

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Verkehrsfinanzierung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1988 - 01.01.2018

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
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Verkehrsfinanzierung, Bundesratsgeschäft, 1989 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	4
Strassenverkehr	12
Eisenbahn	17
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	25
Luftfahrt	26

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
SVG	Strassenverkehrsgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
EG	Europäische Gemeinschaft
BRD	Bundesrepublik Deutschland
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<hr/>	
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
AFF	Administration fédérale des finances
CE	Communauté européenne
RFA	République fédérale d'Allemagne
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.02.2015
NIKLAUS BIERI

Am 18. Februar 2015 legte der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur Schaffung eines **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)**, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen vor.

Für den Bau und den Unterhalt der Nationalstrassen braucht es eine neue Finanzierungsgrundlage: Die Unterhaltskosten steigen, gleichzeitig sinken die Erträge aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag wegen der steigenden Effizienz der Motoren. Zudem werden die Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, welche durch 50% der Mineralölsteuererträge alimentiert ist, gemäss aktueller Finanzplanung per 2018 aufgebraucht sein. Danach ist die Finanzierung der Aufgaben des Bundes im Strassenverkehrsbereich nicht mehr gewährleistet. Analog zum Bahninfrastrukturfonds BIF soll deshalb auf Verfassungsstufe ein unbefristeter Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (NAF) geschaffen werden. In seiner Botschaft zur Schaffung des NAF schlägt der Bundesrat vor, die Automobilsteuer vollumfänglich in den NAF fliessen zu lassen, den Mineralölsteuerzuschlag um 6 Rappen pro Liter zu erhöhen und diesen ebenfalls zu 100% in den NAF zu investieren. Weiter sollen die Erträge der Nationalstrassenabgabe (Vignette) sowie eine neu zu schaffende Abgabe für Elektrofahrzeuge ebenfalls vollständig in den NAF geleitet werden. Die Umleitung der Automobilsteuer in den NAF kostet die Bundeskasse Einnahmen in der Höhe von fast CHF 400 Mio. und kann als Zugeständnis an die Initianten der "Milchkuh-Initiative" gesehen werden, welche sämtliche Mittel aus Strassenverkehrsabgaben statt der Bundeskasse der Strassenfinanzierung zuführen wollten.

Mit seiner Botschaft zum NAF beantragte der Bundesrat dem Parlament, das Postulat Häberli-Koller (09.3448) und die Motion der KVF-NR (12.3329) abzuschreiben.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.09.2015
NIKLAUS BIERI

Als Erstrat nahm der Ständerat die Debatte über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** im Herbst 2015 auf. Die KVF-SR hatte sich eingehend mit dem Geschäft befasst und dabei gar einen Alternativentwurf geschaffen: Sie integrierte den Netzbeschluss von 2012, welcher zusammen mit der Erhöhung der Vignettenpreise 2013 vom Volk abgelehnt worden war, in den NAF. Gleichzeitig sah sie auch eine Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 60 bis 70 (und nicht auf CHF 100, wie vom Volk abgelehnt) und eine Kostenbeteiligung der Kantone vor. Die konsultierten Automobilverbände und Kantone lehnten diese Variante jedoch ab, worauf die KVF-SR ihren Entwurf verwarf und mit 5 zu 3 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) den bundesrätlichen Entwurf empfahl. Roland Eberle (svp, TG) reichte darauf den Antrag ein, die Vorlage an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, den Netzbeschluss doch noch in den NAF zu integrieren.

In der Debatte wurde mehrfach betont, dass im Rat bei der Debatte zum Bahninfrastrukturfonds BIF im Rahmen der FABI das Versprechen abgegeben worden sei, eine dauerhafte Finanzierungslösung auch für die Strasse zu schaffen. Dies sei mit dem NAF der Fall, weshalb die Vorlage grundsätzlich begrüsst werde. Die Ansicht, der Netzbeschluss von 2012, bei dem es um die Übernahme von fast 400 km Strasse von den Kantonen ins Nationalstrassennetz (und damit in die Hände des Bundes) geht, sei gerade auch für die Kantone wichtig, war verbreitet. Der Rückweisungsantrag Eberle wurde - trotz der mahrenden Worte von Bundesrätin Leuthard, welche eine drohende Finanzierungslücke ausmachte - schliesslich mit 27 zu 14 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.03.2016
NIKLAUS BIERI

Mehr als ein Jahr nach dem Vorliegen der bundesrätlichen Botschaft zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** nahm sich der Ständerat als Erstrat erneut des Geschäfts an. Die Verkehrskommission hatte in der Zwischenzeit im Auftrag des Ständerates den Netzbeschluss von 2012 in den NAF integriert. Sie hatte zudem bei der Finanzierung die Strassenverkehrsteilnehmer ent- und die Bundeskasse belastet. Hatte der Bundesrat ursprünglich noch eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 Rappen pro Liter vorgesehen, schlug er nach heftigem

Widerstand in der Vernehmlassung in der Botschaft noch eine Erhöhung von 6 Rappen vor. Die KVF-SR kürzte die Erhöhung auf 4 Rappen und schlug vor, mit zusätzlichen Mitteln aus der Mineralölsteuer den Anteil der Bundeskasse bei der Finanzierung zu stärken. Der Rat folgte diesem Ansinnen, wohl auch unter dem Eindruck der laufenden Kampagne für die Milchkuh-Initiative, deren Annahme die Bundeskasse rund CHF 1.5 Mia. kosten würde. Mit der im Rat beschlossenen Erhöhung des Anteils der Mineralölsteuer am NAF flössen 55% statt 50% der Mineralölsteuererträge in den NAF, was einem Fehlbetrag von CHF 125 Mio. in der Bundeskasse entspricht. Zwei Jahre nach Inkrafttreten des NAF sollen weitere 5% der Mineralölsteuererträge in den NAF geleitet werden. Damit erhielt der NAF Mittel in der Höhe von CHF 650 Mio., die zuvor der Bundeskasse zur Verfügung standen. Der Bundesrat hatte lediglich CHF 400 Mio. vorgesehen. Weitere Anträge, die noch mehr Mittel von der Bundeskasse in den NAF verschieben wollten, wurden jedoch abgelehnt. In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage einstimmig angenommen.

Anschliessend nahm die kleine Kammer eine Motion Fournier (cyp, VS) auf, die eine Gesamtschau zur Erweiterung und Finanzierung der national relevanten Strasseninfrastruktur forderte (14.3152). Olivier Français (fdp, VD) erklärte für die Kommission, dass die Motion mit dem eben angenommenen NAF nun überflüssig sei. Der Rat lehnte sie diskussionslos mit 32 zu 1 Stimme ab (keine Enthaltungen).³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Kurz nach der Abstimmung zur "Milchkuh-Initiative", die wie ein Damokles-Schwert über dem **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** gehangen hatte und überraschend deutlich abgelehnt worden war, nahm der Nationalrat als Zweitrat die Debatte über den NAF auf. Die KVF-NR beantragte dem Rat Eintreten auf die Entwürfe 1, 3 und 4, aber Nichteintreten auf den Entwurf 2, dem Bundesgesetz zum NAF. Der Nichteintretensantrag folgte automatisch aus der Ablehnung in der Kommissionsabstimmung: Kommissionsmitglieder von rechts lehnten den Entwurf wegen der enthaltenen Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs ab und Kommissionsmitglieder von links stimmten wegen den zu hohen Kosten für die Bundeskasse gegen den Entwurf. Eine Minderheit Burkart (fdp, AG) verlangte Eintreten auf Entwurf 2 und eine Minderheit Rytz (gp, BE) wollte die Vorlagen 1 bis 4 mit dem Auftrag, vor der Beratung des NAF eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen, an den Bundesrat zurückweisen. Der Antrag Burkart wurde einstimmig angenommen, der Antrag Rytz mit 141 gegen 51 Stimmen (1 Enthaltung) abgelehnt. In der folgenden Debatte zum Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF wurden Anträge aus allen Richtungen abgelehnt: Erfolgrlos verlangte Jürg Grossen (glp, BE) mit seinen Anträgen zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen, dass die Abgabe sich an der Leistung orientiere und dass eine bestimmte Marktdurchdringung durch die E-Mobilität gegeben sein müsse, bevor die Abgabe in Kraft trete. Die Anträge von Evi Allemann (sp, BE), welche die Schonung der Bundeskasse beabsichtigten, wurden ebenso abgelehnt wie die Anträge von Ulrich Giezendanner (svp, AG) oder Walter Wobmann (svp, SO). Die Annahme der Mehrheitsanträge führte dazu, dass in der umstrittenen Frage der Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs die Erhöhung um 4 Rappen gemäss Ständerat angenommen wurde, bei der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge aber eine Differenz zum Ständerat geschaffen wurde: Hatte dieser eine Zweckbindung von "maximal" 60% nach zwei Jahren beschlossen, so entschied der Nationalrat für "fix" 60% sofort bei Inkrafttreten. Weiter beschloss die grosse Kammer, dass der Strassenfonds bei grösseren Sparprogrammen des Bundes nicht angetastet wird. Der Rat verwehrte dem Bundesrat zudem die Kompetenz zur Anpassung der Benzinsteuern an die Teuerung. Dem Entwurf 1 wurde schliesslich mit 132 zu 62 Stimmen zugestimmt und die weiteren Entwürfe wurden ebenfalls deutlich angenommen. Aussergewöhnlich war das Abstimmungsresultat zum Netzbeschluss (Entwurf 3): 150 Ja-Stimmen standen 43 Enthaltungen aus den Reihen von SP und Grünen gegenüber.

Im Rahmen der Debatte zum NAF wurden zwei weitere Geschäfte behandelt: Zum Einen die Motion der KVF-SR 16.3009, welche vom Bundesrat bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung einer E-Vignette verlangt, zum Anderen eine Motion der KVF-NR 16.3349, welche ein Reporting über die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Netzbeschluss-Strecken verlangt. Die Motion zur E-Vignette war schon im März im Ständerat angenommen worden und fand auch im Nationalrat eine Mehrheit, obschon Befürchtungen um eine Verletzung der Privatsphäre geäussert wurden. Die Motion zum Reporting über die Kosten der Netzbeschluss-Strecken war im Zusammenhang mit dem NAF insofern wichtig, als zwischen den Kantonen und dem ASTRA Uneinigkeit über die Kosten bestand und diese Kosten, sollte der Netzbeschluss im NAF integriert sein, auch im Rahmen des NAF gedeckt werden sollten. Das ASTRA sah Kosten in der Höhe von CHF 105 Mio. auf die Bundeskasse zu kommen, die Kantone gingen jedoch von Kosten

von nur CHF 35 Mio. aus. Mit dem Reporting sollten die effektiven Kosten bestimmt werden. Im Nationalrat wurde die Motion angenommen.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.08.2016
NIKLAUS BIERI

In der Differenzbereinigung zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** teilte die KVF-SR nach ihrer Sitzung vom 15. August 2016 mit, bei 8 von 10 Differenzen auf die Linie des Nationalrates einschwenken zu wollen. Festhalten wollte sie aber am Wort "maximal", welches dem Parlament die Möglichkeit lasse, die Zweckbindung der Mineralölsteuererträge für den NAF bei Bedarf auch auf unter 60% festzusetzen. Es sei finanzpolitisch sinnvoll, hier eine minimale Flexibilität beizubehalten, auch um zu verhindern, dass bei anderen Bereichen im Falle von Sparprogrammen überproportional gekürzt werden müsse. Weiter wollte die Kommission auch betreffend des Teuerungsausgleichs bei den Mineralölsteuertarifen am Entwurf des Bundesrates festhalten. Damit könne verhindert werden, dass allein die Teuerungsentwicklung eine Gesetzesrevision notwendig mache. Bei allen weiteren Differenzen beantragte die Kommission ihrem Rat, dem Nationalrat zu folgen.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.09.2016
NIKLAUS BIERI

In der Differenzbereinigung zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** folgte der Ständerat in der Herbstsession 2016 seiner Kommission, eliminierte 8 von 10 Differenzen und hiess damit mehrheitlich die Haltung des Nationalrates gut. Wie von der Kommission beantragt, hielt der Rat jedoch daran fest, sich einen finanzpolitischen Spielraum zu erhalten und die Zweckbindung von 60% der Mineralölsteuer mit der Formulierung "maximal" nicht starr einzuführen. Es sei unüblich, einem Partikularinteresse mit einer Zweckbindung Vorrang über viele andere Bereiche und Geschäfte zu geben und es sei nach der deutlichen Ablehnung der Milchkuh-Initiative nicht im Sinne der Stimmbevölkerung, der Bundeskasse fix hohe Ausgaben zu verursachen. Zudem gebe es eine solche Zweckbindung beim öffentlichen Verkehr nicht. Gegen die Streichung des Wortes "maximal" kämpfte die Minderheit Hösli (svp, GL) mit den Argumenten, die Planungssicherheit sei mit einer fixen Zweckbindung grösser und der dem Volk in der Milchkuh-Abstimmung als Teil des NAF versprochene Netzbeschluss sei nur mit einer absoluten Zweckbindung zu finanzieren. Mit 24 zu 21 Stimmen obsiegte der Mehrheitsantrag relativ knapp. Auch die zweite Differenz, bei der die KVF-SR Festhalten beantragt hatte, wurde vom Rat aufrechterhalten: Ein Antrag Föhn (svp, SZ), in der Frage des Teuerungsausgleichs auf den Nationalrat einzuschwenken, blieb mit 40 zu 4 Stimmen (keine Enthaltungen) chancenlos.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Der Nationalrat diskutierte in der Herbstsession 2016 die verbliebenen zwei Differenzen zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)**. Die KVF-NR hatte dem Rat das Festhalten an den bisherigen Entscheiden beantragt, die Minderheit Allemann (sp, BE) wollte aber dem Ständerat nachgeben und das Wort "maximal" in die Zweckbindungs-Bestimmung zur Mineralölsteuer aufnehmen. Die Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte wie Bundes- und Ständerat den Teuerungsausgleich für die Mineralölsteuer einführen. Beide Minderheiten fanden im Rat keine Mehrheit: Der Antrag Allemann wurde mit 124 zu 61 Stimmen verworfen, die Minderheit Candinas unterlag dem Mehrheitsantrag mit 106 zu 79 Stimmen (keine Enthaltungen). Damit wurde noch keine Einigung mit der kleinen Kammer erzielt.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2016
NIKLAUS BIERI

Am 26. September 2016 unternahm der Ständerat in der Differenzbereinigung zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** einen entscheidenden Schritt: Statt "maximal" in die Zweckbindungsbestimmung der Mineralölsteuer zu schreiben, begann er den Abschnitt mit "In der Regel..". Diese Formulierung biete dieselbe finanzpolitische Flexibilität wie die "maximal"-Formulierung, impliziere aber, dass diese Mittel eben auch gesprochen werden sollen. Damit, so hoffte die KVF-SR, die ihren Entscheid einstimmig gefällt hatte, könnte der Nationalrat sich zufrieden zeigen. In der Frage des Teuerungsausgleichs blieb der Ständerat aber hart und hielt am bundesrätlichen Entwurf fest.

