

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>25.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Parlamentarische Initiative</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

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

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Heidelberger, Anja; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Parlamentarische Initiative, 1985 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 25.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	13
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	16
Schifffahrt	16
Luftfahrt	17
Post und Telekommunikation	19

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>GPK</b>	Die Geschäftsprüfungskommissionen
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>RK-NR</b>	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
<b>GPK-NR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
<b>SNB</b>	Schweizerische Nationalbank
<b>NAF</b>	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<b>FK-SR</b>	Finanzkommission des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SRG</b>	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>BV</b>	Bundesverfassung
<b>STEP</b>	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
<b>BGST</b>	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
<b>IFG</b>	Infrastrukturfondsgesetz
<b>SFSV</b>	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>ComCom</b>	Eidgenössische Kommunikationskommission
<b>SSA</b>	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt
<b>PUK</b>	Parlamentarische Untersuchungskommission
<b>BWL</b>	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
<b>FinDel</b>	Finanzdelegation

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CdG</b>	Les Commissions de gestion
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CAJ-CN</b>	Commission des affaires juridiques du Conseil national
<b>CDG-CN</b>	Commission de gestion du Conseil national
<b>BNS</b>	Banque nationale suisse
<b>FORTA</b>	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
<b>CdF-CE</b>	Commission des finances du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>SSR</b>	Société suisse de radiodiffusion
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Cst</b>	Constitution fédérale
<b>PRODES</b>	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

<b>LOST</b>	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
<b>LFInfr</b>	Loi sur le fonds d'infrastructure
<b>FSCR</b>	Financement spécial pour la circulation routière
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière
<b>ComCom</b>	Commission fédérale de la communication
<b>OSNM</b>	Office suisse de la navigation maritime
<b>CEP</b>	Commission d'enquête parlementaire
<b>OFAE</b>	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
<b>DéIFin</b>	Délégation des finances

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 11.03.2015  
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2013 eingereichte parlamentarische Initiative Leutenegger Oberholzer (sp, BL) verlangte eine **Nachtflugsperr**e auf allen Landesflughäfen. Begründet wurde die Forderung einerseits mit dem Schutz der Bevölkerung vor den Gesundheitsbelastungen des Flugverkehrs, andererseits mit der Vereinheitlichung der Regelung für alle Flughäfen in der Schweiz. Beide Argumente überzeugten die KVF-NR nicht: Sie empfahl am 3.11.2014, der Initiative keine Folge zu geben. Der Nationalrat hielt sich in der Frühjahrsession 2015 nach kurzer Diskussion mit 114 zu 63 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) an diese Empfehlung.<sup>1</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 16.10.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit seiner im Juni 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen“** verlangte Gregor Rutz (svp, ZH), dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gelte und Abweichungen von diesem Grundsatz nur aus Sicherheitsgründen, nicht jedoch aus Lärmschutzgründen zulässig seien. Der Initiant ortete hinter Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts vielfach „politische Gründe“, was nicht korrekt sei. Zudem würden Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts dem Ziel der Verkehrsflusskanalisierung zuwiderlaufen. Die KVF-NR gab der Initiative im Oktober 2017 mit 13 zu 10 Stimmen Folge.<sup>2</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 08.01.2018  
NIKLAUS BIERI

Im Gegensatz zur KVF-NR gab die KVF-SR im Januar 2018 der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen“** mit 8 zu 5 Stimmen keine Folge. Die Kommission befand, der zur Erfüllung der Forderung der parlamentarischen Initiative notwendige Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie wäre zu gross.<sup>3</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 29.11.2018  
NIKLAUS BIERI

Nachdem die KVF-NR der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) **«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»** 2017 Folge gegeben, sich die KVF-SR im Januar 2018 jedoch gegen Folge geben ausgesprochen hatte, nahm der Nationalrat im November 2018 das Geschäft auf. Die KVF-SR hatte ihre ablehnende Haltung damit begründet, dass die Erfüllung der parlamentarischen Initiative ein zu grosser Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie darstellen würde. Die KVF-NR konterte, es brauche eine Netzhierarchie: Es nütze nichts, wenn der Bund für die Engpassbeseitigung Milliarden ausbebe und dann die Städte wegen des Lärmschutzes den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen bremse. Daher müsse von oben vorgegeben werden, dass der Grundsatz der Geschwindigkeit von 50 km/h innerorts explizit nicht wegen Lärmschutzgründen aufgehoben werden dürfe. Der Nationalrat folgte dieser Begründung mit 105 gegen 78 Stimmen (1 Enthaltung).<sup>4</sup>

### Verkehrspolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 13.03.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a décidé de donner suite à une **initiative parlementaire** du conseiller national Bundi (ps, GR) **demandant d'inscrire dans la Constitution le principe de la vérité des coûts**. Selon le texte de l'initiant, la Confédération devra prendre toutes les mesures pour que les coûts, internes et externes, des différents modes de transport soient pris en charge par ceux qui les occasionnent. En réalisant l'objectif de la vérité des coûts, ces mesures devraient en outre permettre d'éliminer les distorsions de la concurrence entre le rail et la route, de rentabiliser certains projets de transports publics (NLFA et Rail 2000) ainsi que d'améliorer la qualité de la vie dans les agglomérations et à proximité des grands axes routiers.<sup>5</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 27.09.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a donné suite à une initiative parlementaire Hämmerle (ps, GR) demandant à La Poste, les CFF et Swisscom d'offrir des postes de travail et des places d'apprentissage dans tout le territoire suisse. Elle réclame également que les plans de compression des effectifs ne touchent pas uniquement les régions périphériques et de montagne.<sup>6</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 22.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Le National a prorogé de deux ans le délai pour traiter l'initiative parlementaire Bundi (ps, GR) à laquelle le Conseil national avait donné suite en 1995. Le délai avait déjà été prolongé de deux ans en 1997. L'initiative demande une modification de la Constitution afin de proclamer le principe de la **transparence des coûts en matière de transport**. Elle charge en outre la Confédération de veiller à ce que les transporteurs couvrent, conformément au principe de la responsabilité causale, tous les frais qui peuvent leur être imputés, coûts externes inclus.<sup>7</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 11.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Mû par un réflexe interventionniste et par le contexte émotionnel de la fermeture des bureaux de poste, le Conseil national a accepté par 90 voix contre 78 l'initiative parlementaire de Hämmerle (ps, GR), qui modifiait les lois sur les trois ex-régies fédérales. Celle-ci exigeait que **La Poste, Swisscom et les CFF offrent des emplois et des places d'apprentissage sur tout le territoire** et que les réductions d'effectifs ne touchent pas que les régions périphériques. Saisi en décembre, le Conseil des Etats a refusé, par 22 voix contre 16, d'entrer en matière sur l'initiative, estimant que le rôle de l'Etat devait se limiter à la définition d'objectifs et à l'établissement de conditions-cadres favorables au développement des entreprises publiques et de leurs concurrents. Il n'avait en revanche pas à se mêler de la partie opérative des ex-régies.<sup>8</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 04.03.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Lors du nouveau vote sur l'initiative parlementaire Hämmerle (ps, GR) – qui demande que La Poste, Swisscom et les CFF offrent des emplois et des places d'apprentissage sur tout le territoire –, le Conseil national a fait volte-face et l'a écartée par 81 voix contre 77. Cette décision suivait la recommandation de sa Commission des télécommunications. La majorité bourgeoise trouvait les demandes de la motion trop contraignante. Néanmoins, compte tenu du contexte de libéralisation qui soufflait sur les anciennes régies et l'emploi, les conseillers nationaux ont accepté par 86 voix contre 69 une motion d'Epiney (pdc, VS) (01.3206). Ce dernier souhaitait rappeler l'Etat à la rescousse dans les secteurs non rentables de La Poste et des télécommunications, via une taxe sur les bénéfices des secteurs privatisés.<sup>9</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 24.09.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Répondant à l'initiative parlementaire de la Commission des institutions politiques, le Conseil fédéral a fait savoir qu'il approuvait l'obligation pour le gouvernement d'édicter des principes sur le montant des salaires et des jetons de présence. Il était prêt à rendre public le montant des salaires maximaux, y compris les prestations annexes, perçus dans les entreprises liées à la Confédération, mais pas les revenus individuels versés à chaque haut fonctionnaire ou administrateur. La publication des salaires et des honoraires violerait des éléments importants de la protection des données et de la personnalité et risquerait de pénaliser les entreprises sur le marché du travail. Le Conseil fédéral n'avait pas non plus l'intention de fixer des valeurs de référence pour les salaires, les honoraires, la prévoyance professionnelle et les indemnités de départ des cadres. Comme une minorité de droite, il voulait se limiter à fixer des principes en mentionnant dans la loi des critères propres à garantir la transparence et l'équité. Ces principes ne devraient toutefois pas s'appliquer aux sociétés cotées en Bourse comme Swisscom. Le Conseil national a donné tort à sa Commission des institutions politiques et au Conseil fédéral en votant par 97 voix contre 55 la **transparence intégrale des salaires des cadres supérieurs** des CFF, de La Poste, de Swisscom, de la SSR et de la BNS. L'alliance gauche-UDC, au grand dam du PRD et du PDC, a imposé la publication des hauts salaires, leur bonus, leur deuxième pilier et leurs indemnités de départ. Le Conseil national a en revanche refusé par 83 voix contre 78 d'obliger le Conseil fédéral à fixer des plafonds salariaux pour les managers des entreprises para-étatiques. Le PDC, le PRD et l'UDC (qui avait changé de camp) estimaient que la transparence individuelle des rémunérations suffisait à modérer les appétits illicites.<sup>10</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 11.05.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine parlamentarische Initiative der SVP-Fraktion im Vorprüfungsverfahren ab. Sie verlangte eine Parlamentarische Untersuchungskommission, welche die **Organisation und Strukturen des UVEK** überprüfen sollte.<sup>11</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

