a envisagé un plan d'action spécial qui ne ferait appel à l'emprunt que dans une proportion de 25 pour cent (CHF 500 millions par an) et serait alimenté par les deux tiers du produit de la future redevance poids lourd liée aux prestations (CHF 400 millions par an), par une taxe ferroviaire ponctionnée sur le trafic voyageurs et marchandises (50 millions) ainsi que par une hausse de 10 centimes des droits sur les carburants (600 millions). A ces recettes s'ajouterait, comme prévu dans l'arrêté voté en 1991, une partie du revenu actuel des droits de douanes sur les carburants (450 millions). L'ensemble de ces ponctions ne serait effectué que le temps d'achever les différents projets et servirait également - conformément aux souhaits exprimés par les partis gouvernementaux - à couvrir le financement d'autres infrastructures (Rail 2000, raccordement de la Suisse romande au réseau à grande vitesse, programme antibruit). Pour en accroître l'acceptabilité politique, ces nouvelles taxes alimenteraient en outre le compte routier pour un montant de CHF 300 millions annuels.⁵⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les partis gouvernementaux ont accueilli de manière globalement positive les propositions du Conseil fédéral, même si les partis bourgeois ont émis quelques réserves sur le mode de financement. Ainsi le parti radical s'est opposé à la hausse du prix de l'essence, du moins tant qu'un fonds d'investissement pour les transports publics ne serait pas créé à l'instar de celui qui existe pour la route. L'UDC et le PDC ont également exprimé le souhait que la solution du financement spécial soit, dans un second temps, abandonnée en faveur d'un fonds pour les transports publics. De plus, conformément à ce qu'ils avaient déclaré lors de la consultation sur la taxe poids lourd liée aux prestations, les partis bourgeois se sont opposés à la version retenue en la matière par le gouvernement. Au sujet des deux variantes à choix, les partis socialiste et radical ont exprimé leur préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Tirillée entre ses sections bernoise et zurichoise, l'UDC n'a pas voulu s'exprimer à ce sujet, laissant au Conseil fédéral le soin de trancher. Après avoir exprimé sa préférence pour la réalisation en priorité du tunnel du Gothard, le PDC est, quant à lui, revenu sur sa position devant la profonde émotion, voire les menaces de dissidence, exprimées par la section valaisanne.⁵⁹

POSTULAT
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR reichte im April 2017 ein Postulat ein, welches den Bundesrat damit beauftragte, mit einem Masterplan eine **Vision zum Eisenbahnnetz** auszuarbeiten, quasi ein «Verkehrskreuz Schweiz». Der Masterplan soll die laufende Planung berücksichtigen und insbesondere auf jene Projekte eingehen, deren Umsetzung bis 2035 vorgesehen ist. Mit einer langfristigen Planung sollen die Verbesserung des Netzes im ganzen Land sowie die Gewährleistung ausreichender Flächenreserven für die Weiterentwicklung des Netzes sichergestellt werden. Weiter sollen auch visionäre Ideen wie die Swissmetro, Bahn 2000 plus und andere bezüglich ihrer Chancen und Umsetzbarkeit beurteilt werden. Der Bundesrat zeigte sich bereit, das Anliegen entgegenzunehmen,

und so nahm der Ständerat das Postulat am 15. Juni 2017 nach wenigen zustimmenden Voten ohne Widerstand an.⁶⁰