Der Nationalrat beriet den Kompromissvorschlag bereits am nächsten Tag und stimmte bei den letzten zwei verbliebenen Differenzen dem Ständerat zu. Damit war die Vorlage bereit für die Schlussabstimmung, welche noch in der Herbstsession 2016 stattfand.

Am 30. September nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zur Schaffung des NAF mit 41 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, das Bundesgesetz über den NAF wurde

einstimmig gutgeheissen. Der Nationalrat nahm gleichentags den Bundesbeschluss mit 146 zu 48 bei 4 Enthaltungen und das Bundesgesetz mit 196 zu 2 Stimmen (keine Enthaltungen) an.
Die Vorlage wird voraussichtlich im Frühjahr 2017 dem Stimmvolk vorgelegt.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.02.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. Februar 2017 konnte das Stimmvolk an der Urne über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** befinden. Die Abstimmung über den NAF stand jedoch im Schatten der Unternehmenssteuerreform III, deren Abstimmungskampf deutlich kontroverser und mit viel mehr Medienpräsenz geführt worden war. Mit fast 62% Ja-Stimmen wurde der NAF sehr deutlich gutgeheissen. Laut Voto-Bericht wurde die Notwendigkeit einer Finanzierungslösung für die Strasseninfrastruktur in allen Bevölkerungssegmenten anerkannt.

Abstimmung vom 12. Februar 2017

Beteiligung: 46.6%
Ja: 1'503'746 (61.9%) / Stände: 20 6/2
Nein: 923'783 (38.1%) / Stände: 0

Parolen:

- Ja: BDP, CVP, EVP, FDP, GLP, SVP.
- Nein: GPS (1)*, SP (3)*, EDU.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen.⁹

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.03.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales 1994 (MCF 94.073), le parlement, sur proposition du gouvernement, a décidé de **supprimer les contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**. Cette réforme exigeant une modification constitutionnelle, elle devra être soumise au vote du peuple et des cantons.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.07.2011
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).¹¹

Im Juni des Berichtjahres verhandelten die eidgenössischen Räte den **Bericht zur Verkehrsverlagerung 2011** des Bundesrates. Mit zwei gleichlautenden Motionen reagierten die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte und beauftragten den Bundesrat mit der Konkretisierung der Umsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in der kommenden Berichtsperiode (12.3330 / 12.3401). Neben der Umsetzung der im Verlagerungsbericht 2011 aufgeführten Massnahmen sollen der Ausbau der Gotthardachse zwischen Basel und Chiasso zu einem durchgängigen 4-Meter-Korridor beschleunigt sowie zusätzliche Umschlagkapazitäten für den kombinierten Verkehr (vor allem auf der Alpensüdseite) geschaffen werden. Im September gab der Bundesrat ein Massnahmenpaket in die Vernehmlassung, in welchem er die Profil-Erweiterung der Gotthardachse für den durchgängigen 4-Meter-Korridor präzisiert. Für rund CHF 710 Mio. sollen die Strecken in der Schweiz und für CHF 230 Mio. Anschlüsse in Italien aufgerüstet werden. Grösster Brocken im Paket ist der Neubau des Bözbergtunnels – ein Ausbau des bestehenden würde die Eröffnung des durchgängigen 4-Meter-Korridors um bis zu fünf Jahre verzögern. Finanziert werden könnte das Paket aus Finöv und FABI. Die Reaktionen auf die im Dezember beendete Vernehmlassung fielen grösstenteils positiv aus. Vorbehalte äusserte die SVP. Sie störte sich hauptsächlich an der Finanzierung aus dem Bahninfrastrukturfonds, welcher unter anderem mit Einnahmen aus dem Strassenverkehr alimentiert wird. Die KVF-Motionen verlangen weiter einen Bundesbeschluss über die Verlängerung und Erhöhung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, damit die Planungssicherheit im Schienengüterverkehr zunehme. Zudem sollen Massnahmen ergriffen werden, welche die Ausschöpfung der gemäss Landverkehrsabkommen zulässigen Höchstbeträge der Gebühren für den Schwerverkehr erlauben. Der Bundesrat beantragte die Annahme dieser Forderungen, empfahl aber weitere Punkte der Motionen zur Ablehnung: Diese verlangen eine Vereinheitlichung der Emissionsgrenzwerte, die Statuierung eines gemeinsamen Verlagerungszieles, die Entwicklung eines gemeinsamen Reduktionzieles sowie Verhandlungen über die Einführung einer Alpentransitbörse oder eines anderen marktwirtschaftlichen Instruments zur Verkehrsverlagerung mit den anderen Alpenländern und der EU. Der Bundesrat hielt diese Forderungen für unrealistisch. Mehrheiten in beiden Räten nahmen die Motionen vollumfänglich an, wobei die Punkte betreffend Verhandlungen und Vereinheitlichungen mit der EU umstritten waren. Abgelehnt wurde die Motion im Nationalrat von der FDP/Liberalen- und der SVP-Fraktion. Im Zuge der Diskussion des Verlagerungsberichts wurde von Vertretern der SVP das Verlagerungsziel an sich angegriffen: Dieses sei unsinnig, da nicht zu erreichen. Diesen Voten wurde von verschiedener Seite entgegengehalten, dass die Verkehrsverlagerung dem Volkswillen entspreche und deshalb zu respektieren sei. Der Verlagerungsbericht selber wurde von den Räten zur Kenntnis genommen. Das von der KVF-NR eingereichte Postulat zur Stärkung der Verlagerungsanreize für den alpenquerenden Schwerverkehr durch Innovation im Schienengüterverkehr (12.3331) wurde in derselben Debatte überwiesen. Das Postulat der KVF-SR zur Gleichbehandlung aller Güterverkehrsarten bei Betriebsabteilungen zur Güterverkehrsverlagerung (12.3402) wurde vom Ständerat ebenfalls in der Debatte um den Verlagerungsbericht 2011 verhandelt und überwiesen. Beide Kammern schrieben zudem zwei Standesinitiativen der Kantone Tessin (08.304) und Uri (08.305) ab, da alle mehrheitsfähigen Anliegen in die Motionen aufgenommen worden seien und die darin verlangten Fristen (Umsetzung der Verlagerung auf die Schiene bis 2012) zum Zeitpunkt der Abschreibung hinfällig geworden waren.¹²

Zu Jahresbeginn unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur **Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung**. Die Vorlage umfasst die Übernahme von rund 376 Kilometern bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz, Finanzierungsmassnahmen für die damit verbundenen Mehrausgaben des Bundes und die Aufnahme von zwei Netzergänzungen zur Engpassbeseitigung. 387 Kilometer bestehende Strassenverbindungen in Agglomerationen und peripheren Landesteilen sollen aufgenommen werden, die 11 Kilometer lange Verbindung zwischen Bagen und Schaffhausen soll hingegen aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden, da sie nicht mehr von nationaler Bedeutung sei. Für Betrieb und Unterhalt der dem Nationalstrassennetz zugeschlagenen Strassen rechnet der Bund mit jährlichen Mehraufwendungen von CHF 305 Mio. Rund CHF 30 Mio. will der Bund an Beiträgen sparen, welche die Kantone nicht mehr als Beiträge an die vom Bund übernommenen Strassen erhalten. Mit der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von CHF 40 auf neu CHF 100 pro Jahr sollen die fehlenden CHF 275 Mio. finanziert werden. Die Erhöhung des Vignettenpreises war sehr umstritten: So stellte die Kommission für

Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates mit 8 gegen 8 Stimmen bei 8 Enthaltungen und mit Stichentscheid des Präsidenten den Antrag, den Preis der Autobahnvignette nicht auf CHF 100, sondern nur auf CHF 70 zu erhöhen. Im Plenum des Nationalrats wurden weitere Anträge diskutiert: Der Antrag Baader (svp, BL) forderte Nichteintreten auf die Vorlage 2 (Finanzierung), da der Preis für die Autobahnvignette nicht erhöht werden dürfe. Das Plenum folgte dem Antrag nicht und trat auf alle vier Teile der Vorlage ein. Die SVP-Fraktion vertrat in der Debatte den Minderheitenantrag II Wobmann (svp, SO), der eine Erhöhung des Vignettenpreises generell ablehnt und bei CHF 40 bleiben will. Die SP-Fraktion unterstützte den Kommissionsantrag, den Vignettenpreis nur auf CHF 70 statt auf CHF 100 zu erhöhen. Die Grünen und die Grünliberalen votierten ebenfalls für CHF 70. Der Minderheitenantrag Teuscher (gp, BE) sieht unabhängig vom Preis der Vignette vor, dass dieser alle fünf Jahre an die Teuerung angepasst wird. Dieser Antrag blieb jedoch chancenlos, da die Anpassung an die Teuerung zu unerwünscht ungeraden Beträgen führen würde. Die FDP-, CVP/EVP- und BDP-Fraktionen unterstützten den Minderheitenantrag I Amherd (cvp, VS) bzw. die Kommissionsminderheit, welche dem bundesrätlichen Vorschlag folgen und die Preiserhöhung auf CHF 100 festsetzen wollte. Im Plenum setzte sich schliesslich die Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 70 durch. Der Ständerat folgte hingegen dem bundesrätlichen Entwurf und stimmte mit grosser Mehrheit für einen Vignettenpreis von CHF 100. In der Differenzbereinigung blieben sich die Räte treu, der Nationalrat beharrte weiterhin auf einem Preis von CHF 70, der Ständerat hiess die Erhöhung auf CHF 100 erneut gut. Das Geschäft wird 2013 im Nationalrat weiterverhandelt.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.08.2013
NIKLAUS BIERI

Bereits im April des Berichtjahres eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das **zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**. Der Bundesrat ist durch das Infrastrukturfondsgesetz verpflichtet, den Räten alle vier Jahre ein aktualisiertes Programm zur Engpassbeseitigung vorzulegen. Wie im ersten Programm von 2009 hielt der Bundesrat an der Einteilung der Ausbauprojekte nach Priorität in vier Module fest. Aufgrund der nach oben korrigierten Stauprognosen wollte der Bundesrat drei zusätzliche Projekte im Umfang von CHF 995 Mio. ins Modul 1 aufnehmen: Es sind Projekte zwischen Meyrin/Vernier und Le Vengeron (GE), Luterbach und Härkingen (SO) sowie Andelfingen und Winterthur (ZH). Später umgesetzt werden sollen die Projekte des Moduls 2 (CHF 3.2 Mrd.) und planerisch weiter zu verfolgen sind die Projekte des Moduls 3 (CHF 6 Mrd.). Es handelt sich dabei hauptsächlich um Projekte in städtischen Gebieten und Agglomerationen. Das Programm stiess bei den Vernehmlassungsteilnehmern grösstenteils auf Zustimmung, insbesondere die Massnahmen des Moduls 1 waren mehrheitlich unumstritten. Von den Parteien haben FDP, CVP und SVP das Programm insgesamt positiv aufgenommen. Die GLP ist mit der vorgeschlagenen Engpassbeseitigung einverstanden, sofern vorab Massnahmen zur Verkehrsvermeidung ergriffen würden und sichergestellt sei, dass die Infrastruktur optimal genutzt werde. Die SP hielt fest, dass sie dem Infrastrukturfondsgesetz mit Blick auf die Agglomerationsprogramme zugestimmt habe, und dass die vorgeschlagenen Massnahmen zur Engpassbeseitigung die Verkehrsprobleme eher verschärfen als vermindern würden. Die Befürchtung, dass die Beseitigung von Engpässen das Verkehrsaufkommen erhöhen und damit an anderen Stellen zu Problemen führen, teilen strassenverkehrskritische und umweltpolitische Verbände und Organisationen, aber auch der Kanton Freiburg wies auf diese Problematik hin. Aus den Kantonen kamen viele Vorschläge zur Umteilung von Projekten in höher priorisierte Module bzw. zur Aufnahme von weiteren Projekten. Nicht einverstanden mit dem Programm war der Kanton Tessin, welcher bemängelte, dass die Kriterien für die Priorisierung zu wenig klar und mögliche Alternativen zu den Projekten nicht berücksichtigt worden seien. Der Kanton Tessin schlug vor, die Engpassbeseitigungsvorlage in die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF aufzunehmen. Besonders aus der Ostschweiz kamen viele zustimmende Antworten aus Parteien, Kantonen, Gemeinden und Verbänden, die meisten davon zeigten sich erfreut über die Umteilung der dritten Röhre des Rosenberg隧nels (SG) von Modul 3 in Modul 2. Der Bundesrat will die Vorlage bis zum März 2014 dem Parlament vorlegen.¹⁴