Lors de l'examen des projets d'arrêtés relatifs aux programmes d'agglomération et au programme d'élimination des goulets d'étranglement, la CTT-CE a constaté que le fonds d'infrastructure ne disposait pas des ressources nécessaires. Aussi a-t-elle présenté une initiative parlementaire en faveur du versement d'une **contribution extraordinaire de CHF 850 millions au fonds d'infrastructure**, de telle sorte qu'il puisse remplir ses engagements sans que les projets ne soient retardés et, si possible, sans recours au préfinancement par les cantons. Ce montant est prélevé sur le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Cette modification de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) n'apporte cependant qu'une solution provisoire, la CTT-CE estimant en effet qu'un nouvel apport sera nécessaire dès 2014. Le Conseil fédéral a émis un avis favorable sur le projet de la CTT-CE, tout en mettant en garde contre ses conséquences potentiellement négatives pour les finances de la Confédération. En vertu du mécanisme de frein à l'endettement, cette contribution extraordinaire doit en effet être compensée par des excédents structurels du budget fédéral, c'est-à-dire des mesures d'économie d'un montant correspondant. En outre, le prélèvement sur le FSCR nécessitera probablement une hausse anticipée de l'impôt sur les huiles minérales. À ces réserves près, le gouvernement a jugé que la proposition de la CTT-CE constituait la solution la plus opportune pour permettre au fonds de verser aux cantons la contribution que la Confédération s'est engagée à leur fournir. Au Conseil des Etats, l'entrée en matière n'a pas suscité d'opposition. Lors de la discussion par article, une minorité de la CTT emmenée par Hans Hess (plr, OW) a proposé de ramener le montant de la contribution extraordinaire à CHF 570 millions, craignant que les autres projets en matière de transports (notamment l'achèvement du réseau des routes nationales et les routes principales des régions périphériques et de montagne) ne pâtissent de ce soutien aux programmes d'agglomération et d'élimination des goulets d'étranglement. Par 23 voix contre 13, les sénateurs ont préféré suivre la majorité de la commission. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LFIInfr à l'unanimité. Au Conseil national, une minorité Gabi Huber (plr, UR) de la CTT-CN a présenté une proposition identique à celle défendue par la minorité Hess à la chambre des cantons. Malgré le soutien d'une majorité du groupe UDC et de la moitié du groupe PLR, cet amendement a été rejeté par 116 voix contre 57. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a approuvé le projet de la CTT-CE par 153 voix contre 23. En votation finale, les deux chambres ont confirmé leur décision, respectivement à l'unanimité et par 179 voix contre 6.<sup>12</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.09.2012  
NIKLAUS BIERI

Einer parlamentarischen Initiative Schmidt (cvp, VS) zur **Verwendung der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs**, wurde vom Nationalrat Mitte März Folge gegeben. Der Ständerat folgte hingegen im Herbst seiner Kommission (KVF), die schon 2011 der Initiative die Zustimmung verweigert hatte. Die parlamentarische Initiative hätte verlangt, dass neu 60% statt wie bisher 50% der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs aufgewendet werden. Als Begründung wurde die ab 2016 zu erwartende Finanzierungslücke im Strassenunterhalt und die angespannte Lage der Bundesfinanzen angegeben. Als Argument gegen die Initiative wurde im Ständerat vor allem der Umstand angegeben, dass die rund CHF 300 Mio. zwar dem Strassenverkehr zu Gute kämen, aber anderswo fehlen würden.<sup>13</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 26.11.2012  
NIKLAUS BIERI

Der parlamentarischen Initiative Maire (sp, NE) zur Beschränkung der Transportkosten für Lernende, welche einen kostengünstigen **Pauschaltarif für Lernende** zur Benützung des öffentlichen Verkehrs forderte, wurde von der nationalrätlichen Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur zwar Folge gegeben, der Nationalrat stimmte Ende November aber gegen die Initiative. Zuvor hatte schon die ständerätliche Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur der Initiative die Folge verweigert.<sup>14</sup>



PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 25.08.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH) reichte im September 2019 eine parlamentarische Initiative zum Thema **Mobility-Pricing** ein. Er forderte, dass die Schweiz ein Mobility Pricing für Strasse und Schiene einführt, bei welchem die folgenden Kriterien eingehalten werden: Es soll erstens für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr gelten; zweitens sollen die zu erhebenden Preise der effektiven Nutzung der Verkehrsinfrastruktur entsprechen; drittens sollen die Preise in Abhängigkeit der Tageszeit ausgestaltet werden und schliesslich können gemäss Bäumle weitere Faktoren, wie etwa die Umweltbilanz des entsprechenden Verkehrsträgers, mitberücksichtigt werden.

Die KVF-NR sprach sich im August 2020 mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen die Initiative aus. Die Kommissionmehrheit begründete ihren Entschluss mit den laufenden Arbeiten des Bundesrates zum Thema Mobility Pricing.<sup>15</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 16.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat behandelte in der Wintersession 2020 die parlamentarische Initiative Bäumle (glp, ZH) zur **Einführung eines Mobility-Pricings**. Bäumle führte aus, dass ein Mobility-Pricing zur Glättung von Verkehrsspitzen beitragen könne. Dafür würde eine neue Benutzungsgebühr für die Verkehrsinfrastrukturen geschaffen. Im Gegenzug würden aber andere Steuern und Abgaben (beispielsweise die Nationalstrassenabgabe) abgeschafft, weshalb insgesamt keine finanzielle Mehrbelastung für die Bevölkerung entstehe. Bäumle insistierte, dass das Thema nun angegangen werden müsse, in den letzten Jahren sei «wenig bis nichts passiert». KVF-NR-Minderheitssprecherin Schaffner (glp, ZH) befürchtete des Weiteren, dass lediglich Pilotprojekte durchgeführt werden, weil eine Verfassungsänderung, auf die dieser Systemwechsel bei der Finanzierung der Mobilität wohl hinauslaufe, nicht angepackt werden wolle.