-
- 1) BO CE, 1979, p. 532 ss.; BO CN, 1979, p. 1498 ss.; BO CN, 1979, p. 1508 ss.; BaZ, 263, 9.1.79; 275, 22.11.79; Presse vom 15.10.79; TA, 248, 25.10.79; NZZ (sda), 259, 7.11.79; LNN, 278, 30.11.79.; FF, 1979, p. 1001 ss.
 - 2) BO CE, 1990, p.948
 - 3) BZ, 5.10.90; JdG, 6.10. et 18.12.90.
 - 4) BO CE, 1991, p. 502
 - 5) FF, 1992, III, p. 1 ss.
 - 6) FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 14.2 et 15.5.92; NZZ, 14.5.92
 - 7) BO CE, 1992, p 1105 s.; BO CE, 1992, p. 1106 s.; BO CE, 1992, p. 932
 - 8) BO CE, 1992, p. 1071; BO CE, 1992, p. 917 s.; BO CN, 1992, p. 1684 ss.; BO CN, 1992, p. 1924 ss.; BO CN, 1992, p. 1932; BO CN, 1992, p. 1966 ss.; BO CN, 1992, p. 2218 ss.; FF, 1992, V, p. 1 ss.
 - 9) BO CE, 1992, p. 1222 ss.
 - 10) BO CE, 1992, p. 918 ss.; BO CN, 1992, p. 2587 ss.; FF, 1992, III, p.1001 ss.; Presse du 3.7.92.
 - 11) BO CN, 1992, p. 292 ss.
 - 12) Presse du 14.1.93; JdG, 15.1 et 12.2.93; Bund et NZZ, 23.1.93.
 - 13) AB NR, 1993, S. 54 f.; AB NR, 1993, S. 56
 - 14) BO CE, 1993, p. 508 ss.; BO CE, 1993, p. 581; FF, 1993, II, p. 861 s.; NZZ, 6.2 et 12.6.93; presse du 17.6.93.
 - 15) BO CN, 1993, p. 2038 ss.; Bund, 25.2, 23.4, 26.5 et 5.6.93; 24 Heures, 3.3 et 29.3.93; presse des 6.3, 30.3, 27.5 et 1.12.93; NZZ, 26.3 et 24.4.93; JdG, 24.4 et 7.6.93
 - 16) Presse des 8.6, 9.6, 15.9, 16.9, 22.9, 30.9, 9.11 et 19.11.93; JdG, 16.7.93; NZZ, 28.9.93.
 - 17) 24 Heures, 9.10.95.
 - 18) JdG, 1.7.95.
 - 19) Presse du 3.2.99; DETEC, communiqué de presse du 18.6.99; TG, 11.1.99.
 - 20) Presse du 16.3.99.
 - 21) LT, 7.1.00.
 - 22) LT, 28.4.00.
 - 23) NZZ, 15.7.00.
 - 24) Presse du 29.9.00.
 - 25) Presse du 2.11.00; LT, 15.11.00.
 - 26) Presse du 6.6.01.; Presse du mois de février et du 20.3.01.
 - 27) BO CN, 2001, p. 2 ss.; TG, 6.3.01; presse du 12.9.01.
 - 28) BO CN, 2001, p. 974 ss.; BO CE, 2001, p. 548 ss.; presse du 25.5.01; LT, 26.9.01.
 - 29) NZZ und QJ, 27.4.06.
 - 30) BBI, 2006, S. 6653; Presse vom 25.2. und 6.7.06.
 - 31) Presse vom 28.10.06; Lit. "Maibach (2006). Transportrechnung Jahr 2003".
 - 32) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.
 - 33) Presse du 16.5.07; ARE, communiqué de presse, 15.5.07.
 - 34) FF, 2007, p. 4147 ss.; presse du 9.6.07; NZZ, 10.7.07.
 - 35) BO CE, 2007, p. 891 ss. et 1169 ss.; presse des 5.9 (commission), 3 et 4.10.07 (plénum).
 - 36) BO CN, 2008, p. 1086 ss., 1100 ss. et 1976; BO CE, 2008, p. 862 ss. et 1059. FF, 2009, p. 213 ss.
 - 37) BZ et TA, 17.12.09.
 - 38) BO CE, 2010, p. 1047.
 - 39) FF, 2010, p. 3841 ss.; BO CE, 2010, p. 911; BO CN, 2010, p. 2042 ss.; FF, 2010, p. 263 s.
 - 40) AB NR, 2011, S. 576 f.
 - 41) "BAV ASTRA BAFU (2013). 2. Semesterbericht Monitoring Flankierende Massnahmen".
 - 42) BBI, 2012, S. 1577 ff.; BBI, 2005, S. 5177; BBI, 2013, S. 5797; AB NR, 2013, S. 743 ff., 776 ff., 1009 ff., 1120 und 1209; AB SR, 2013, S. 530 ff., 608 und 646
 - 43) BBI 2020, S. 8849 ff.
 - 44) AB SR, 2021, S. 380 ff.; CdT, NZZ, 2.6.21
 - 45) AB NR, 2021, S. 1721 ff.
 - 46) AB NR, 2021, S. 2048 ff.; AB SR, 2021, S. 1004 ff.
 - 47) AB NR 2021, S. 2191 f.; AB NR 2021, S. 2756; AB SR 2021, S. 1444
 - 48) Communiqué de presse de l'OFT, 1.11.00; NZZ, 2.11.00.
 - 49) Mo, 21.3272
 - 50) AS, 1985, S. 1887 ff.; TA, 5.8.85; 28.9.85; Presse vom 3.9, 22.10 und 21.11.85; NZZ, 31.10.85.
 - 51) BO CE, 1992, p. 152 ss.; BO CN, 1992, p. 1433 ss.; NF, 8.1 et 22.12.92; presse du 4.3, 11.3 et 28.8.92. NQ, 22.12.92.
 - 52) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2, 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5, 8.6, et 15.6.93; TA, 8.5, 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5, 12.5, 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.
 - 53) Presse du 13.11.93.
 - 54) BO CE, 1993, p. 472 ss.
 - 55) Presse du 5.7.94; Bund, 8.7.94; BaZ, 13.7.94; NZZ, 15.7.94. Valais et Berne: NF, 29.3 et 27.5.94. Uri: LNN et LZ, 26.3 et 14.10.94; presse des 29.3 et 1.7.94; LNN, 18.5, 27.5, 21.6, 24.6, 14.9, 7.10 et 24.12.94; LZ, 3.6, 15.4, 6.5, 7.5, 24.5 et 18.6.94; SGT, 21.5.94; BZ, 24.5.94. Schwytz: LNN, 6.4, 20.5 et 23.6.94.; SoZ, 10.4.94; LZ, 11.5, 16.5, 1.6, 15.6, 21.6 et 23.6.94; TA, 1.7.94. Tessin: SoZ, 10.4.94; CdT, 10.6 et 14.6.94; presse du 2.7.94.
 - 56) Presse du 30.1, 4.2, 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95
 - 57) BO CE, 1995, p. 707 s.; BO CN, 1995, p. 1600 s.; BO CN, 1995, p. 1824; Presse des 21.2, 7.3, 12.5 et 13.5.95; SGT, 28.2.95; NQ, 28.6.95; TA, 21.7.95.
 - 58) Presse du 26.8.95.
 - 59) CdT, 31.8.95; 24 Heures, 11.11.95; NF et LZ, 16.11.95; NZZ, 26.11.95; TA, 15.11.95; JdG et CdT, 16.11.95; 24 Heures, 17.11. et 1.12.95.
 - 60) AB SR, 2017, S. 516 ff.