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.¹⁵

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das

Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinsertate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Insertate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Insertate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Insertate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Insertate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Insertate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Insertatedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Insertate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%
Ja: 1 087 368 (39,5%)
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2013
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft zur Änderung des Bundesbeschlusses über den **Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs** vom 29. November zeigte der Bundesrat auf, wie er die Verkehrsverlagerung stützen und die Planungssicherheit im Schienengüterverkehr sichern will. Der Zahlungsrahmen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr soll um fünf Jahre bis 2023 verlängert und gleichzeitig auf CHF 1'675 Mio. erhöht werden. Die Änderung des Bundesbeschlusses wird im März 2014 im Nationalrat behandelt. ¹⁷

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) sowie zweier Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte (12.3330 / 12.3401), welche 2012 überwiesen worden waren, legte der Bundesrat im Mai seine **Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors** auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard vor. Das Geschäft enthielt das Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors sowie den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit. Um die Gotthardachse bis 2020 in einen durchgehenden 4-Meter-Korridor umzubauen, sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen umzusetzen. Dazu zählen Tunnelanpassungen und Änderungen an Perrondächern, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen, sowie der Neubau des Bözbergtunnels. Die Massnahmen in der Schweiz wurden auf rund CHF 710 Mio. veranschlagt, die Massnahmen für Anschlüsse in Italien auf CHF 230 Mio. Die Finanzierung könne zunächst über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgenommen werden. Der Bundesrat hielt fest, dass die Mittel ausreichen, um neben allen beschlossenen Projekten im Rahmen von FABI auch den 4-Meter-Korridor zu realisieren. Am 25. September trat der Ständerat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Die KVF-SR stellte den Mehrheitsantrag, den Artikel 1 des Bundesgesetzes so zu ändern, dass nicht nur die Gotthardstrecke erwähnt wird, sondern allgemein die Nord-Süd-Verbindung. Damit könnten auch Massnahmen auf der Lötschberg-Linie ergriffen werden, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig würde. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) beantragte die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages. Der Ständerat stimmte mit 23 zu 20 Stimmen für den Mehrheitsantrag. Die von der KVF-SR in Artikel 2 beantragte Streichung der Massnahmen in Giubiasco-Lugano Vedeggio (mit Kosten von CHF 10 Mio.) fand im Rat dagegen keine Mehrheit, er folgte dem Antrag des Bundesrates mit 26 zu 9 Stimmen. Hinsichtlich der Massnahmen für die Anschlüsse in Italien wollte die KVF-SR mit ihrem Mehrheitsantrag aufnehmen, dass für A-fonds-perdu-Beiträge an Italien ein überwiegendes Interesse der Schweiz gegeben sein muss. Ein Minderheitsantrag wollte verhindern, dass der Bundesrat eine Carte blanche für finanzielle Vereinbarungen mit Italien erhält. Der Rat folgte allerdings dem Mehrheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen und löste mit qualifiziertem Mehr von 36 zu 6 Stimmen die Ausgabenbremse. Bei der Finanzierung forderte die Mehrheit der KVF, dass diese zu einem Drittel aus Mineralölsteuererträgen und zu zwei Dritteln aus FinöV bzw. FABI erfolgen solle. Der Minderheitenantrag Imoberdorf (cvp, VS) beantragte dagegen die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages, welcher eine Finanzierung rein aus FinöV und später aus dem BIF vorsah. Gegen die Teilfinanzierung mit Mitteln aus dem Strassenverkehr wurde vorgebracht, dass von diesen Mitteln bereits sehr viel für den Schienenverkehr eingesetzt werde und dass eine weitere Beanspruchung dieser Mittel die Zustimmung zur Vignettenpreiserhöhung und zu FABI in den jeweiligen Volksabstimmungen gefährden könnte. Der Rat entschied deshalb gegen weitere Mittel aus dem Strassenverkehr und nahm den Minderheitsantrag mit 28 zu 15 Stimmen an. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) wollte schliesslich die zulässigen Höchstmasse für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen aufnehmen und zwar so, dass sogenannte Gigaliner (mit einer Länge von 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen) nicht zugelassen würden. Gegen diesen Vorschlag wurde vorgebracht, dass die Gesetzesebene der falsche Ort sei, um die Dimensionen von Fahrzeugen zu regeln und er wurde entsprechend mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Bundesgesetz einstimmig (bei 7 Enthaltungen) an. In der Debatte des Bundesbeschlusses zum Gesamtkredit forderte der Mehrheitsantrag der KVF-SR eine Erhöhung der Beiträge an Massnahmen in Italien (Lötschberg-Simplon-Linie) um zusätzliche CHF 50 Mio. Dagegen wurde von Bundesrätin Leuthard eingewendet, dass die Schweiz mit Italien in Verhandlungen stehe und es taktisch falsch sei, den gesprochenen Betrag noch vor Abschluss der Verhandlungen aufzustoeken. Zudem sei es unschön gegenüber jenen Kantonen, deren Anliegen zu FABI aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden seien. Bei je 21 Stimmen für und gegen den Mehrheitsantrag entschied der Stichentscheid des Präsidenten für den Mehrheitsantrag. Die Ausgabenbremse wurde mit 24 zu 18 Stimmen gelöst und in der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zum Gesamtkredit mit 26 zu 15 Stimmen an. Am 5. Dezember trat der Nationalrat ebenfalls ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Im Nationalrat wurden die gleichen Punkte diskutiert wie im Ständerat. Die grosse Kammer folgte ihrer Schwester in der allgemeinen Formulierung des Geltungsbereichs entgegen einem Minderheitenantrag Binder (svp, ZH), welcher die Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung forderte, mit 111 zu 73 Stimmen. Wie im Ständerat waren auch im Nationalrat die Beiträge an Italien umstritten: Während der Mehrheitsantrag der KVF-NR die Zustimmung zur ständerätlichen Fassung beantragte, forderte eine Minderheit 1 Binder (svp, ZH), dass der Bundesrat zwar selbständig Darlehen an Italien vergeben dürfe, für A-fonds-perdu-Beiträge aber die Zustimmung der Bundesversammlung vorzusehen sei. Eine Minderheit 2 Binder (svp, ZH) forderte die

integrale Streichung des Artikels zu Beiträgen an Italien. Begründet wurde dies mit dem Territorialprinzip: Die Schweiz solle nur auf Schweizer Boden investieren. Dem wurde von grünliberaler, sozialdemokratischer und grüner Seite entgegengehalten, dass die NEAT ohne Anschluss im Süden nicht den vollen Nutzen zur Verkehrsverlagerung entfalten könne. Der Mehrheitsantrag wurde den beiden Minderheitsanträgen deutlich vorgezogen, Gegenstimmen kamen fast ausschliesslich aus der SVP-Fraktion. Die Ausgabe wurde mit 138 zu 48 Stimmen angenommen, nur die SVP-Fraktion trat auf die Ausgabenbremse. Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) verlangte die Aufnahme von Höchstmassen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes sowie einen entsprechenden Verweis im Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor. Wie schon im Ständerat wurde dagegegehalten, dass dafür die Verordnungs- und nicht die Gesetzesebene vorgesehen sei. Der Nationalrat nahm den Minderheitenantrag Hardegger trotzdem mit 119 zu 60 Stimmen an. In der Gesamtabstimmung wurde das Bundesgesetz einstimmig mit 178 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. In der Debatte zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit verlangte eine Minderheit Huber (fdp, UR), der bundesrätlichen Vorlage nachzukommen und die vom Ständerat eingebrachten CHF 50 Mio. für Massnahmen in Italien auf der Lötschberg-Simplon-Linie zu streichen. Der Nationalrat folgte aber seiner Kommission und nahm den Bundesbeschluss im Sinne des Ständerates mit 104 gegen 72 Stimmen an, wobei die Gegenstimmen aus den Fraktionen von FDP und SVP stammten. Die Ausgabenbremse wurde gelöst und mit 115 zu 67 Stimmen wurde das Geschäft angenommen. Am 10. Dezember verhandelte der Ständerat die Differenz und folgte dem Nationalrat darin, die Höchstmasse von Fahrzeugen nicht ins Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor sondern ins Strassenverkehrsgesetz zu schreiben. In der Schlussabstimmung vom 13. Dezember nahm der Ständerat die Vorlage mit 37 zu 1 Stimme an, der Nationalrat mit 143 zu 36 Stimmen. Die Gegenstimmen kamen ausschliesslich aus der SVP-Fraktion.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.02.2014
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss über die **Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** wurde am 9. Februar 2014 in der Volksabstimmung gutgeheissen. Während das Hauptmotiv der Ja-Stimmenden gemäss Vox-Analyse die Zustimmung zum Ausbau der Bahninfrastruktur war, liessen sich die Nein-Stimmenden hauptsächlich von der Ablehnung der hohen Kosten und der Mitfinanzierung durch den Strassenverkehr motivieren. Von den abstimmenden Anhängern der SVP folgte ein Drittel nicht der Parteiparole und stimmte der Vorlage zu. Anhänger der SPS und der CVP folgten grossmehrheitlich ihren befürwortenden Parteien, von den Anhängern der FDP. Die Liberalen folgten hingegen weniger als zwei Drittel der Ja-Empfehlung ihrer Partei. Die Zustimmung zur Vorlage war bei Jungen, Frauen, städtischen Regionen, höheren Einkommen und höherem Bildungsstand am grössten, unter den 50- bis 59-Jährigen und unter Autopendlern am tiefsten. Während des Abstimmungskampfes dominierte das Pro-Lager die Inseratespalten der Schweizer Tagespresse: 93,8% der Inserate warben für die Zustimmung zur Vorlage. In den Inseraten der Befürworter wurde die Wichtigkeit der Vorlage für den öffentlichen Verkehr (und damit für die Schweiz) betont: Der Hauptslogan lautete „Ein guter Zug für die Schweiz.“ Die Gegner der Vorlage legten den Schwerpunkt ihrer Inseratekampagne auf die hohen Kosten und auf regionale Interessen. Die Zustimmung zu FABI fiel etwa gleich deutlich aus wie die Zustimmung zu den früheren Eisenbahn-Grossvorlagen NEAT (1992) und Finöv (1998): Bei einer Beteiligung von 55.0% stimmten 1'776'688 Stimmberechtigte zu (62.0%), 1'088'210 lehnten ab (38.0%). Am deutlichsten angenommen wurde die Vorlage in den Kantonen Genf (mit 76.6% Ja), Waadt (73.9%), Basel-Stadt (72.3%) und Tessin (71.8%), abgelehnt wurde sie nur im Kanton Schwyz (mit 50.5% Nein).

Abstimmung vom 9. Februar 2014

Beteiligung: 56,24%
Ja: 1 776 878 (62,02%)
Nein: 1 088 176 (37,98%)

Parolen:

- Ja: FDP (2*), CVP, SPS, EVP, CSP, GPS, GLP, BDP, SGV, SBV, SGB, TravS.
- Nein: SVP, EDU
- Stimmfreigabe: economiesuisse.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2014
NIKLAUS BIERI

Als Erstrat entschied die grosse Kammer in der Sommersession 2014 über das **zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**. Die KVF-NR empfahl dem Rat die Zustimmung zum bundesrätlichen Vorschlag. Votantinnen und Votanten von SPS, GPS und GLP kritisierten das Programm: Eine Kapazitätserhöhung im Nationalstrassennetz führe schliesslich nur zu einer weiteren Verkehrszunahme und bringe im Endeffekt nichts. Die anderen Parteien signalisierten Zustimmung zum bundesrätlichen Programm. Ein Einzelantrag Maier (glp, ZH) verlangte die Streichung des Projekts zwischen Andelfingen und Winterthur mit der Begründung, der Ausbau dieses Teilstücks torpediere Massnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens. Nach kurzer Diskussion stimmte der Nationalrat dem Programm mit 131 zu 28 Stimmen bei 29 Enthaltungen zu und verwarf den Antrag Maier, welchem nur die Fraktionen von SPS, GPS und GLP zustimmten. In der Herbstsession 2014 kam das Geschäft in die kleine Kammer. In der Debatte wurde Zustimmung zum Programm bekundet, einzig Vertreter der Kantone Luzern und Bern äusserten ihren Ärger darüber, dass Projekte in ihren Regionen nicht die gewünschte Priorität erhalten hatten. Der Ständerat nahm die Vorlage einstimmig (bei zwei Enthaltungen) an.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2014
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2014 debattierte der Nationalrat den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Während der Mehrheitsantrag der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates der Vorlage des Bundesrates zustimmte und nur die zusätzliche Aufnahme eines Projektes in Chablais vorsah, verlangte eine Minderheit Hurter (svp, SH) die Zurückweisung der Vorlage an den Bundesrat. Der Bundesrat solle die Vorlage erst wieder ins Parlament bringen, wenn die Finanzierung im Schienen- und Strassenverkehr (insbesondere durch den Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr NAF) geklärt sei. Mit 154 zu 31 Stimmen trat der Nationalrat nicht auf den Rückweisungsantrag ein. Eine Minderheit I Grossen (glp, BE) verlangte die Aufnahme eines Projektes in Interlaken und eine Minderheit II Fluri (fdp, SO) unterstützte die bundesrätliche Vorlage (d.h. ohne die Aufnahme von Chablais, wie es die Kommissionsmehrheit beantragte). Ein Einzelantrag de Courten (svp, BL) verlangte zudem die Aufnahme des Doppelspurausbau Spiesshöfli (Binningen, BL) in die Priorität A. Der Antrag der Minderheit I Grossen (glp, BE) setzte sich in der Abstimmung mit 141 zu 41 Stimmen gegen den Mehrheitsantrag durch, die Minderheit II Fluri (fdp, SO) unterlag der Mehrheit mit 153 zu 31 Stimmen und der Antrag de Courten obsiegte gegen den Kommissionsantrag mit 128 zu 54 Stimmen. Damit wurden die Mittel für die dritte Tranche des Agglomerationsprogrammes von CHF 1,68 Mia. auf CHF 1,69 Mia. erhöht. Die Vorlage wurde in der Gesamtabstimmung mit 167 gegen 14 Stimmen bei 5 Enthaltungen an den Ständerat überwiesen. Die kleine Kammer beschloss am 16. September 2014 Eintreten auf die Vorlage und nach kurzer Diskussion Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates. Der Entscheid des Ständerates fiel einstimmig aus.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2017
NIKLAUS BIERI