Die Kommissionssprecher Fluri (fdp, SO) und Romano (cvp, TI) erläuterten, weshalb sich die Mehrheit der Kommission gegen Folge geben entschieden habe. Anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse im Kanton Zug habe aufgezeichnet werden können, dass die Umsetzung eines Mobility Pricings sehr komplex sei und aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten alle drei Staatsebenen einzubeziehen seien. Die Kommission sei zum Schluss gekommen, dass ein Gesetz zur Ermöglichung von Pilotversuchen einer Verfassungsänderung vorzuziehen sei. Damit folge sie der Linie des Bundesrates.

Aufgrund der Erläuterungen der Kommissionmehrheit zog Nationalrat Bäumle seine parlamentarische Initiative zurück; er wolle damit eine parallele Gesetzgebung vermeiden.<sup>16</sup>

## Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a décidé de **ne pas donner suite à** l'initiative parlementaire Scherrer (pa, BE) qui prévoyait une révision de la loi sur la circulation routière afin d'y inscrire et d'y relever les **limitations maximales de vitesse** autorisées **sur les routes** et les autoroutes, ce qui aurait signifié un transfert de compétences du Conseil fédéral au parlement. Le texte de l'initiant prévoyait de fixer les limites maximales sur les routes hors des localités à 100 km/h et à 130 km/h pour les autoroutes, celles-ci ayant pu être plus basses pour certains types de véhicules (camions, autocars, remorques) ou sur certains tronçons particulièrement dangereux. Pour la majorité de la chambre, la fixation des limitations de vitesse doit rester de la compétence du gouvernement, car cela nécessite de la souplesse et répond à des critères techniques qu'il serait regrettable de politiser. En outre, les limitations en vigueur aujourd'hui seraient pleinement satisfaisantes. La même chambre a également rejeté l'initiative parlementaire Frey (udc, ZH) (lv. pa. 91.422) qui entendait elle aussi inscrire les limitations générales de vitesse dans la loi et non dans les ordonnances, mais sans fixer de valeur à ces limitations.<sup>17</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 27.07.1999  
LAURE DUPRAZ

Le conseiller national Giezendanner (udc, AG) a lancé en juin une **initiative parlementaire**, cosignée de 96 députés, qui a fait couler beaucoup d'encre dans la presse nationale. L'initiative réclame l'ouverture d'un **deuxième tube autoroutier au Gothard** afin d'améliorer la sécurité. Quant à l'initiative populaire fédérale «pour une deuxième galerie au tunnel autoroutier du Saint-Gothard», lancée par le Parti de la liberté, son délai imparti pour la récolte de signatures a expiré en juillet.<sup>18</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 06.10.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil des Etats a donné suite à une **initiative parlementaire** Brändli (udc, GR), qui demande de **faire de la route cantonale traversant le Prättigau** (GR) (reliant Landquart et Klosters à la station de transbordement du tunnel de la Vereina) **une route nationale** de deuxième et de troisième classe. Le reclassement demandé permettrait financièrement au canton d'aménager la voie d'accès du tunnel de la Vereina. La CTT a proposé de charger le Conseil fédéral, par voie de motion, de procéder à une analyse globale des points sensibles du réseau des routes nationales. Cette motion a été transmise à l'unanimité au cours de la même session par le Conseil des Etats. Elle demande un rapport présentant un aperçu exhaustif de l'état des travaux de construction et d'aménagement des routes nationales, dans le sens d'une planification continue, en insistant sur les moyens permettant une transition de la phase d'achèvement à la phase d'extension et en indiquant les modifications de loi, le calendrier et les moyens financiers nécessaires.<sup>19</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.03.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a refusé par 105 voix contre 55 de donner suite à l'initiative parlementaire de Schenk (udc, BE). Elle visait à abolir la disposition de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, qui donnait la priorité absolue aux piétons sur les **passages cloutés** et à **réintroduire la disposition en vigueur antérieurement** (signe de la main pour annoncer le passage).<sup>20</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 22.06.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative parlementaire d'Ulrich Giezendanner (udc, AG) pour **entreprendre la planification des travaux d'une deuxième galerie autoroutière au Saint Gothard** a recueilli le soutien du Conseil National (93 voix contre 86 et 3 abstentions). Dans le camp des oui se trouvaient les UDC, PRD et PL, et dans le camp des non les PS, les Verts, les évangéliques et apparentés et la majorité des PDC (16/12). Le vote du National allait à l'encontre de celui de sa Commission des transports, qui avait par 13 voix contre 12 proposé de ne pas donner suite à l'initiative. Elle l'avait repoussé car elle considérait que celle-ci allait à l'encontre de la politique des transports qui visait à renforcer le transfert des marchandises de la route sur le rail.<sup>21</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 06.10.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a donné une suite favorable à l'initiative Brändli (udc, GR) pour le **reclassement de la route du Prättigau** (GR) via un complément à l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le Conseil fédéral a proposé de rejeter l'initiative, car il jugeait non opportun l'inclusion d'une route considérée comme principale dans le réseau déjà planifié des routes nationales. Néanmoins admettant la nécessité du contournement de Saas et la difficulté qu'éprouvait le canton des Grisons à couvrir ses dépenses routières, il a mis sur pied une ordonnance portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Dans celle-ci, la liaison N13 Landquart-Klosters/station de transbordement du tunnel de la Vereina est incluse dans le réseau des routes nationales. Par cette ordonnance, le Conseil fédéral a trouvé une solution acceptable en collaboration avec le canton dans le cadre du programme pluriannuel en cours pour les routes principales. Lors des votes, le Conseil national et le Conseil des Etats ont non seulement approuvé le rapport de la Commission mais aussi l'Ordonnance de l'Assemblée fédérale portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.<sup>22</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 12.06.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Après huit ans de travaux, le Conseil national a définitivement classé par 94 voix contre 61 l'initiative parlementaire de l'ancien conseiller Bundi (ps, GR). Le texte demandait que le **principe du pollueur payeur** soit inscrit dans la Constitution et que les transporteurs paient tous les coûts qu'ils occasionnent, y compris les coûts externes et les nuisances à l'environnement. Le Conseil national a estimé que cette initiative défavorisait trop fortement le trafic routier et qu'elle avait le tort de ne pas prendre en compte les transports publics.<sup>23</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 05.10.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a décidé de donner suite à une initiative parlementaire de Baader (udc, BL) par 96 voix contre 75. Le texte demandait le projet et la réalisation d'une **troisième galerie au Belchen** (A2/BL-SO). Selon Baader, le trafic s'acheminait vers une paralysie programmée si l'on restait à deux galeries. La construction d'une troisième galerie était le garant d'une absorption supplémentaire du trafic et le gage d'une plus grande sécurité. En plus, les conditions géologiques difficiles (présence d'anhydrite) autour des deux galeries existantes rendaient nécessaires des rénovations supplémentaires à celles qui se dérouleront entre 2001 et 2003. Avec 75 voix contre 71, le Conseil national a, par contre, rejeté l'initiative parlementaire de Wandfluh (udc, BE) (00.401) qui voulait que la route Spiez-Frutigen soit incluse dans le réseau national en tant que remplacement pour le tunnel du Rawil (BE-VS). Le classement de la route menant à l'aéroport de Zurich, proposé par Hegetschweiler (prd, ZH) (00.412), a connu le même sort par 81 voix contre 55.<sup>24</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 30.10.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que l'initiative Avanti demandait aussi le percement d'un deuxième tunnel au Gothard, la sous-commission des transports du Conseil national, en charge de concrétiser l'**initiative Giezendanner** (udc, AG), a décidé de poursuivre ses travaux indépendamment d'elle. Sa tâche était de modifier le texte de l'Initiative des Alpes, qui interdit tout développement des routes en transit depuis 1994. Ayant pris connaissance, mais ne se satisfaisant pas des résultats de l'étude analysant l'évolution de la charge du trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici 2020, la sous-commission a demandé à l'OFROU de réaliser des simulations supplémentaires sur base de variables de départ différentes. Les nouveaux résultats invitaient à considérer qu'un deuxième tunnel ne serait pas superflu. A la lumière de ces conclusions et des contours du contre-projet à Avanti, elle a tenu à éclaircir la situation et à rappeler la distinction entre les deux objets. A la fin du mois d'octobre, la commission des transports du Conseil national est entrée en matière par 14 voix contre 10 sur l'initiative Giezendanner. La minorité rose-verte s'est opposée en vain à ce développement du tissu routier au cœur des Alpes. Aux yeux de la majorité bourgeoise, l'infrastructure ne pourra pas assumer les augmentations de trafic à venir. Par conséquent, la circulation séparée en deux tunnels serait à même de minimiser les risques d'accidents. Pour la gauche, en revanche, un deuxième tunnel augmenterait la circulation et l'insécurité sur tout le réseau routier. La commission n'a toutefois pas mis un point final à l'élaboration du projet de loi, car elle voulait disposer d'informations supplémentaires. La sous-commission a donc été priée de retravailler son rapport, notamment pour y amener des précisions sur les éléments concernant la sécurité.<sup>25</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>26</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 01.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat lehnte eine parlamentarische Initiative Giezendanner (svp, AG) ab, welche die **Wiederzulassung von öffentlichen Rundstreckenrennen** (und damit auch Formel-1-Autorennen) verlangt. Angesichts der kleinräumigen Verhältnisse und der wirtschaftlichen Voraussetzungen sei der Bau einer modernen, für Formel-1-Rennen geeigneten Rundstrecke in der Schweiz kaum realisierbar. Dagegen sprächen auch Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsüberlegungen. Die Mehrheit der KVF-NR hatte sich für das Begehren ausgesprochen.<sup>27</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 25.08.2009  
NICOLAS FREYMOND