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

Als Erstrat nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts am 8. März 2017 auf. Die Kommissionsmehrheit der KVF-SR empfahl dem Rat, auf das Geschäft einzutreten, die Änderung des PBG anzunehmen und den Verpflichtungskredit um CHF 144 Mio. zu erhöhen. Bundesrätin Leuthard rief mit ungewohnt starken Worten zur finanzpolitischen Vernunft auf und kritisierte, dass diverse Unterstützerinnen und Unterstützer der Kommissionsmehrheit im Rat ihre Interessenbindungen nicht offengelegt hatten. Eine Minderheit Wicki (fdp, NW) wollte dem Verpflichtungskredit gemäss Bundesrat zustimmen. Die kleine Kammer trat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein und stimmte der Änderung des PBG einstimmig zu. Mit 26 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, erhöhte den Verpflichtungskredit und strich einen Artikel, der eine gestaffelte Freigabe der Mittel des Kredits vorsah.

Der Nationalrat nahm die Debatte am 3. Mai 2017 auf. Die Mehrheit der KVF-NR empfahl, auf die Vorlage einzutreten, der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zuzustimmen und beim Verpflichtungskredit dem Beschluss des Ständerates zu folgen.

Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) verlangte Nichteintreten und eine Minderheit Bühler wollte bezüglich der Höhe des Verpflichtungskredits dem Bundesrat folgen. Die Finanzkommission äusserte sich ebenfalls zu diesem Geschäft: Eine Kommissionsmehrheit empfahl, bezüglich des Verpflichtungskredits dem Bundesrat zu folgen, eine Minderheit Hadorn (sp, SO) wollte hingegen dem Ständerat folgen. Mit 133 zu 44 Stimmen bei 7 Enthaltungen trat der Nationalrat auf die Vorlage ein. Die Gesetzesänderung wurde mit 141 zu 40 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion stammten, die in dieser Sache ungewöhnlich gespalten auftrat. Der vom Ständerat aufgenommenen Erhöhung des Verpflichtungskredits stimmte der Nationalrat mit 98 zu 92 Stimmen bei einer Enthaltung zu, ebenso bestätigte die grosse Kammer die Streichung des Artikels zur gestaffelten Auszahlung der Gelder mit 116 zu 76 Stimmen (keine Enthaltungen). In der Gesamtstimmung stimmte der Nationalrat mit 136 zu 51 Stimmen bei 5 Enthaltungen der ständerätlichen Fassung zu. Am 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 149 zu 45 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, wobei erneut alle Gegenstimmen und Enthaltungen aus den Reihen der SVP stammten. Der Ständerat stimmte in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 43 zu 1 Stimme (keine Enthaltungen) zu.²²

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.1989
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral est d'autant plus opposé à deux initiatives qu'il **entend rendre ces taxes définitives et les fixer dans la Constitution**, alors qu'elles avaient initialement été décrétées provisoires jusqu'à la fin de l'année 1994. La première tentative ayant échoué avec le rejet de la politique coordonnée des transports en 1988, le gouvernement a, à cet effet, soumis à consultation deux projets d'articles constitutionnels. Ces nouvelles dispositions devraient sensiblement modifier le régime actuel; harmoniser ces taxes avec des projets similaires actuellement étudiés par divers pays européens (RFA en particulier) et mieux reporter sur les usagers les dépenses générées par le trafic routier afin de pouvoir couvrir les frais (routes, protection de l'environnement) actuellement mis à la charge de la collectivité. En conséquence, le produit de ces prélèvements (environ 300 millions de francs par an) n'irait plus directement dans la caisse fédérale mais serait affecté à des tâches précises – entretien et exploitation des routes, protection de la nature, campagnes de prévention des accidents, aide aux régions économiquement défavorisées. En outre, la taxe poids lourds ne serait plus forfaitaire, mais fixée en fonction du kilométrage.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.01.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son **message concernant la prorogation et la refonte des redevances sur l'utilisation des routes**. Ces taxes ayant une durée de validité de dix ans, elles arriveront à échéance en 1994. Or, le gouvernement entend les prolonger tant que le trafic routier ne couvre pas les frais qu'il occasionne, et désire d'autant plus les maintenir que d'autres Etats européens ont introduit de tels instruments, et que la CE envisage de faire de même. En outre, la procédure de consultation, largement positive en ce domaine, lui a donné le feu vert. Les seules modifications par rapport à l'ancienne version sont, d'une part, le relèvement du prix de la vignette autoroutière (CHF 40 au lieu de CHF 30) pour l'adapter au renchérissement et, d'autre part, l'inscription, dans l'article constitutionnel concernant la taxe poids lourds, d'un alinéa stipulant qu'à terme, le gouvernement pourra percevoir une taxe non pas forfaitaire comme aujourd'hui, mais liée aux prestations. La commission du Conseil national a largement accepté les propositions du gouvernement.

Les recettes de ces taxes ont augmenté entre 4 et 5 pourcent par année depuis leur entrée en vigueur et ont rapporté, en 1990, CHF 137 millions pour la taxe poids lourds et CHF 191 millions pour la vignette autoroutière. Par ailleurs, la Commission européenne a proposé aux pays membres de la CE l'introduction d'une taxe poids lourds selon un système qui laisserait une certaine liberté aux Etats pour en fixer les modalités.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.04.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Chargé par les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats de trouver une solution aux problèmes de trafic routier, le Conseil fédéral a mis en consultation la création de deux fonds successifs, ainsi que des mesures pour les régions périphériques et de montagne. Ces fonds se fondent sur la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT). Reprenant les variantes évoquées en 2004, le projet est constitué, dans une première étape, d'un **fonds d'urgence** et, dans une deuxième étape, d'un **fonds d'infrastructure**. (Pour la Votation du contre-projet

relatif à l'initiative populaire "Avanti" en 2004, voir ici.) Le fonds d'urgence sera d'une durée limitée à cinq ans au maximum. Il permettra de financer les projets urgents de trafic privé et public, prêts à être réalisés en attendant la mise en place du fonds d'infrastructure. Par rapport à la version initiale, les projets de trafic doux et les parkings d'échange ont été biffés, de même que les aides aux routes principales dans les régions périphériques. Le Conseil fédéral a défini une vingtaine de projets qui devraient bénéficier d'un tel financement. Le fonds d'urgence sera alimenté par CHF 2,2 milliards, prélevés sur les réserves existantes du financement spécial de la construction routière. Ces réserves constituant une dette de la Confédération vis-à-vis du financement spécial, leur utilisation est compatible avec le frein à l'endettement et peut s'effectuer sans compensation budgétaire. À la fin 2011 au plus tard, il sera remplacé par le fonds d'infrastructure d'une durée de 20 ans. Ce dernier financera des contributions au trafic d'agglomération ainsi qu'aux investissements requis par les routes nationales. Il sera composé de CHF 20 milliards, alimentés par une part des recettes routières annuelles à affectation obligatoire. CHF 6 milliards seront alloués aux transports publics et privés des agglomérations, CHF 9 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales et CHF 5 milliards à résoudre les problèmes de capacités du réseau des routes nationales et à en garantir le fonctionnement. Les cantons prenant à leur charge 50% des frais alloués aux transports publics et privés des agglomérations, les projets financés de la sorte totaliseront CHF 12 milliards. Chaque projet devra être approuvé séparément par les chambres, alors que pour le fonds d'urgence, la décision sera globale et interviendra en même temps que son approbation. Le projet du Conseil fédéral aborde également les intérêts des **régions périphériques et de montagne** en matière de transports. Il propose de leur réserver plus de moyens dans le cadre du financement des routes principales prévues par la RPT, ainsi que dans les conventions de prestations conclues avec les chemins de fer. Ces fonds devront être compensés dans un autre secteur et ne pourront pas être alloués aux agglomérations. Ces dernières recevront cependant davantage de moyens pour leurs transports. Par ailleurs, les régions périphériques et de montagne bénéficieront également du fonds d'urgence, qui vise à empêcher de nouveaux retards dans l'achèvement de leur réseau de routes nationales.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrision-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ».²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Face aux critiques émises, le Conseil fédéral a revu son concept de financement des mesures visant à désengorger le trafic et a **renoncé au fonds d'urgence**. Dans son message au parlement, il propose de **ne créer qu'un seul fonds d'infrastructure** aussi bien pour les projets urgents que pour ceux à plus ou moins long terme. Le fonds sera opérationnel en 2008 et doté de CHF 20 milliards pour une période de 20 ans prolongeable de cinq ans maximum. Il sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Le premier apport de CHF 2,2 milliards sera prélevé sur les réserves et sur une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Conformément au frein à l'endettement de la Confédération, le fonds ne devra pas s'endetter. Les CHF 20 milliards seront répartis en trois domaines: CHF 8,5 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales d'ici à 2015; CHF 5,5 milliards seront destinés à en garantir le fonctionnement; les six autres milliards seront utilisés pour moderniser les infrastructures de transport public et privé dans les agglomérations. Comme la moitié de ces derniers coûts sera prise en charge par les cantons, les investissements effectifs se monteront à CHF 12 milliards. Le parlement sera appelé à libérer une partie des fonds lors de l'instauration du fonds. De ce montant, CHF 2,3 milliards serviront à réaliser des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés d'ici 2008. Se fondant sur les avis des cantons, le DETEC a élaboré une liste de ces projets. Au plus tard deux ans après l'instauration du fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral soumettra au parlement deux programmes, afin de pouvoir garantir le fonctionnement du réseau des routes nationales et contribuer au financement des projets d'agglomération. Le reste des ressources disponibles sera utilisé à cette fin. D'autres tranches de crédit seront libérées tous les quatre ans. Le gouvernement a par ailleurs tenu davantage compte des régions périphériques et de montagne en accroissant l'aide fédérale allouée à celles-ci. Au lieu de CHF 12 millions supplémentaires, elles recevront CHF 45 millions de plus par année pour financer le maintien de la valeur de leurs infrastructures. Les CHF 33 millions de différence proviendront des contributions fédérales aux routes principales et des nouvelles recettes issues de la prochaine hausse de la redevance poids lourds.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte die im Vorjahr vom Bundesrat vorgeschlagene **Errichtung eines Infrastrukturfonds** von CHF 20,8 Mrd. zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, zur Beseitigung von Engpässen auf Autobahnen und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen; mit diesem Fonds sollen nach dem Scheitern des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative 2004 die dringlichsten Verkehrsprobleme gelöst werden. Der Ständerat lobte die Vorlage als ausgewogenen und tragfähigen Kompromiss. Dass die Strassenverkehrsverbände mit dem Referendum drohten, sei schwer verständlich, da die Strassen nicht zu kurz kämen. Die kleine Kammer nahm auf Vorschlag ihrer Kommission nur wenige Änderungen am bundesrätlichen Gesetzesentwurf vor. So ergänzte sie beim Agglomerationsverkehr, dass auch der Langsamverkehr mit Beiträgen zu fördern sei. Fondsgelder sollten nur dann für Eisenbahninfrastrukturen eingesetzt werden, wenn die Projekte zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führten und die Strasse unmittelbar entlasteten; grundsätzlich sollten die Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr über die Finanzierungsinstrumente gemäss Eisenbahngesetz erfolgen. Um die Akzeptanz der Vorlage zu verbessern, wollte der Ständerat auch die Berggebiete und Randregionen unterstützen, indem er ihnen für die Substanzerhaltung ihrer Hauptstrassen während 20 Jahren insgesamt CHF 800 Mio. zusprach. Der Infrastrukturfonds und der entsprechende Gesamtkredit passierten die Gesamtabstimmung einstimmig. Die Strasse H2 zwischen Pratteln und Liestal (BL) fand zusätzlich Aufnahme in die Liste der dringenden und baureifen Agglomerationsprojekte.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der **Nationalrat** lehnte einen Rückweisungsantrag Wäfler (edu, ZH) ab, welcher die dringlichen Projekte im Rahmen der bestehenden, ordentlichen Bewilligungs- und Finanzierungsverfahren durchführen wollte. In der Detailberatung folgte der Rat weitgehend der kleinen Kammer. Er lehnte sowohl eine von der SVP verlangte Aufstockung von rund CHF 7 Mrd. als auch eine von der Kommissionmehrheit gewünschte Erhöhung von CHF 3 Mrd. für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassenbau ab, aber auch eine von den Grünen beantragte Kreditaufstockung von CHF 1 Mrd. zugunsten des Agglomerationsverkehrs. Damit belies der Nationalrat den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds bei CHF 20,8 Mrd. Eine ausführlichere Diskussion löste die von bürgerlicher Seite aufgeworfene Frage aus, ob ein allfälliges Nettovermögen des Infrastrukturfonds wie beim FinöV-Fonds zu verzinsen sei.

Bundesrat Leuenberger erklärte, eine Verzinsung des Nettovermögens belaste die Finanzrechnung mit jährlich zusätzlich CHF 60-150 Mio.; der Vergleich mit dem FinöV-Fonds hinke, da dieser auf einem anderen Konzept beruhe und nie ein Nettovermögen aufweisen werde. Nach der Detailberatung zeigte sich ein Teil der Ratsrechten vom Resultat enttäuscht. Der Nationalrat billigte die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 125:39 Stimmen. Die SP-Fraktion zog ihre parlamentarische Initiative (03.461) zur Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und des Langsamverkehrs zurück.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Bei den noch offenen **Differenzen** schloss sich der Ständerat der grossen Kammer an. Das Geschäft passierte die Schlussabstimmung im Ständerat mit 44:0 Stimmen und im Nationalrat mit 154:33 Stimmen bei einer Enthaltung; die ablehnenden Stimmen stammten von der SVP.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat präsentierte seine Botschaft zu einer **Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes**, welche administrative Abläufe effizienter gestalten will und Massnahmen gegen säumige Zahler vorsieht. Giezendanner (svp, AG) zog seine Motion betreffend Änderung der LSVA-Verordnung (Erhebung der LSVA aufgrund der Stammnummer in Kombination mit dem Kontrollschild) (04.3715) zurück, da sein Anliegen erfüllt war.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil national s'est saisi du projet de loi fédérale sur des mesures visant à améliorer les procédures liées à la RPLP. Cette **modification de la loi sur la RPLP** vise à améliorer l'efficacité des procédures de perception et de recouvrement de la redevance par l'introduction de nouvelles mesures contre les mauvais payeurs et par le renforcement de celles existantes. Afin de garantir une base légale claire pour ces nouvelles procédures, le Conseil fédéral propose également une modification de la LCR (loi fédérale sur la circulation routière). La Chambre basse a adopté le projet gouvernemental à l'unanimité et sans discussion après en avoir, sur proposition de sa commission, amendé l'art. 20. Concrétisant une initiative parlementaire Stamm (udc, AG) (05.408), la CTT-CN a rédigé un nouvel alinéa 5 de cet article qui prévoit que « la non-déclaration par négligence d'une remorque à un appareil de saisie fonctionnant de façon conforme n'est pas punissable ». Le Conseil des Etats s'étant rallié à cette modification, le projet amendé a été adopté en votation finale par 136 voix contre 58 à la Chambre du peuple et par 43 voix contre 0 à celle des cantons. Considérant que l'objectif visé par l'initiative Stamm était ainsi réalisé, le Conseil national a décidé de classer cette dernière. En votation finale, près de deux tiers du groupe UDC et la moitié du groupe PRD ont refusé le projet.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation une révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales visant à l'adapter aux besoins actuels et futurs. Concrètement, le Conseil fédéral propose de **transférer des cantons à la Confédération près de 400 km de routes cantonales pour les intégrer au réseau des routes nationales**. Dès lors que l'Etat fédéral sera propriétaire et responsable de l'entretien et de l'exploitation de ces routes, le transfert engendrera des dépenses supplémentaires à hauteur de CHF 150 millions par an pour l'entretien et de CHF 200 millions par an pour l'aménagement. Le Conseil fédéral propose de compenser ce surcroît de charges par une réduction de la part des cantons aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Favorable au transfert, la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement a cependant catégoriquement rejeté le mode de financement proposé. Elle a appelé le Conseil fédéral à respecter la nouvelle péréquation financière et répartition des tâches (RPT), selon laquelle les routes nationales sont de la compétence exclusive de la Confédération et dépendent donc des finances fédérales.³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, le Conseil national a rejeté sans discussion deux motions Reymond (udc, GE) (08.3035 / 08.3072) en faveur de l'élargissement de 2 à 3 pistes des tronçons autoroutiers surchargés, au motif de l'imminence de la présentation par le Conseil fédéral de son programme d'élimination des goulets d'étranglement.

En fin d'année, le Conseil fédéral a mis en consultation son **programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales**. Le projet prévoit l'investissement sur vingt ans de quelques CHF 5,5 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure. Dans un premier temps, CHF 1,6 milliard seront destinés à la construction de voies supplémentaires sur les tronçons Härkingen (SO)-Wiggertal (AG) et Blegi (LU)-Rütihof (ZG), au contournement de Zurich et à l'échangeur de Crissier (VD). Lors de la deuxième étape, les tronçons Le Vengeron-Coppet (GE), Weyermannshaus-Wankdorf (BE), Wankdorf-Schönbühl (BE), Wankdorf-Muri (BE), Luterbach (SO)-Härkingen (AG), Andelfingen-Winterthour Nord (ZH) et le contournement de Winterthour seront élargis, pour un montant total de CHF 3,9 milliards. Enfin, les problèmes d'engorgement moins urgents ou nécessitant la construction de nouveaux tronçons routiers, tels ceux du contournement Lausanne-Morges (VD) et la nouvelle autoroute dans le Glatttal (ZH), seront pris en charge par le financement spécial pour la circulation routière.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.01.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la fronde des cantons contre le projet de **révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales** mis en consultation par le DETEC l'année précédente, les conseillers fédéraux Merz et Leuenberger ont rencontré les représentants des cantons pour trouver une solution au financement de l'achèvement du réseau. Ces derniers ont répété leur refus catégorique de toute réduction de la part cantonale aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales, estimant que, selon la nouvelle péréquation financière, la Confédération doit pourvoir elle-même au financement des investissements et coûts liés au réseau des routes nationales. À défaut d'accord, la rencontre a débouché sur la constitution d'un groupe de travail mixte censé présenter une proposition de compromis.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation le projet d'arrêté fédéral concernant le **programme d'élimination des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales. Celui-ci ayant reçu un accueil très largement favorable, le Conseil fédéral a approuvé, à l'automne, le message relatif à la mise en œuvre de la première étape du programme qui comporte les projets les plus urgents. Elle prévoit la réalisation de voies supplémentaires entre Härkingen (SO) et Wiggertal (AG) et entre Blegi (LU) et Rütihof (ZG), ainsi que sur le contournement nord de Zurich et dans la région de Crissier (VD) pour un montant de CHF 1,36 milliard. Le reste des CHF 5,5 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure pour ce programme sera investi en deux fois, après étude approfondie des autres projets jugés urgents. Afin de concilier la réalisation de ce programme avec sa stratégie d'assainissement des finances fédérales, le Conseil fédéral a inscrit dans son message la possibilité de réduire sensiblement les futurs versements annuels au fonds d'infrastructure, ce qui pourrait avoir pour conséquence de différer la réalisation de projets figurant dans cette première étape.

Au début de la session d'hiver, le Conseil national a adopté, par 107 voix contre 71, une motion Reymond (udc, GE) (07.3786) chargeant le gouvernement d'étudier prioritairement les tronçons Zurich-Winterthour, Genève-Lausanne et Soleure-Argovie, tous trois situés sur l'A1.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le **Conseil des Etats** s'est saisi du message relatif à la première étape du **programme d'élimination des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales. Sous réserve du problème de l'alimentation future du fonds d'infrastructure, les sénateurs ont accueilli très favorablement le projet gouvernemental et adopté à l'unanimité et sans discussion l'arrêté fédéral allouant CHF 1,36 milliard aux projets les plus urgents. En marge de ce débat, le Conseil des Etats a rejeté tacitement la motion Reymond (udc, GE) (07.3786) adoptée par le Conseil national l'année précédente, la jugeant désormais sans objet.

Le Conseil national a suivi la chambre des cantons, rejetant au passage, par 147 voix contre 25, une proposition de minorité Grin (udc, VD) visant à faire remonter le projet de troisième voie autoroutière entre Lausanne et Genève dans l'ordre des priorités. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a adopté le projet d'arrêté par 152 voix contre 10.³⁷

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **budget 1993**, ainsi que le plan à moyen terme 1994-1998, annoncent une nouvelle dégradation de la situation financière de la régie. Le déficit devrait atteindre CHF 234 millions en 1993 avec un total des recettes de CHF 6.466 milliards et des dépenses de 6.7 milliards, ceci malgré un accroissement des contributions de la Confédération de 9 pour cent (CHF 2.17 milliards). Le taux de couverture des charges diminuera encore pour se situer à 76.4 pour cent. Afin de freiner cette évolution, la régie a annoncé un abaissement de l'effectif en personnel de 440 unités pour ces prochaines années.³⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a présenté son message sur le crédit** de programme destiné à assurer le développement des entreprises de transport concessionnaires (ETC). Conformément à ce que lui permet de faire la loi sur les chemins de fer, le gouvernement a décidé d'allouer aux ETC des contributions pour des améliorations techniques, l'adoption d'un autre mode de transport, la réparation des dégâts causés par les forces de la nature ainsi que le maintien de l'exploitation. Si cette dernière rubrique figure chaque année dans le budget, il n'en va pas de même pour les autres; l'octroi de contributions se fait ici tous les cinq ans en général. Les derniers crédits, d'un montant de CHF 930 millions, avaient été octroyés en 1987 pour la période 1988-1992. Pour la période suivante (1993-1997), il est apparu que les besoins d'investissements des ETC se montaient à plus de CHF 4.6 milliards. De cette somme, environ deux milliards relèvent des rubriques prévues par la loi sur les chemins de fer. Le gouvernement a proposé que la Confédération y participe à hauteur de CHF 1'300 millions. Augmenté d'une somme de CHF 140 millions octroyée par les Chambres pour les investissements ordinaires du chemin de fer rhétique, c'est un crédit cadre total de CHF 1'440 millions que le gouvernement a demandé au **parlement d'accorder** aux ETC, ce que ce dernier a fait **à l'unanimité**.³⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1993
SERGE TERRIBILINI

Malgré les efforts entrepris en matière d'économies, la baisse des intérêts et les bons résultats des comptes 1993, les CFF n'ont pas pu présenter un **budget 1994** équilibré en raison de la persistance de la récession. Celui-ci prévoit un déficit de CHF 201.6 millions (produits: 6'466.6 millions, charges: 6'668.2 millions). Cependant, les charges de la Confédération ne devraient augmenter que de 3.1 pour cent (pour se porter à CHF 2'483 millions). Cela impliquera, selon le Conseil fédéral, d'importantes mesures de rationalisation. En particulier, le gouvernement a précisé que l'indemnité pour le transport régional de voyageurs ayant explosé de 1990 à 1993 (de CHF 550 à 725 millions), il convenait de la stabiliser dès 1994 et pour les années à venir, sans réduire par trop les prestations.⁴⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.04.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Ayant renoncé à soumettre au parlement le crédit de CHF huit milliards nécessaires à la construction proprement dite des tunnels, **le Conseil fédéral a proposé cependant d'accorder un crédit de transition de CHF 855 millions pour les NLFA**. Cette somme doit garantir que les travaux préliminaires déjà entrepris puissent continuer sans interruption. De ces CHF 855 millions, seuls 160 millions seront utilisables immédiatement pour la construction des puits d'attaque au Gothard, les 695 autres millions restant bloqués tant que le gouvernement n'aura pas trouvé de solutions satisfaisantes pour le financement global des NLFA.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil des Etats a approuvé à une large majorité ce crédit de transition. Il n'a pas suivi une proposition de renvoi Weber (adi, ZH) qui voulait différer ce crédit jusqu'à ce que le gouvernement propose un concept de financement global et clair. La petite chambre a également rejeté une proposition Loretan (prd, AG) demandant de n'allouer que CHF 210 millions. Elle a en revanche accepté - à l'instigation des députés Piller (ps, FR) et Cavadini (pl, NE) - que CHF 210 millions, et non pas seulement 160 millions, soient immédiatement utilisables par le gouvernement afin que la construction des puits d'attaque puisse commencer également au Lötschberg.⁴²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.09.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a lui aussi adopté ce crédit de transition. Il a suivi la petite Chambre pour que les 210 millions nécessaires à la réalisation des puits d'attaque des deux tunnels soient immédiatement débloqués. La Chambre du peuple a par ailleurs rejeté une proposition de non-entrée en matière Steinemann (pdl, SG) qui voulait enterrer le projet des NLFA. Il a également repoussé une proposition Diener (pe, ZH) de suspendre toute allocation de crédit tant que la question du financement global des transversales alpines n'était pas résolue. Le gouvernement, soutenu par la commission du Conseil national, a en effet convaincu le plénum que ce crédit de transition permettrait uniquement une planification des NLFA et ne préjugerait en rien quant à leur réalisation. Enfin, la grande Chambre a rejeté tant une proposition Diener (pe, ZH) que celle du député vaudois Friderici (pl) qui demandaient de limiter les travaux, la première, au seul Gothard, la seconde, au seul Lötschberg.⁴³

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.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.1998
LAURE DUPRAZ

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

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

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

Participation: 37,7%

Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons

Non : 634 714 (36,5%) / 1 3/2 cantons

Mots d'ordre:

– Oui : PS, PRD (6*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.

– Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.

– Liberté de vote: USAM.