Contre l'avis de la majorité de sa CTT, le Conseil des Etats a décidé, par 21 voix contre 8, de donner suite à une initiative parlementaire Stähelin (pdc, TG) visant à **supprimer la vignette pour les vélos**. La majorité s'est ralliée à l'argumentaire de l'initiant soulignant l'archaïsme et l'inutilité du dispositif, dans la mesure où pratiquement tous les habitants du pays bénéficient d'une assurance responsabilité civile (RC). Pour la majorité de la CTT et la minorité rose-verte du plénum, deux arguments plaidaient pour le maintien de la vignette : la modicité du coût de cette assurance et le fait qu'environ 10% de la population, issus des milieux défavorisés, ne bénéficient pas d'une couverture RC privée. La CTT-CN a adhéré à la décision de la chambre haute.<sup>28</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 15.09.2010  
NICOLAS FREYMOND

La commission des affaires juridiques du Conseil national (CAJ-CN) a décidé de donner suite à deux initiatives du canton d'Argovie, une initiative du canton de Soleure, ainsi qu'à sept initiatives parlementaires déposées par des députés et des groupes de la chambre basse, toutes en faveur d'une **plus grande sévérité à l'égard des chauffards**. À l'inverse, elle a décidé de ne pas donner suite à une initiative Amstutz (udc, BE) prévoyant la publication systématique des jugements et l'inscription des condamnations sur le permis de conduire. Elle a en effet estimé que la définition de la notion de chauffard retenue par l'initiant était inapplicable, car elle ne tenait pas compte de la gravité des infractions. Elle a en outre jugé l'initiative inutile dans la mesure où la publication des jugements est d'ores et déjà possible si l'intérêt public, l'intérêt de la personne lésée ou l'intérêt de la personne habilitée à porter plainte l'exigent. Par ailleurs, elle a relevé que les autorités administratives et judiciaires concernées ont déjà accès à ces informations grâce à des registres automatisés. Suivant sa commission, le plénum a décidé, par 90 voix contre 67, de ne pas donner suite à cette initiative.<sup>29</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

La CTT-CE a présenté un projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR) consistant en la **suppression de la vignette pour les vélos** et concrétisant ainsi l'initiative parlementaire Stähelin (pdc, TG) à laquelle le Conseil des Etats et la CTT-CN avaient décidé de donner suite l'année précédente. La commission a motivé la suppression de cette assurance responsabilité civile (RC) obligatoire pour les cyclistes par ses coûts administratifs jugés excessifs et par le fait que plus de 90% de la population est couverte par une assurance RC privée. Cette assurance obligatoire subsistera cependant pour les cyclomotoristes.

Le Conseil fédéral s'est dit favorable en principe à la suppression de la vignette pour les vélos. Il a cependant mis en garde contre les inconvénients de cette suppression en matière de protection des personnes lésées. Selon le projet de la CTT-CE, une victime ne pourra en effet plus exiger la couverture du dommage directement auprès d'une assurance autorisée à pratiquer en Suisse : elle devra en premier lieu s'adresser à l'auteur du dommage, puis, si nécessaire, le poursuivre en justice. En outre, elle ne pourra bénéficier d'un soutien financier du Fonds national suisse de garantie (FNG) qu'à titre subsidiaire et sans doute plusieurs années après les faits, si l'auteur du dommage ne dispose pas d'une assurance RC privée. Pour ces raisons, le gouvernement a exigé l'octroi à la personne lésée d'un droit de créance contre le FNG, lorsqu'aucune assurance RC n'est tenue à des prestations ou que l'absence d'assureur est contestée.

Au Conseil des Etats, lors du débat d'entrée en matière, la suppression a été combattue par des sénateurs socialistes, qui ont rappelé que si elle permettait d'économiser 1 franc de coûts administratifs par vignette, elle engendrerait sans aucun doute une hausse des primes de la RC privée. Or si cette augmentation excède 4 francs, alors le nouveau système sera plus coûteux que l'ancien. L'entrée en matière a toutefois été décidée sans opposition. Lors de la discussion par article, le projet de la CTT n'a pas suscité de débats et les sénateurs ont approuvé tacitement l'amendement proposé par le Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LCR

par 25 voix contre 6 et 2 abstentions.

Au Conseil national, une minorité verte de la CTT-CN s'est opposée à l'entrée en matière, au motif que le système en vigueur fonctionne à satisfaction et que plusieurs associations de transports sont favorables à son maintien. Par 93 voix contre 56, les députés ont rejeté cette proposition, puis, sans discussion, ils ont adopté le projet, par 96 voix contre 51. En votation finale, les chambres ont confirmé leur premier vote, respectivement par 38 voix contre 2 et par 127 voix contre 58.<sup>30</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 17.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

La CTT-CN a présenté un projet de modification de la LCR (loi sur la circulation routière) en faveur d'un **durcissement des sanctions pénales à l'encontre des conducteurs sans permis**. Ce projet concrétise une initiative parlementaire Heer (udc, ZH) à laquelle les CTT des deux chambres ont décidé de donner suite, respectivement en 2008 et en 2009. Il prévoit qu'à l'avenir le fait de conduire un véhicule automobile sans avoir le permis de conduire requis soit sanctionné aussi sévèrement que le fait de conduire lorsque le permis a été retiré ou son utilisation interdite. Alors qu'aujourd'hui cette contravention n'est passible que d'une amende, elle vaudra dorénavant à son auteur une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire. La commission entend ainsi garantir l'égalité devant la loi et améliorer la sécurité routière. Le Conseil fédéral a approuvé sans réserve la modification proposée par la CTT-CN, relevant combien elle rejoignait dans l'esprit les propositions gouvernementales relatives au programme Via Sicura.