* Recommandations différentes des partis cantonaux. ⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a **mis en consultation la réforme des chemins de fer 2**. Le premier point concerne l'introduction des conventions de prestation pour les chemins de fer privés, en remplacement du financement par objet. Ainsi, cet instrument introduit pour les CFF par la réforme des chemins de fer 1 serait aussi étendu aux autres opérateurs. (La réforme des chemins de fer 1 est entrée en vigueur en 1999. Elle a ouvert le marché des transports de marchandises et rendu les CFF autonomes.) La deuxième innovation clarifie, selon des critères fonctionnels, la répartition des responsabilités fédérales et cantonales pour le réseau ferroviaire. (Le réseau ferroviaire suisse, qui comprend 5'365 km, est la propriété de la Confédération à raison de 55%, d'où sa responsabilité. La Confédération est aussi compétente pour les lignes BLS Thoune-Spiez-Brigue et -Interlaken, le tunnel de Grenchenberg et les ports rhénans de Bâle. Les autres lignes des chemins de fer privés sont financées en commun par la Confédération et les cantons, les lignes de trams le sont uniquement par les cantons et les villes.) Le réseau ferroviaire serait divisé, indépendamment des bailleurs de fonds, en un **réseau de base** (incombant uniquement à la Confédération) et en un **réseau complémentaire** (relevant uniquement des cantons). Le texte mis en consultation présente deux variantes: soit un petit, soit un grand réseau de base, la taille du réseau complémentaire variant en proportion. La réforme des chemins de fer 2 porte aussi sur la garantie de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, ainsi que sur l'optimisation de la réforme des chemins de fer 1, telle que la simplification de la procédure de commande dans le transport régional des voyageurs. La Confédération est disposée à désendetter les chemins de fer de la même manière qu'elle l'a fait pour les CFF dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1. Toutefois, cela ne sera possible que si les cantons participent à l'opération et si les chemins de fer collaborent au renforcement du paysage ferroviaire. La réforme des chemins de fer 2 ne porte pas sur une nouvelle ouverture du marché ni sur la séparation juridique des transports et de l'infrastructure. Les chemins de fer resteront des entreprises intégrées.

Afin d'améliorer la sécurité, un autre point de la réforme des chemins de fer 2 permet aux entreprises suisses de transports de mettre sur pied leur propre police. Selon le projet, les entreprises auront la compétence de constituer une **police taillée sur mesure**, avec des compétences bien plus larges que ne l'ont les 140 membres de la police ferroviaire. Les nouveaux policiers seront habilités à contrôler les identités, à retenir les contrevenants ou à les expulser. Ils auront le droit de confisquer des objets jugés dangereux et de dénoncer à la justice les personnes en infraction. Ces policiers seront équipés de matraques et de spray au poivre, mais pas d'armes à feu. Le rayon d'action de ces agents ne sera pas limité aux véhicules: ils pourront aussi intervenir dans les gares, dans les abris de bus et de tram. Ceux qui n'obtempéreront pas aux ordres de la police des transports pourront se voir infliger une amende allant jusqu'à CHF 10'000. Le principe de collaboration entre la police ferroviaire et les polices cantonales et urbaines sera maintenu. Après avoir analysé les menaces pesant sur leurs réseaux, toutes les entreprises de transport devront opter pour l'un des deux services de sécurité envisagés: soit l'introduction d'une police des transports chargée uniquement de tâches sécuritaires, soit le personnel d'exploitation ou de roulement formé spécialement assurera ces tâches (double fonction). ⁴⁶

En septembre 2003, le Conseil fédéral avait chargé le DETEC d'analyser, en collaboration avec le DFF, le financement de l'infrastructure ferroviaire et de présenter des propositions ad hoc. Le rapport a été rendu aux autorités fédérales qui l'ont approuvé et intégré dans le rapport sur les NLFA. L'OFT et l'Administration fédérale des finances (AFF) arrivent à la conclusion que les **chemins de fer ne seront pas en mesure de rembourser les investissements consentis** au cours des années à venir. La modification des conditions-cadres sur le plan des finances et sur celui des transports, additionnée à la baisse du prix du trafic marchandises, sont à la base de la dégradation du produit des transports ferroviaires. A l'époque, le Conseil fédéral avait tablé sur un renversement de tendance dans les recettes au cours des quinze années à venir. A cela s'ajoutent les évolutions (allègement et renchérissement des marchandises, application de la vérité des coûts et lacunes qualitatives affectant le transport ferroviaire) qui pèsent sur la rentabilité des NLFA. Compte tenu de ces éléments, les chemins de fer ne seront pas capables de gagner les fonds nécessaires à l'amortissement et à la rémunération des ressources nécessaires. En conséquence, la Confédération sera tenue de compenser les coûts d'infrastructure non couverts et devra affronter des surcoûts considérables pour le compte financier. Afin d'y faire face, l'OFT et l'AFF ont proposé de **renoncer au fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP)** comme pilier de financement. Celui-ci est alimenté par les recettes de la RPLP, la taxe sur l'essence, 0,1% de TVA et par des emprunts effectués sur le marché des capitaux. A la place, des alternatives sont avancées. Le Conseil fédéral les a reprises et a adopté un message ad hoc: 1) Aucun nouveau prêt remboursable et rémunéré aux conditions du marché ne sera plus accordé pour les projets FTP. 2) Les prêts à intérêt déjà accordés seront convertis en avances du fonds FTP au plus tard le 1er janvier 2005, ce qui exige une augmentation de la limite des avances. La limite passera de CHF 4,2 milliards à CHF 8,1 milliards. La suppression des prêts privera le fonds FTP d'une source de revenus, à savoir CHF 5,5 milliards en termes réels jusqu'en 2022. La marge de manœuvre se réduit donc pour la réalisation des divers programmes durant la même période. C'est pour cette raison que la limite des avances a été relevée. 3) Un nouveau mécanisme de remboursement des fonds avancés est désormais prévu. Dès 2015, la moitié des recettes sera utilisée pour rembourser les avances. Toutes les avances devraient être remboursées d'ici 2025 et les projets terminés entre 2027 et 2030. Les seuls projets concernés par ces mesures sont ceux déjà en cours de réalisation ou en passe de l'être.⁴⁷

Le Conseil fédéral a pris acte du résultat de la consultation sur la **réforme des chemins de fer 2** et a chargé le DETEC de présenter, au début de 2005, un projet de message sur la réforme des chemins de fer 2 et les projets de loi y relatifs. La majeure partie des milieux consultés a approuvé le projet et son orientation. Celle-ci s'est prononcée pour un **grand réseau de base**, qui comprendra tout le réseau du transit et du trafic longue distance, ainsi que les raccordements des capitales cantonales, des régions périphériques et des principaux sites industriels et commerciaux du pays. Le **réseau complémentaire**, qui inclut les lignes d'importance locales, sera assumé par les cantons. Les financements mixtes seront supprimés. En termes de compensation de charges, cette option signifie que la Confédération ne versera aux cantons que des contributions minimales, voire aucune. Ces derniers obtiendront en revanche des indemnités plus importantes et davantage de liberté d'organisation dans le cas d'un petit réseau de base. Le Conseil fédéral a également précisé vouloir rendre les normes ferroviaires suisses eurocompatibles, afin de simplifier dès 2006 l'accès au marché du trafic de marchandises.⁴⁸

Le Conseil fédéral a présenté son **message sur la réforme des chemins de fer 2**. Il comprend quatre points: 1) Suite à l'acceptation de la nouvelle péréquation financière, une réglementation des compétences financières claire sera axée sur deux niveaux: la Confédération financera le réseau de base, les cantons le réseau complémentaire. Les financements mixtes seront supprimés. 2) La réforme des chemins de fer 2 vise à mettre sur pied d'égalité les chemins de fer privés et les CFF. Les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer privés feront l'objet de conventions de prestations, telles qu'elles existent déjà pour les CFF. Cela implique une gestion axée sur des objectifs et une augmentation de la marge de manœuvre entrepreneuriale. 3) Pour enrayer le vandalisme, les actes d'incivilité et les voies de fait contre les clients et le personnel des gares, la protection des voyageurs sera régie par la loi et le service de sécurité des transports publics bénéficiera d'une base légale. Les entreprises de transport (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques) devront procéder à

une analyse des risques de leur réseau, puis mettre en place l'un des deux types de **services de sécurité**: soit elles confient cette mission à une police des transports chargée exclusivement de tâches de sécurité, soit le personnel d'exploitation ou du roulement, spécialement formé, s'en charge (double fonction). Les agents de sécurité dans les transports ne porteront pas d'armes à feu. Ils continueront à ne pas pouvoir procéder à des arrestations au sens strict du terme. Ils pourront tout au plus remettre une personne à des policiers. Les tâches des polices cantonales et communales resteront inchangées et la collaboration sera encore intensifiée. Le financement de la sécurité dans les transports publics n'est pas réglé par le projet de loi. Dans son message, le Conseil fédéral indique que les coûts doivent être assumés en première ligne par les entreprises elles-mêmes. À certaines conditions, ces dernières pourront demander à la collectivité publique, dont relève leur activité, de supporter une partie du financement. 4) L'accès non-discriminatoire au réseau a été assuré jusqu'à présent grâce à la séparation comptable et organisationnelle de l'infrastructure et des transports, ainsi qu'à l'aide d'une **commission d'arbitrage indépendante**. Pour améliorer son efficacité, cette commission sera dotée de compétences accrues dans son activité de surveillance. Ainsi, elle pourra ouvrir des enquêtes d'office lorsqu'elle supposera que des comportements discriminatoires ont lieu en relation avec l'accès au réseau.

Dans son message, le Conseil fédéral a souligné que la loi est compatible aux directives européennes. La réforme des chemins de fer 2 crée les conditions permettant de reprendre les **deux paquets ferroviaires de l'UE**: l'amélioration de l'interopérabilité et la promotion de la concurrence. Les trains devront pouvoir circuler sans entraves à travers les frontières nationales. La construction des lignes ferroviaires et la fabrication du matériel roulant approprié seront facilitées par la standardisation des procédures de contrôle et par leur reconnaissance réciproque. Le gouvernement souhaite aussi participer à l'élaboration des normes UE, afin d'harmoniser les normes techniques et le régime général de la sécurité d'exploitation.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats et le Conseil national ont mis sous toit la **réforme du fonds pour les grands projets ferroviaires** (FTP). Ceux-ci ne seront plus financés par des prêts remboursables opérés sur le marché des capitaux, mais par des avances de la Confédération. Le parlement a accepté de relever le plafond des avances de CHF 4,2 à 8,6 milliards. Dès 2015, la moitié des recettes du fonds de financement sera affectée au remboursement des avances.⁵⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le **Conseil national n'a pas approuvé le message sur la réforme des chemins de fer 2** et a suivi l'avis de sa commission compétente en renvoyant le projet au Conseil fédéral par 119 voix contre 58 et 2 abstentions. L'« alliance » entre l'UDC et le PS, renforcée par une majorité d'élus romands des autres partis, a gagné le bras de fer contre les partisans d'une réforme corrigée par la commission préparatoire. Le nouveau système de financement, qui prévoit une répartition des lignes entre un réseau de base à charge de la Confédération et un réseau complémentaire financé par les cantons, a constitué le principal point d'achoppement. Les élus romands se sont massivement mobilisés à son encontre, car la moitié du réseau complémentaire se situe en Suisse romande. Le Conseil national a aussi exigé une réorganisation du paysage ferroviaire et une solution à la problématique des caisses de pension des entreprises de transport concessionnaires. Le **Conseil des Etats** a suivi le Conseil national en renvoyant également le projet de réforme des chemins de fer 2 au Conseil fédéral.⁵¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, le Conseil fédéral a adopté et présenté son **message supplémentaire sur la réforme des chemins de fer 2**. Fin 2005, le parlement avait décidé le renvoi du projet au Conseil fédéral en raison de la forte controverse suscitée par la proposition de répartition entre Confédération et cantons du financement des infrastructures ferroviaires. Cette décision était assortie du mandat de scinder cette deuxième réforme en plusieurs paquets et de présenter dans les plus brefs délais les mesures les plus consensuelles. Par ce nouveau message, le Conseil fédéral soumet au parlement le premier de ces paquets législatifs, intitulé « révision des actes normatifs sur les transports publics » (RévTP). Il comporte principalement une nouvelle réglementation de la sécurité dans les transports publics, ainsi que des mesures en matière de financement du matériel roulant et d'exonération fiscale visant à garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les entreprises de transport privées. Le

gouvernement propose de remplacer la loi de 1878 sur la police des chemins de fer par une loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport. Pour améliorer la sécurité des voyageurs, du personnel, ainsi que des biens et du matériel, cette loi prévoit la suppression de l'actuelle police ferroviaire au profit d'un service de sécurité habilité à agir dans tous les domaines des transports publics (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques). La liberté est laissée aux entreprises d'externaliser ce service ou de le confier aux contrôleurs au titre de seconde fonction. Cette redéfinition du dispositif sécuritaire est cependant sans incidence sur les missions des polices cantonales et communales. Le projet prévoit en outre que les entreprises privées pourront désormais bénéficier de la caution de la Confédération lors de l'acquisition de matériel roulant afin d'obtenir des taux d'intérêt plus avantageux de la part des institutions de crédit. Enfin, les entreprises exploitant une concession fédérale pourront se prévaloir de l'exonération fiscale qui s'appliquait jusqu'alors uniquement aux CFF. En mettant les entreprises privées sur un pied d'égalité avec les CFF, ces deux mesures doivent favoriser la transparence et la concurrence sur le marché des transports. Le Conseil fédéral a en outre fait savoir que la question de l'appel d'offres pour les commandes de transport régional de voyageurs, d'une part, et la reprise des paquets ferroviaires 1 et 2 de l'Union Européenne (UE), d'autre part, feront l'objet des deux prochains messages. Le remaniement controversé du financement de l'infrastructure ferroviaire sera quant à lui traité ultérieurement dans un quatrième message.

Réservant un accueil globalement favorable à ce premier paquet de mesures, la commission des transports du Conseil national (CTT-CN) s'est montrée très divisée au sujet de la création d'un service de sécurité privé pour assumer des missions policières dans les transports publics, de même que sur le délai de 100 jours prévu pour la conservation des enregistrements de vidéosurveillance. Après de nombreuses auditions et de vifs débats gauche/droite, la CTT-CN a décidé par 14 voix contre 7 que les tâches de sécurité pouvaient être confiées à des entreprises privées ayant leur siège en Suisse et majoritairement détenues par des propriétaires suisses. Elle a également chargé, par 12 contre 9, le Conseil fédéral de déterminer la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement du personnel des organes de sécurité.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2008
NICOLAS FREYMOND

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

La CTT-CN ayant pris du retard, le Conseil national s'est d'abord saisi du projet d'arrêt concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour la NLFA, afin d'éviter une interruption des travaux en cours. Après avoir rejeté, par 124 voix contre 48, une proposition de renvoi issue du groupe UDC, le plénum a débattu un amendement Binder (udc, ZH) visant à augmenter le crédit de CHF 1,2 milliard afin de réintroduire

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

Dans la foulée, le Conseil national a rejeté la motion du conseiller aux Etats Pfisterer (prd, AG) (07.3328) concernant le ZEB 2, puisque ses revendications ont été intégrées à la LDIF. L'Assemblée fédérale a par ailleurs pris acte du rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA (08.006).⁵³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil fédéral a fixé les valeurs de référence pour l'élaboration du message concernant les **étapes ultérieures du développement de l'infrastructure ferroviaire** (ZEB 2 rebaptisé Rail 2030). Il a chargé le DETEC d'élaborer un projet destiné à la consultation et comportant deux variantes. La première variante prévoit un investissement total de CHF 21 milliards sur vingt-cinq ans, soit CHF 1,2 milliard par an comme pour le ZEB. La seconde variante ne comporte que CHF 12 milliards d'investissements (CHF 850 millions/an) et, partant, ne prévoit pas de développement substantiel du trafic d'agglomération. Indépendamment de la variante retenue, le financement de Rail 2030 exigera une révision de la Constitution afin d'alimenter le fonds FTP (fonds des transports publics) au moyen de nouvelles recettes. Les revenus actuels demeureront, soit la part fédérale de la RPLP, 1 pour mille de la TVA et une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. La seconde variante prévoit une redevance ferroviaire, tandis que la première y ajoute la part cantonale de la RPLP.⁵⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Vu l'importance du montant, l'OFT a mandaté une contre-expertise. Le Conseil fédéral n'en a toutefois pas attendu le résultat pour adopter le **message sur le financement de l'infrastructure ferroviaire** suisse (CFF et chemins de fer privés) et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2011-2012. Ce projet concrétise l'harmonisation du financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés entérinée par les chambres lors de l'adoption, en 2008, de la loi sur la réforme des chemins de fer 2. Le gouvernement y définit les objectifs de développement de l'infrastructure ferroviaire financée ou cofinancée par la Confédération, ainsi que les moyens alloués pour les années 2011 et 2012. Le message comporte une modification de la loi sur les Chemins de fers fédéraux (LCFF) ramenant, à titre transitoire, de 4 à 2 ans la période du financement, ainsi que trois projets d'arrêtés fédéraux. Si le premier concerne l'approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF, les deuxième et troisième portent respectivement sur le financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés suisses pour les années 2011 et 2012. Globalement, le Conseil fédéral demande un crédit de CHF 4'542 millions pour les années 2011 et 2012, à raison de CHF 3'322 millions pour l'infrastructure des CFF (+ CHF 332 millions par rapport à la convention 2007-2010) et CHF 1'220 millions pour celle des chemins de fer privés (+ CHF 87 millions). Ces montants sont uniquement destinés à garantir l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure existante. En raison du programme de stabilisation des finances fédérales, le gouvernement a renoncé à proposer des investissements pour le développement du réseau ferroviaire.⁵⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats est entré en matière sur le projet gouvernemental sans la moindre Opposition. Les sénateurs ont adopté sans discussion et à l'unanimité la modification de la LCFF et l'arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF. Concernant l'infrastructure des CFF, une minorité Hêche (ps, JU) a repris à son compte la revendication du directeur des CFF et proposé de relever le plafond de dépenses de CHF 140 millions à CHF 3'462 millions. La chambre haute a rejeté, par 19 voix contre 17, cette proposition, après que le président de la CTT-CE, Christoffel Brändli (udc, GR), a rappelé que cette hausse entraînerait nécessairement une coupe d'un montant identique dans d'autres projets financés par le fonds pour les transports publics (FTP). Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont unanimement approuvé ce deuxième arrêté. S'agissant de l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre haute a décidé, par 23 voix contre 16, d'augmenter la contribution de la Confédération, en la portant à CHF 1'279 millions, selon une proposition de la majorité de la CTT-CE visant à satisfaire une demande exprimée par les cantons, qui s'inquiétaient de l'écart entre la proposition du Conseil fédéral et les besoins exprimés par les entreprises (CHF 1,444 milliards). Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté ce troisième arrêté par 32 voix contre 4.

Au Conseil national, la modification de la LCFF et la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF n'ont pas suscité de discussion et ont été adoptées, respectivement à l'unanimité et par 170 voix contre 1. Sur proposition de la majorité de la CTT-CN, les députés ont ensuite décidé, par 110 voix contre 67, d'**augmenter de CHF 140 millions le crédit consacré à l'infrastructure des CFF**. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté ce deuxième arrêté par 146 voix contre 30. Quant à l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre basse a suivi le Conseil des Etats, par 152 voix contre 4. Lors de l'élimination des divergences, le Conseil des Etats s'est tacitement rallié à la chambre du peuple au sujet de la hausse du financement destiné au réseau des CFF.⁵⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.2012
NIKLAUS BIERI

Im März des Berichtjahres unterbreitete der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zu den Bundesbeschlüssen über die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB** für die Jahre 2013–2016, über den Zahlungsrahmen der Finanzierung der Infrastruktur der SBB und über die Finanzierung der Infrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für denselben Zeitraum. Die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen werden neu statt für zwei für vier Jahre abgeschlossen. Der Bund stellte für den Ausgleich von ungedeckten Kosten in Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur sowie zur Finanzierung von Investitionen für die Jahre 2013–2016 insgesamt CHF 9,449 Mrd. bereit (SBB: CHF 6,624 Mrd.; Privatbahnen: CHF 2,825 Mrd.). Der Bund kompensiert die Aufstockung der Beträge durch eine Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds um CHF 650 Mio. Die Zielsetzungen für die Eisenbahninfrastruktur 2013–2016 bleibt im Wesentlichen gleich, sie umfasst die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Leistungsfähigkeit des Netzes, eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, eine Verbesserung der Interoperabilität sowie eine Erhöhung der Produktivität. Die Bundesbeschlüsse waren im Parlament unumstritten: Sie wurden im Ständerat im Juni und im Nationalrat im September des Berichtjahres ohne Gegenstimme gutgeheissen. Verschiedentlich wurde festgehalten, dass die Einstimmigkeit mit dem Wechsel zur FABI wohl ein Ende finden werde.⁵⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.2016
NIKLAUS BIERI

Im Mai 2016 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament den Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen zur **Finanzierung der schweizerischen Bahninfrastruktur für die Jahre 2017–2020**. Der Bundesrat hatte den Gesamtbetrag gegenüber der Vorperiode um CHF 2,3 Mia. auf CHF 13,232 Mia. erhöht. Den Anstieg des Betrags begründete er mit einem „Mehrbedarf bei der Fahrbahn, dem Bahnzugang und den Kunstbauten“.

Der Ständerat stimmte dem Geschäft im September 2016 einstimmig mit 40 Stimmen ohne Enthaltung zu. Im Nationalrat, wo das Geschäft im Dezember 2016 verhandelt wurde, erklärte Nationalrätin Pieren (svp, BE) für die SVP-Fraktion, man sei mit den immer grösseren Beträgen für Unterhalt und Ausbau nicht einverstanden und enthalte sich der Stimme. Die übrigen Fraktionen erklärten ihre Zustimmung und verwiesen mehrfach auf den Volkswillen, da sich das Stimmvolk mit dem Ja zur FABI-Vorlage deutlich für die Bahninfrastruktur ausgesprochen habe. Nationalrat Guhl (bdp, AG) konnte sich denn auch einen Seitenhieb auf die SVP-Fraktion nicht verkneifen: Wer den Volkswillen respektieren wolle, stimme dieser Vorlage zu und enthalte sich nicht der

Stimme. Im Nationalrat wurde das Geschäft mit 138 zu 11 Stimmen bei 30 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion kamen. Immerhin 23 SVP-Fraktionsmitglieder missachteten die angekündigte Enthaltung und stimmten Ja.⁵⁸

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2007
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'approbation par les Chambres, en 2006, de la création du **fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales**, le Conseil des Etats a estimé que les objectifs visés par les initiatives Hofmann (udc, ZH) (01.464) et Bieri (pdc, ZG) (04.403) étaient remplis et donc décidé de classer la première et de ne pas donner suite à la seconde. Pour les mêmes motifs, le Conseil national a pour sa part décidé de ne pas donner suite aux motions Pfisterer (prd, AG) (04.3062) et Fluri (prd, SO) (04.3168), déposées suite à l'échec du contre-projet à l'initiative populaire Avanti, en 2004. Le Conseil national a en outre rejeté une motion Freysinger (udc, VS) (05.3632) exigeant une révision de l'article 86 alinéa 3 de la Constitution afin d'affecter l'intégralité du produit de l'impôt sur les huiles minérales à l'entretien, la construction et l'exploitation des routes nationales. L'achèvement des routes nationales étant un objectif prioritaire du fonds d'infrastructure, la majorité a estimé que la demande du motionnaire était satisfaite et la mesure proposée superflue.⁵⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,6 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.⁶⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération**, par lequel le Conseil fédéral a proposé d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014. Les sénateurs ont salué le projet présenté, tout en soulignant le problème du financement pour lequel la commission des transports (CTT-CE) a proposé une solution par voie d'initiative parlementaire. Si l'entrée en matière n'a suscité aucune opposition, des propositions de minorité visant à augmenter les moyens alloués aux projets de Zurich et de Bâle ont été présentées. Leurs auteurs les ont toutefois retirées, après que le

président de la CTT-CE a rappelé que le succès de toute l'entreprise dépendait de l'équilibre d'ensemble que le gouvernement était parvenu à trouver, réussissant ainsi à concilier les intérêts de toutes les agglomérations présentant des problèmes urgents de trafic. Sur proposition de sa commission, la chambre haute a amendé le texte afin de préciser les conditions de préfinancement par les agglomérations. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé à l'unanimité le projet d'arrêté ainsi modifié. Au Conseil national, l'entrée en matière a également été décidée sans la moindre opposition. Lors de la discussion par article, des propositions de minorité en faveur d'un soutien accru aux projets d'agglomération de Berne et de Bâle ont été présentées par des députés issus des cantons concernés. Elles ont été rejetées, respectivement par 145 voix contre 22 et par 142 voix contre 20. Aucun autre point n'ayant prêté à discussion, les députés ont suivi le Conseil des Etats et adopté le projet d'arrêté à l'unanimité.⁶²

Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat schickte einen Entwurf für einen Verfassungsartikel zur **Spezialfinanzierung des Luftverkehrs** in die Vernehmlassung. Heute kommen die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen zu 50% der allgemeinen Bundeskasse und zu 50% dem Strassenverkehr zugute. Neu sollen die für den Strassenverkehr bestimmten Steuererträge zweckgebunden für den Luftverkehr in den Bereichen Umweltschutz, technische Sicherheit und Schutzmassnahmen verwendet werden.⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.2007
NICOLAS FREYMOND

A la fin de l'été, le Conseil fédéral a présenté son message concernant la **modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et la création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Ce projet vise à créer la base juridique pour un fonds spécial doté de CHF 44 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique. La moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe seront affectées à ce fonds, auquel la Confédération contribuera à hauteur de CHF 18 millions par an. Le projet gouvernemental a divisé la CTT-CN qui a décidé par 10 voix contre 9 de recommander au plénum de ne pas entrer en matière. La majorité issue des rangs socialistes, écologistes et, dans une moindre mesure, radicaux a critiqué le manque de clarté des objectifs du fonds spécial et des mesures censées en permettre la réalisation. En plénum, les conseillers Theiler (prd, LU) et Levrat (ps, FR), s'exprimant au nom de la commission, ont notamment mentionné l'exemple des mesures de lutte contre le bruit, soulignant que les mesures actuelles mises en œuvre pour le seul aéroport de Zurich-Kloten coûtent CHF 1 milliard alors que le fonds projeté ne permettrait d'investir que CHF 7 à 8 millions pour des mesures supplémentaires. Estimant que les mesures de contrôle et de sécurité relèvent de la souveraineté de l'Etat, la majorité de la commission a en outre considéré que leur financement devait être assuré par le budget de la Confédération, et non par un fonds spécial. Enfin, les profondes divergences des intérêts régionaux et politiques, exprimés tant lors de la consultation qu'en commission, ont convaincu la majorité des commissaires des très faibles chances que cette modification de la Constitution obtienne l'aval du peuple et des cantons en votation populaire. Aussi, afin de restaurer une certaine proportionnalité entre les moyens (révision constitutionnelle) et les fins (fonds spécial de CHF 44 millions), elle a préconisé d'introduire les mesures en faveur du trafic aérien par des modifications législatives et par la voie budgétaire. À l'inverse, les partis bourgeois ont plaidé pour l'entrée en matière. Favorables à l'affectation du produit de l'impôt sur les carburants d'aviation au trafic aérien, les groupes PDC, PRD et UDC ont estimé que le parlement devait s'en tenir à une décision de principe et ne pas débattre des mesures concrètes auxquelles le fonds est destiné. Contre la majorité de la CTT-CN et les groupes socialiste et écologiste unanimes, le Conseil national a décidé par 106 voix contre 76 d'entrer en matière et de renvoyer le projet à sa commission pour la discussion de détail. Un tiers du groupe PRD et un élu PDC ont également soutenu la proposition de la majorité de la CTT-CN.⁶⁴