Après avoir décidé l'entrée en matière sans la moindre opposition, le Conseil national a adopté le projet de sa commission sans discussion et à l'unanimité. Le Conseil des Etats ayant fait de même, les deux chambres ont adopté cette modification de la LCR en votation finale, respectivement à l'unanimité et par 41 voix contre 1.<sup>31</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 04.05.2011  
SUZANNE SCHÄR

Für die 2010 beschlossene **Abschaffung der Fahrrad vignette** (obligatorische Haftpflicht) lief Anfang 2011 die Referendumsfrist ab, womit die entsprechende Revision des Strassenverkehrsgesetzes in Kraft trat.<sup>32</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 12.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im November 2010 hatte die KVF-NR beschlossen, den Vorprüfungsentscheid zur Parlamentarischen Initiative Sommaruga (sp, GE) vom März desselben Jahrs zu sistieren. Die Initiative verlangt die **Befreiung der Taxis von der Pflicht**, Kinder bis 12 Jahren oder unter 150 cm Körpergrösse in **einer Rückhaltevorrichtung** zu transportieren. Mit dem Sistierungsentscheid hatte die KVF-NR eine inhaltlich analoge Kommissionsmotion eingereicht, die der Nationalrat im April des Berichtsjahrs mit grosser Mehrheit annahm (10.3892). In der Folge gab die nationalrätliche Kommission im Mai nach erneuter Prüfung auch der Parlamentarischen Initiative Folge (19 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen), erhielt dazu aber keine Zustimmung ihrer Schwesterkommission im Ständerat. Dieser lehnte in der gleichen Session zudem die entsprechende Motion ab. In der Dezembersession entschied sich auch das Ratsplenum der Grossen Kammer deutlich für Folge geben. Damit ging das Geschäft erneut an die KVF-SR, deren Beurteilung Ende des Berichtsjahrs noch ausstand. Neben den Taxifahrern äusserten sich Anfang Jahr auch die Sportverbände kritisch zur neuen Rückhaltepflicht.<sup>33</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 15.03.2012  
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Sommaruga (sp, GE) für **familienfreundlichere Taxis** bzw. für die Befreiung der Taxis von der Pflicht, Kinder unter 150 cm Körpergrösse oder bis 12 Jahre mit einer Rückhaltevorrichtung zu transportieren, wurde im Berichtjahr von der KVF-SR erneut geprüft. Die Kommission beantragte, keine Folge zu geben und der Ständerat begrub das Geschäft in der Frühlingssession.<sup>34</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 10.12.2014  
NIKLAUS BIERI

Eine von Nationalrat Mörgeli (svp, ZH) im Dezember 2014 eingereichte parlamentarische Initiative fordert die **Anpassung der Sicherheitsmargen** von fix installierten Laser-Geschwindigkeitsmessanlagen an die Werte von fixen Radaranlagen. Der Toleranzbereich ist bislang bei Radaranlagen grösser, weil die Genauigkeit der Lasermessung höher ist. Die parlamentarische Initiative wird damit begründet, dass ein höherer Toleranzbereich nicht wegen der Messgenauigkeit der Messanlagen notwendig sei, sondern wegen der ungenauen Tachometer-Anzeigen in den Fahrzeugen. Die Sicherheitsmargen seien nur deshalb so niedrig, damit der Staat die schon budgetierten

Bussgelder auch einnehmen könne. Bis zum Ende des Jahres 2014 hatte die erstberatende, nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-NR) noch nicht über die parlamentarische Initiative befunden.<sup>35</sup>

**PARLAMENTERISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 15.12.2015  
NIKLAUS BIERI

Betreffend der parlamentarischen Initiative Mörgeli (svp, ZH) zur **Anpassung der Sicherheitsmargen** bei Geschwindigkeitsmessanlagen wurde 2015 von der KVF-NR Folgegeben empfohlen. Die Schwesterkommission gab der im Winter 2015 von Walter Wobmann (svp, SO) übernommenen Initiative hingegen keine Folge. Die KVF-NR kam im November 2015 auf ihren Entscheid zurück und unterstützte nun diesen Entscheid. Ein Minderheitenantrag Wobmann zwang den Nationalrat allerdings zur Abstimmung. Mit 102 gegen 85 Stimmen (1 Enthaltung) gab die grosse Kammer der Initiative im Dezember 2015 schliesslich keine Folge.<sup>36</sup>

**PARLAMENTERISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 15.03.2016  
NIKLAUS BIERI

Eine parlamentarische Initiative Müri (svp, LU) zum **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz**, eingereicht im Juni 2013, wollte den sogenannten Netzbeschluss zur Übernahme von rund 400 km Strassen der Kantone durch den Bund in Kraft setzen. Müri wiederholte, was er schon in der Debatte zur Erhöhung der Nationalstrassenabgabe vertrat: Die Koppelung des Netzbeschlusses mit der Erhöhung der Nationalstrassenabgabe sei gefährlich, da das Referendum gegen die Preiserhöhung der Autobahnvignette zustande kommen werde und gute Chancen habe, angenommen zu werden. Der Netzbeschluss, der an sich unbestritten sei, würde dabei ebenfalls abgelehnt. Die Geschichte gab Müri recht: Das Referendum kam zustande, worauf die Vorlage in der Volksabstimmung Ende November 2013 Schiffbruch erlitt. Im Dezember 2014, also ein Jahr nach dem Urnengang, kam die parlamentarische Initiative Müri in den Nationalrat. Eine knappe Kommissionsmehrheit beantragte dem Rat, der Initiative keine Folge zu geben, da bald darauf die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF auf den Tisch komme und der Netzbeschluss in diesem Zusammenhang wieder diskutiert werden könne. Eine starke Minderheit Killer (svp, AG) argumentierte jedoch für Folge geben, da gerade dies der Kommission erlaube, den Netzbeschluss wieder ins Spiel zu bringen. Mit 101 gegen 77 Stimmen (keine Enthaltungen) setzte sich die Kommissionsminderheit durch, der Nationalrat gab der Initiative Folge. In den Ständerat kam die parlamentarische Initiative erst am 15. März 2016. Mit dem Hinweis, dass die Räte bereits Beschlüsse zum NAF gefasst hätten und der Netzbeschluss da einbezogen sei, wurde der Initiative Müri diskussionslos keine Folge gegeben.<sup>37</sup>

**PARLAMENTERISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 08.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) eine **"Rasche Beseitigung der Exzesse"** in der Bestrafung von Tempo-Sündern im Strassenverkehr. Die im Rahmen der Via Sicura aufgenommene und der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" entlehnte verschärfte Ahndung von bedeutenden Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr werde, so Nationalrat Regazzi, exzessiv angewendet und führe zu einer generellen Kriminalisierung aller Autofahrer. Der Initiator wünscht sich eine Lockerung von "unbescholtene Autofahrern" bei gleichzeitiger Beibehaltung von harten Strafen für Raser. Die KVF-NR empfahl im November 2015 mit 13 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die eben erst in Kraft getretenen Massnahmen der Via Sicura sollten nicht bereits wieder geändert werden, zudem entspreche die harte Ahndung von Rasern dem in der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" formulierten Volkswillen. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. In der Debatte im Nationalrat griffen verschiedene Redner der SVP die Via Sicura an, so verdächtige etwas Jean-François Rime (svp, FR) die Kantone, mit Bussgeldern aus dem Strassenverkehr das Budget aufzubessern, und Jean-Luc Addor (svp, VS) bemängelte, die Via Sicura verhindere zwar Verkehrsoffer, provoziere aber "soziale, berufliche und familiäre Opfer". Mit 113 zu 72 Stimmen bei 4 Enthaltungen folgte der Nationalrat der Minderheit und gab der Initiative Folge. Die geschlossen stimmende SVP-Fraktion konnte dabei auf die Unterstützung einer Mehrheit von FDP, CVP und BDP zählen.

Die KVF-SR teilte die Auffassung ihrer Schwesterkommission und empfahl am 14. April 2016 einstimmig, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Sie verwies zudem auf das von ihr eingereichte Postulat 16.3267, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Der Ständerat folgte seiner Kommission am 8. Juni 2016, nahm das Postulat an und gab der parlamentarischen Initiative Regazzi mit 20 zu 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen keine Folge.<sup>38</sup>

PARLAMANTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 08.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Die **periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** von Autolenkerinnen und Autolenkern soll nicht ab dem 70. Altersjahr einsetzen, sondern erst ab dem 75. Dies verlangt eine parlamentarische Initiative Reimann (svp, AG), welche im Juni 2015 im Nationalrat eingereicht worden war. In den Nachbarländern gebe es trotz der EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG keine periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit und im Vergleich zur Schweiz auch keine nennenswerten Unterschiede in der Unfallstatistik. Der Bund missachte die Selbstverantwortung der älteren Autofahrer, so Nationalrat Reimann. Die KVF-NR sah indes in der periodischen Untersuchung ab dem 70. Altersjahr keine Diskriminierung und auch keine zu grosse Einschränkung in der Selbstverantwortung und beantragte im November 2015 mit 15 zu 9 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) stellte sich gegen diesen Antrag. Am 16. Dezember 2015 gab der Nationalrat der parlamentarischen Initiative Reimann mit 97 zu 82 Stimmen bei 4 Enthaltungen Folge. Zusammen mit knappen Mehrheiten der Fraktionen von CVP und FDP gewann die geschlossen stimmende SVP-Fraktion über die ablehnende Ratslinke. Im April 2016 beantragte auch die KVF-SR mit 6 gegen 3 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Die periodischen Kontrolluntersuchungen ab 70 Jahren seien nicht diskriminierend, zudem sei die Regelung im Rahmen der Via Sicura optimiert worden. Die Kommission verwies weiter auf das eigene Kommissionspostulat, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte Folgegeben. Am 8. Juni 2016 debattierte die kleine Kammer über das Geschäft. In den Voten wurde hauptsächlich auf die wissenschaftliche Evidenz eingegangen: Die Unfallstatistik zeige, dass alte Fahrerinnen und Fahrer keine Risikogruppe darstellten. Konrad Graber (cvp, LU) ging darauf nicht ein, empfahl dem Rat aber aus Effizienzgründen wie bei der parlamentarischen Initiative Regazzi keine Folge zu geben und erst den Bericht über die Evaluation der Via Sicura abzuwarten. Die kleine Kammer folgte entgegen diesem Votum der Minderheit Hösli und gab der Initiative mit 22 zu 19 Stimmen (keine Enthaltungen) Folge.<sup>39</sup>

PARLAMANTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 13.02.2017  
NIKLAUS BIERI

Eine parlamentarische Initiative Addor (svp, VS) mit dem Titel "**Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung**" verlangte, dass die mit dem Massnahmenpaket Via sicura eingeführte Rückgriffspflicht der Versicherer auf fehlbare Strassenverkehrsteilnehmende wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt wird. Vor der Verabschiedung der Via sicura konnten Versicherungen unfallverursachende Versicherte finanziell am Schaden beteiligen, mit der heutigen Rückgriffspflicht komme es zu Härtefällen, in denen eine zusätzliche Bestrafung durch den finanziellen Rückgriff nicht angemessen sei, argumentierte der Initiator, der die Initiative im Dezember 2015 im Nationalrat eingereicht hatte. Im Februar 2017 gab die KVF-NR der parlamentarischen Initiative mit 14 zu 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen Folge.<sup>40</sup>

PARLAMANTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 03.05.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative wollte Nationalrat Giezendanner (svp, AG) analog zur Fabi-Vorlage die **Schaffung eines Fasi**, eines Fonds zur Finanzierung und zum Ausbau der Strasseninfrastruktur, erreichen. Als er die Initiative 2012 eingereicht hatte, forderte Giezendanner, der Fasi sei im Gleichschritt mit Fabi zu schaffen. Die UREK-NR gab der Initiative im März 2013 Folge, da die Notwendigkeit einer Neuerung in der Strassenverkehrsfinanzierung unbestritten war. Während Fabi im Februar 2014 vom Volk angenommen wurde, blieb Giezendanners Vorstoss für ein Fasi liegen, weil auf die bundesrätliche Botschaft zur Strassenverkehrsfinanzierung gewartet wurde. Im Februar 2015 legte der Bundesrat seine Botschaft zum NAF vor und zog damit die Leitlinien zur Strassenverkehrsfinanzierung, weshalb die UREK-SR die parlamentarische Initiative Giezendanner im Mai 2015 ablehnte. Erst im Mai 2017 wurde die Initiative im Nationalrat behandelt. Drei Monate nach dem Volks-Ja zum NAF schien die Initiative so obsolet zu sein, dass Nationalrat Giezendanner darauf verzichtete, das Wort zu ergreifen. Mit 165 zu 8 Stimmen (2 Enthaltungen) wurde der Vorstoss diskussionslos abgelehnt.<sup>41</sup>

PARLAMANTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 17.05.2017  
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme der parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) zur **periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** ab 75 statt ab 70 Jahren, reichte die KVF-NR im März 2017 den Entwurf zu einer entsprechenden Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ein. Im Mai 2017 nahm der Bundesrat dazu Stellung. Der Bundesrat stellte darin fest, dass sich im Vernehmlassungsverfahren die Befürworter und Gegner einer späteren Prüfung der Fahrtüchtigkeit die Waage halten. Weil der Bundesrat die Eigenverantwortlichkeit der Seniorinnen und Senioren in diesem Bereich

fördern möchte, stimmte er einer Heraufsetzung des Untersuchungsalters zu, jedoch unter dem Vorbehalt flankierender Massnahmen wie beispielsweise Sensibilisierungskampagnen, damit die Verkehrssicherheit weiterhin gewährleistet sei.<sup>42</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 29.09.2017  
NIKLAUS BIERI

Nachdem einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) zur Heraufsetzung der **periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** vom 70. auf das 75. Altersjahr im Parlament Folge gegeben worden war, behandelte der Nationalrat im Juni 2017 eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Eine Mehrheit der KVF-NR empfahl die Annahme, eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) wollte die Vorlage so ändern, dass eine erste obligatorische Untersuchung mit 70 Jahren stattfindet, die nächste aber erst mit 75 (statt alle zwei Jahre, wie bisher). In der Debatte wurden hauptsächlich die Antworten von Ärzteverbänden im vom Astra in dieser Sache durchgeführten Vernehmlassungsverfahren herangezogen. Der Nationalrat folgte schliesslich seiner Kommissionsmehrheit und nahm das höhere Alter bei der ersten Fahrtüchtigkeitsprüfung mit 143 zu 15 Stimmen (bei 26 Enthaltungen) an. Im September 2017 stimmte auch der Ständerat der Vorlage trotz eines eindringlichen Appells von Ständerat Jositsch (sp, ZH) mit 34 zu 4 Stimmen (5 Enthaltungen) zu. In den Schlussabstimmungen vom 29. September 2017 wurde die Gesetzesänderung in beiden Kammern klar angenommen.<sup>43</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 09.04.2018  
NIKLAUS BIERI