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

Le Conseil des Etats s'est quant à lui rallié au Conseil fédéral, estimant que les mesures de sécurité se limitent à la lutte contre les actes de malveillance contre le trafic aérien. De la responsabilité de l'Etat, ces tâches sont actuellement financées par le budget de la Confédération et le seront désormais par le fonds spécial. Les sénateurs ont ainsi exclu que le fonds prenne en charge des tâches incombant aux entreprises exploitant les aéroports et aux compagnies aériennes. Le Conseil national a réitéré sa prise de position, faisant valoir que les attentats et les détournements visent l'Etat et non les entreprises du transport aérien. La chambre haute a, pour sa part, cédé en suivant, par 25 voix contre 17, l'avis d'une minorité Rolf Büttiker (prd, SO). Elle a ainsi adopté une formulation de l'art. 86, al. 3bis let. b équivalente sur le fond à celle du Conseil national, mais qui, du point de vue formel, supprime l'expression – constitutionnellement absurde – « ne relevant pas de l'Etat » (« nichthoheitlichen ») de la version initialement adoptée par la chambre basse. Il en résulte que les tâches de sécurité dont la responsabilité incombe aux autorités publiques seront financées par le budget ordinaire de l'Etat, tandis que celles incombant aux entreprises du secteur aérien bénéficieront du soutien du fonds spécial. La chambre basse s'est ralliée à cette formulation sans discussion et, en votation finale, le projet a été adopté par 124 voix contre 63 au Conseil national et par 33 voix contre 7 au Conseil des Etats. Au vu du résultat des délibérations, le Conseil national a estimé que les objectifs visés par l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) (00.414) étaient atteints et décidé de la classer.⁶⁵

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

Votation du 29 novembre 2009

Participation : 52,6%

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

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

Mots d'ordre :

- Oui : PLR, PDC, UDC, UDF, PBD, Lega, Verts libéraux ; USAM, Economiesuisse, USP.
- Non : Verts, PCS, PEV, PdT.
- Liberté de vote : PS, DS ; ATE

Au terme de cette terne campagne, l'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien a été approuvé par 65% des citoyens et citoyennes et par tous les cantons. Grâce à la mobilisation suscitée par les autres objets, le taux de participation s'est élevé à 52,6%. Sans surprise, l'approbation a été la plus forte dans les cantons aéroportuaires de Genève (72,5%) et Zurich (69,2%).⁶⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à la loi d'application du financement spécial en faveur du trafic aérien, dont le principe fut approuvé par le peuple et les cantons l'année précédente. Le gouvernement a proposé une **modification de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire**, de sorte à inscrire dans la loi l'affectation du produit de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au seul trafic aérien. Le produit de cet impôt sera réparti à parts égales entre les tâches relevant de la sécurité aérienne et les mesures environnementales, d'une part, et les aéroports civils régionaux, d'autre part.⁶⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'hiver, le **Conseil national** a approuvé l'entrée en matière, sans opposition. Lors de la **discussion par article**, les députés ont accepté à l'unanimité et sans discussion un amendement proposé par la CTT-CN afin de préciser que seuls les aérodromes dotés d'un service de navigation peuvent bénéficier d'une contribution financière au titre de la sécurité aérienne. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté le projet ainsi amendé sans la moindre opposition.⁶⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Diskussionslos und einstimmig nahm der Ständerat das teilrevidierte **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer** an, wie es der Nationalrat im Vorjahr verabschiedet hatte. In der Schlussabstimmung verabschiedeten beide Räte die Vorlage einstimmig, nach der die Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen nicht mehr in die Finanzierung des Strassenverkehrs fliesst, sondern zweckgebunden für den Flugverkehr eingesetzt werden soll. Die jährlich CHF 40 bis 50 Mio. werden hälftig für die technische Sicherheit und zu je einem Viertel in die Sicherheit vor Anschlägen sowie in Umweltmassnahmen investiert.⁶⁹

-
- 1) BBl, 2015, S. 2065 ff.; AZ, NZZ, TA, 19.2.15
 - 2) AB SR, 2015, S. 886 ff.; SGT, 18.9.15
 - 3) AB SR, 2016, S. 171 ff.; AZ, BZ, NZZ, SGT, 16.3.16
 - 4) AB NR, 2016, S. 1067 ff.; AB NR, 2016, S. 1090 ff.; AZ, NZZ, TA, TG, 16.6.16
 - 5) Medienmitteilung KVF-S, 16.8.2016
 - 6) AB SR, 2016, S. 635 ff.; AZ, 15.9.16
 - 7) AB NR, 2016, S. 1460 ff.; AZ, NZZ, 22.9.16
 - 8) AB NR, 2016, S. 1624.; AB NR, 2016, S. 1836 f.; AB SR, 2016, S. 768 ff.; AB SR, 2016, S. 875.; NZZ, 28.9.16
 - 9) APS-Inserateanalyse zum 12.02.2017; VOTO Bericht; NZZ, 4.2.17; AZ, Blick, Lib, NZZ, 13.2.17
 - 10) BO CE, 1995, p. 159 ss.; BO CE, 1995, p. 440; BO CN, 1995, p. 1 ss.; BO CN, 1995, p. 1012; FF, 1995, I, p. 85 ss.; FF, 1995, II, p. 351
 - 11) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.
 - 12) AB NR, 2012, S. 1055; AB SR, 2012, S. 583 und 587; AB NR, 2012, S. 1048; NZZ, 22.9. und 20.12. (Reaktionen Bahninfrastrukturfonds); AB NR, 2012, S. 1202; AB SR, 2012, S. 1033.
 - 13) BBl 2012, S. 745 ff.; AB NR, 2012, S. 788 ff. und 2107 ff. AB SR, 2012, S. 808 ff.; und 1224.
 - 14) BBl, 2013, S. 2910 ff.; Lit. "ASTRA Bundesamt für Strassen (2013). Ergebnisbericht über die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz".
 - 15) BBl 2015, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".
 - 16) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
 - 17) BBl 2014, S. 155
 - 18) BBl, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235
 - 19) Bernhard et al. (2014). APS-Inserateanalyse der eidg. Abstimmung vom 9.2.14; Sciarini et al. (2014): VOX-Analyse der eidg. Abstimmungen vom 9.2.14; NZZ, 10.2.14
 - 20) AB NR, 2014, S. 1098 ff.; AB SR, 2014, S. 800 ff.
 - 21) AB NR, 2014, S. 1103 ff.; AB SR, 2014, S. 805 ff.; BBl, 2014, S. 2511 f.; BBl, 2014, S. 7851 f.; BBl, 2014, S. 7853 ff.
 - 22) AB NR, 2017, S. 618 ff.; AB SR, 2017, S. 157 ff.; BBl, 2016, S. 8817 ff.
 - 23) Presse du 27.4.89; Suisse, 28.11.89; DP, 942, 9.3.89.
 - 24) FF, 1992, II, p. 725 ss.; presse du 28.1 et 24.4.92; NQ, 1.10 et 27.10.92.
 - 25) Presse du 9.2, 7.4 et 14.4.05; DETEC, communiqué de presse, 13.4.05.

- 26) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
- 27) FF, 2006, p. 811 ss.; DETEC, communiqué de presse, 2.12.05; presse du 3.12.05.
- 28) AB SR, 2006, S. 217 ff.; Presse vom 4.2. (Kommission) und 22.3.06.
- 29) AB NR, 2006, S. 1314 ff., 1317 ff. und 1414 ff.; Presse vom 23.8. (Kommission) und 26.–27.9.06; AB NR, 2006, S. 475.
- 30) AB SR, 2006, S. 862 f. und 924; AB NR, 2006, S. 1604; BBl, 2006, S. 8433 ff.
- 31) BBl, 2006, S. 9539 ff; AB NR, 2006, S. 603 und Beilagen II, S. 49 f.
- 32) FF, 2006, p. 9029 ss.; BO CN, 2007, p. 705 ss. et 1734; BO CE, 2007, p. 811 ss. et 952. Classement de l'initiative: BO CN, 2007, p. 2058.
- 33) Presse du 3.7.08; LT, 9.10.08 (cantons).
- 34) Presse du 20.12.08; BO CN, 2008, p. 1005 s.
- 35) Presse du 14 au 17.1.09.
- 36) FF, 2009, p. 242 (consultation) et 7591 ss. (MCF); presse du 12.11.09; OFROU, communiqué de presse, 11.11.09; BO CN, 2009, p. 1926 s.
- 37) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 688 s.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1415 s.; FF, 2010, p. 6291 s.; BO CE, 2010, p. 689.
- 38) FF, 1992, I, p. 49; Presse du 22.10.92; 24 Heures, 16.11.92.
- 39) BO CE, 1992, p. 751 ss.; BO CN, 1992, p. 2575 ss.; FF, 1992, III, p. 434 ss.; FF, 1993, I, p. 46; Presse du 2.4 et 22.9.92; BÜZ, 20.8.92; Bund et SGT, 17.12.92.
- 40) BO CE, 1993, p. 859 ss.; BO CN, 1993, p. 1422 ss.; FF, 1993, III, p. 1287 ss.; FF, 1993, IV, p. 633
- 41) FF, 1995, III, p. 229 ss.; Presse des 6.4 et 12.4.95.
- 42) BO CE, 1995, p. 683 ss.; JdG, 21.6.95.
- 43) BO CN, 1995, p. 1796 ss.; FF, 1995, IV, p. 577 s.; Presse du 21.9.95.
- 44) 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.
- 45) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.
- 46) Ibid.; presse du 1.9.03.; OFT, communiqué de presse, 19.12.03.
- 47) FF, 2004, p. 4977 ss.; presse du 20.3, 8.4 et 10.9.2004; DETEC, communiqué de presse, 19.3, 7.4 et 8.9.04.
- 48) Presse du 26.11.04; DETEC, communiqué de presse, 25.11.04.
- 49) FF, 2005, p. 2269 ss.; presse du 24.2.05; DETEC, communiqué de presse, 23.2.05.
- 50) BO CE, 2005, p. 12 ss. et 666; BO CN, 2005, p. 511 ss. et 971.
- 51) BO CN, 2005, p. 1333 ss.; BO CE, 2005, p. 1084 ss.
- 52) FF, 2007, p. 2517 ss.; presse du 10.3.07; DETEC, communiqué de presse, 9.3.07.; NZZ, 4.4, 5.5 et 22.8.07.
- 53) BO CE, 2008, p. 372 ss. et 441 ss.; BO CN, 2008, p. 1079 ss., 1836 ss. et 1897 ss.; FF, 2008, p. 7757 ss; BO CN, 2008, p. 1914; FF, 2008, p. 3511 ss.; BO CN, 2008, p. 1131 ss.; BO CE, 2008, p. 517 ss.
- 54) Presse du 20.12.08; DETEC, communiqué de presse, 19.12.08.
- 55) FF, 2010, p. 4495 ss.
- 56) BO CE, 2010, p. 911 ss., 1319 ss. et 1357; BO CN, 2010, p. 1895 ss., 2032 ss. et 2186; FF, 2010, p. 8265 s. (LCFF), et 2011, p. 3323 ss. (arrêtés).
- 57) BBl, 2012, S. 4015, AB SR, 2012, S. 506, AB NR, 2012, S. 1607.
- 58) AB NR, 2016, S. 2030 ff.; AB SR, 2016, S. 683 ff.; BBl, 2016, S. 4355 ff.; TA, 20.9.16
- 59) BO CN, 2007, p. 196.; Initiatives: BO CE, 2003, p. 128 ss. et 2007, p. 260. Motions : BO CN, 2007, p. 1553.
- 60) Presse du 20.12.08.
- 61) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.
- 62) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 685 ss.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1413 ss.; FF, 2010, p. 6293 s.
- 63) BBl, 2006, S. 8761; Presse vom 19.10.06.
- 64) FF, 2007, p. 6023 ss.; BO CN, 2007, p. 1831 ss.
- 65) BO CN, 2008, p. 434 ss., 673 ss., 1379 s. et 1574; BO CE, 2008, p. 275 ss., 665 ss. et 828; FF, 2008, 7471 s.; BO CN, 2008, p. 1950.
- 66) FF, 2010, p. 3117 ss.; presse du 30.11.09.; Presse du 26.9.09 (CF); Lib. et NZZ, 13.10.09; SN, 22.10.09; BaZ, LT et NZZ, 27.10.09; BaZ, NZZ et SGT, 30.10.09; BaZ et NZZ, 6.11.09; SZ, 9.11.09; SGT, 11.11.09; SN, 14.11.09; NLZ, 17.11.09.
- 67) FF, 2010, p. 5937 ss.
- 68) BO CN, 2010, p. 2052 ss.
- 69) AB SR, 2011, S. 156 f., 340; AB NR, 2011; S. 559; BBl, 2011; S. 2755; NZZ, 30.6.11.