Aufgrund der Annahme der Motion KVF-SR am 27. Februar 2018 sah die KVF-SR keinen weiteren Handlungsbedarf bezüglich der Via sicura. Sie beschloss deshalb an ihrer Sitzung vom 9. April 2018 einstimmig, der parlamentarischen Initiative Addor (svp, VS) **"Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung"** keine Folge zu geben. Aus dem gleichen Grund empfahl sie ihrem Rat mit 8 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die im September 2016 vom Nationalrat angenommene Motion Gschwind (cvp, JU) "Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen" abzulehnen. Der im Rat noch nicht behandelten, im März 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative Rieder (cvp, VS) "Via sicura. Zurück zur Vernunft" wollte die KVF-SR mit 8 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung ebenfalls keine Folge geben. Ständerat Rieder zog seine parlamentarische Initiative im Mai 2018 zurück.<sup>44</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 04.04.2019  
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Rutz (svp, ZH) **«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»** wurde im April 2019 von der KVF-SR behandelt. Die Kommission blieb bei ihrer schon im Januar 2018 geäusserten Haltung, dass das Ansinnen des Initianten zu stark in die Kantons- und Gemeindeautonomie eingreifen würde, und empfahl ihrem Rat, der Initiative keine Folge zu geben.<sup>45</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 05.04.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit seiner im Juni 2018 eingereichten parlamentarischen Initiative **«Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen»** schlug Jean-Pierre Grin (svp, VD) eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vor, welche die Aufhebung des temporären Führerausweisentzugs bei einmaligen leichten bis mittelschweren Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsordnung zugunsten einer verordneten Weiterbildungsmassnahme ermöglichen soll. Mitte Oktober 2018 gab die KVF-NR der Initiative Folge, die KVF-SR lehnte das Ansinnen im April 2019 jedoch ab.<sup>46</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 11.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Mauro Tuena (svp, ZH) forderte mit einer im Dezember 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative die **Zulassung von allen anerkannten Ärztinnen und Ärzten zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen**. Der Initiant ortete im Strassenverkehrsgesetz und in der Verkehrszulassungsverordnung zuviel Bürokratie: Eine in der Verordnung vorgeschriebene Weiterbildung für zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassene Ärztinnen und Ärzte sei kompliziert und teuer. Die Regelung der Zulassung führe «zu einer absurden und ausufernden Pathologisierung der betroffenen Verkehrsteilnehmer und zu einer völlig unverhältnismässigen Aufblähung der Disziplin Verkehrsmedizin». Nationalrat Tuena schlug stattdessen vor, dass alle anerkannten Ärztinnen und Ärzte zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassen werden sollten. Der Mehrheitsantrag der KVF-NR hiess, der Initiative keine Folge zu geben, eine



Minderheit Giezendanner (svp, AG) wollte Folge geben.

In der Ratsdebatte vom 11. Juni 2019 äusserte sich auch der als Arzt und Ratsmitglied von Tuena in seinem Votum adressierte Pierre-Alain Fridez (sp, JU): Er hielt fest, die aktuelle Regelung entlaste die Ärzteschaft und schütze sie davor, Fehler zu begehen. Eine Mehrheit im Rat hielt eine Spezialisierung der Ärzte für verkehrsmedizinische Untersuchungen weiterhin für sinnvoll. Mit 102 zu 76 Stimmen (1 Enthaltung) beschloss der Rat, der Initiative keine Folge zu geben.<sup>47</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 18.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte der kleinen Kammer, der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) «**Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**» Folge zu geben. Der Ständerat entschied sich jedoch im Juni 2019 mit 20 gegen 16 Stimmen (1 Enthaltung) für den Antrag seiner Kommission und somit gegen Folgegeben.<sup>48</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 17.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD) «**Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen**» verlangt, dass der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis auch nach einer leichten bis mittelschweren Widerhandlung wiedererteilt werden kann, wenn die fehlbare Person eine Nachschulung absolviert hat. Die KVF-NR hatte der Initiative im Oktober 2018 Folge gegeben, die KVF-SR hatte ihr im April 2019 jedoch keine Zustimmung erteilt.

Nach erneuter Prüfung entschied die nationalrätliche Kommission im August 2019 wiederum auf Folge geben; wie schon beim ersten Entscheid stand für die Kommissionsmehrheit das Verhindern von Härtefällen im Vordergrund. Im September debattierte der Nationalrat über die parlamentarische Initiative. Für die Kommissionsminderheit begründete Nationalrat Hadorn (sp, SO) deren Antrag, keine Folge zu geben: Noch immer gebe es zu viele Getötete oder Schwerverletzte im Strassenverkehr, es gebe daher keinen Anlass, die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit kurz nach der Einführung der Via sicura bereits wieder auszuhöhlen. In der grossen Kammer setzte sich die Haltung der Kommissionsmehrheit jedoch durch: Der parlamentarischen Initiative wurde mit 100 gegen 73 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) Folge gegeben.<sup>49</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 20.01.2020  
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative verlangte Nationalrat Christian Lüscher (fdp, GE), dass die **Umstände bei dringlichen Fahrten von Blaulichtorganisationen besser gewürdigt** würden – dies im Fall, dass Fahrerinnen und Fahrer von Polizei-, Feuerwehr-, Ambulanz- oder Zollfahrzeugen für Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz bei Einsatzfahrten gebüsst würden. Der Initiator betonte, das Ziel sei nicht die Straffreiheit, es gebe aber ein öffentliches Interesse daran, dass Ordnungskräfte oder Rettungspersonal so schnell wie möglich eingreifen können. Ein Urteil solle deshalb nicht auf Grundlage der Umstände gefällt werden, die der Justiz bekannt seien, sondern auf der Grundlage jener Umstände, die den Fahrerinnen und Fahrern im Moment des Einsatzes bekannt seien. Bei der KVF-NR stiess das Anliegen auf Wohlwollen: Mit 16 zu 8 Stimmen gab die Kommission der Initiative Folge.<sup>50</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 11.02.2020  
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD) «**Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen**» wurde im Februar 2020 von der KVF-SR geprüft. Die Kommission stellte dabei mit 9 zu 3 Stimmen (bei einer Enthaltung) den Antrag an ihren Rat, dem Beschluss des Nationalrates, der Initiative Folge zu geben, nicht zuzustimmen. Das mit der Via sicura eingeführte Kaskadensystem bei Führerausweisentzügen sei wirkungsvoll und solle nicht geändert werden.<sup>51</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 26.05.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine von Walter Wobmann (svp, SO) im September 2019 eingereichte parlamentarische Initiative befasste sich mit dem **Stau im Strassenverkehr**. Solange die jährlichen Stautunden im Strassenverkehr über dem Wert von 12'000 lägen, solle der Bundesrat darauf verzichten, weitere Abgaben auf Treibstoffen zu erheben oder Konzepte wie etwa Mobility Pricing einzuführen, so Wobmann.

Die KVF-NR beantragte im Mai 2020 mit 15 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die Mehrheit argumentierte, dass zur Verminderung der Stautunden gezielte Ausbauten im Rahmen des «STEP Nationalstrasse» nötig seien. Zudem sollten die bestehenden Strassen effizienter genutzt werden. Eine Umsetzung

der Initiative hingegen würde die Liquidität des NAF reduzieren, damit den geforderten Unterhalt und den Ausbau der Strassen verhindern und somit die Anzahl der Stautunden noch vergrössern. Die Minderheit (bestehend aus allen SVP-Mitgliedern der KVF-NR) wies darauf hin, dass die Strassenbenutzerinnen und -benutzer in vielfältiger Weise für den Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur bezahlten, dafür aber bei Weitem nicht die erforderliche Gegenleistung erhielten.<sup>52</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 03.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2020 befasste sich der Ständerat mit der parlamentarischen Initiative **«Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern»** von Jean-Pierre Grin (svp, VD). Im Namen der Mehrheit der KVF-SR erläuterte Stefan Engler (cvp, GR) die Argumente, die gegen das Anliegen sprachen. Zum einen solle es immer eine gewisse Mindestdauer geben, wenn es zum Entzug des Führerausweis komme. Damit soll es nicht dazu kommen, dass bei gewissen leichten Verkehrsdelikten von den Betroffenen eine Nachschulung anstelle eines Führerscheinentzugs gewählt würde. Dies würde dem «präventiven Instrument des Warnentzugs» zuwiderlaufen, so Engler. Zum anderen könne auf Personen, die aufgrund ihres Berufs besonders auf den Führerausweis angewiesen sind, bereits heute Rücksicht genommen werden, indem bei diesen die Mindestentzugsdauer unterschritten werden kann. Schliesslich wies Engler noch darauf hin, dass in Kürze eine Revision des SVG anstehe, im Rahmen welcher das gesamte Sanktionssystem unter die Lupe genommen werde. Für die Kommissionsminderheit erläuterte Hansjörg Knecht (svp, AG), dass die vorliegende Initiative nur auf eine Verhinderung von Härtefällen bei erstmaligen leichten oder mittelschweren Widerhandlungen abziele, da diese Vergehen mit einem Führerausweisentzug unverhältnismässig hart bestraft würden. Er appellierte in der Folge, der Initiative zuzustimmen, um solche Härtefälle zu verhindern. Die kleine Kammer folgte jedoch der Mehrheit ihrer Kommission und gab der Initiative mit 28 zu 8 Stimmen bei einer Enthaltung klar keine Folge.<sup>53</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 21.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 beugte sich der Nationalrat über die parlamentarische Initiative **«Keine zusätzlichen Belastungen der Verkehrsteilnehmer wegen Stautunden»** von Walter Wobmann (svp, SO). Diese war bereits von der KVF-NR abgelehnt worden und fand nun auch in der grossen Kammer keine Mehrheit. Für die Kommissionsmehrheit resümierte Martin Candinas (cvp, GR), dass die finanziellen Mittel für Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes unabhängig von den Stautunden sichergestellt werden müssten; dafür brauche es regelmässige Einnahmen durch Abgaben der Strassenbenutzerinnen und -benutzer. Mit Annahme der Initiative würde die Finanzierung des Nationalstrassennetzes erst recht unter Druck geraten. Der parlamentarischen Initiative wurde schliesslich deutlich mit 135 zu 52 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge gegeben.<sup>54</sup>

## Eisenbahn

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 27.12.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Mit einer parlamentarischen Initiative (Pa.lv. 85.236) unterbreitete Ständerat Cavelti (cvp, GR) **eine nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch politisch gezielte Verständigungslösung: das «Alpen-Y»**, das die Vorteile der beiden umstrittenen Varianten in einem einzigen, billigeren Projekt vereinen soll. Dieser Y-Tunnel würde im Süden oberhalb Biasca im Bleniotal beginnen und sich südlich von Disentis in zwei Aste, einen westlichen nach Amsteg (UR) und einen östlichen nach Trun (GR), aufteilen. Zwischen Amsteg und Erstfeld würde an die bestehende Gotthardbahn, in Trun an eine neu zu erstellende Normalspurstrecke Disentis–Chur angeschlossen. Während die an der Gotthardstrecke liegenden Kantone diesen Vorschlag mindestens für prüfenswert hielten, zeigten sich die Ostschweizer ablehnend und kritisierten insbesondere, dass mit der Y-Variante der gesamte Nord-Süd-Verkehr nach Biasca geführt und sich in den Raum Bellinzona–Chiasso–Mailand ergiessen würde. Die Anhänger der Splügenbahn wiesen daher einmal mehr auf die Vorteile einer Linienführung über Chur nach Chiavenna–Mailand hin, welche auch von Vorarlberg und der Lombardei bevorzugt wird (Siehe auch Po. 85.518). Nachdem die vier Bundesratsparteien in ihrem gemeinsamen Aktionsprogramm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (siehe auch Mo. 84.551) für die stärkere Verlagerung des Nord-Süd-Transit-Schwerverkehrs auf die Schiene plädiert und auf einen möglichst raschen Linienentscheid bezüglich einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale gedrängt hatten (siehe auch Mo. 85.592), fand auch im Nationalrat ein Meinungsumschwung statt, wobei vor allem verkehrspolitische und ökologische

Argumente ausschlaggebend waren: Gegen den Willen des Bundesrates überwiesen die Volksvertreter in ihrer Dezembersession mit 107 zu 32 Stimmen eine Motion (Mo. 84.452) des Tessiner Freisinnigen Salvioni, die das Vorantreiben der Planungsarbeiten und – in einem nur als Postulat überwiesenen Teil – einen beschleunigten Baubeginn der neuen Alpendurchquerung verlangte.<sup>55</sup>

**PARLAMENARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 18.12.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Bezüglich der Linienführung einer neuen Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz gingen die Meinungen nach wie vor auseinander, wobei Italien zusammen mit den Ostschweizer Kantonen die Splügenvariante forcierte. Eine im Auftrag der Ständeratskommission erstellte Expertise über die Realisierbarkeit eines «Alpen-Y» als Alternative zu einem Splügen- oder Gotthard-Basistunnel kam zum Schluss, dass eine solche Y-Linienführung sich gut in das bestehende und geplante europäische Schienennetz einfügen würde. Nachdem der Bündner Ständevertreter Cavelti (cvp) seine diesbezügliche parlamentarische Initiative zurückgezogen hatte, überwiesen beide Räte gleichlautende Kommissionsmotionen. Danach sollen die Entscheidungsgrundlagen für die neue Alpenbahntransversale unter Einbezug des Y-Vorschlags und der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie (siehe auch Mo. 85.490) so aufgearbeitet werden, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann. **Der Bundesrat beauftragte in der Folge eine Expertenkommission, die vier diskutierten Varianten bis Ende 1987 einer vergleichenden Analyse zu unterziehen.**<sup>56</sup>

**PARLAMENARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 18.11.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national n'a pas donné suite à une initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) concernant le **tunnel de base du Zimmerberg** (ZH). La première étape des travaux, faisant partie de «Rail 2000» (deuxième ligne à double voie entre Zurich et Thalwil), devrait se terminer en 2003. Tandis que la seconde partie, c'est-à-dire le percement de la partie NLFA du tunnel (deuxième phase des NLFA), ne devrait débuter qu'en 2006 (de 2006 à 2013). Dans un souci de rationalisation des coûts, l'initiative proposait d'avancer le début des travaux de la deuxième partie (NLFA) à 2003, afin d'utiliser le tunnelier de 2'000 tonnes qui sera sur place au lieu de le faire démonter puis remonter trois ans plus tard. Cette solution a également été soutenue par les gouvernements des cantons de Zurich, de Zug et de Lucerne, en cours d'année. L'avancement des travaux permettrait, selon l'initiant, d'économiser environ CHF 50 à 90 millions et d'ouvrir au trafic le tunnel du Zimmerberg en 2007 au lieu de 2013. Les députés ont toutefois rejeté l'initiative par 75 voix contre 56, craignant qu'elle ne déstabilise l'ensemble du puzzle des NLFA. Si ce tronçon se faisait plus tôt, CHF 615 millions environ devraient être disponibles près de sept ans avant la date fixée dans le budget général des NLFA. Toutefois, le Conseil fédéral a autorisé le DETEC (lors d'une séance du 23 juin) à lancer rapidement la procédure d'approbation des plans pour construire le Zimmerberg, au cas où un financement de tiers était trouvé (privés ou collectivités régionales et locales).<sup>57</sup>

**PARLAMENARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 19.05.2009  
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'échec de la LOSETP, la CTT-CN a décidé à l'unanimité de déposer une initiative parlementaire de commission afin de **renforcer la police ferroviaire**. Pour rallier les commissaires PS et UDC, il a fallu abandonner la possibilité de privatiser la police des transports et octroyer à cette dernière des compétences plus étendues. La question de l'armement éventuel de l'organe de sécurité ne sera pas réglée au niveau de la loi, afin que le Conseil fédéral ait la possibilité, le cas échéant, de le modifier rapidement en fonction de l'évolution de la situation.<sup>58</sup>

**PARLAMENARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 18.06.2010  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, la CTT-CN a présenté le **projet de loi sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST)**, qu'elle a élaboré suite à l'échec, l'année précédente, du projet gouvernemental portant le même titre. S'il reprend tels quels les éléments non contestés de la première tentative, le nouveau projet exclut la possibilité de déléguer à des tiers les tâches relevant de la police des transports, afin de rallier le PS et l'UDC qui avaient catégoriquement refusé leur privatisation. Il définit en outre précisément les tâches respectives de la police des transports et du service de sécurité. Concernant l'armement éventuel des policiers des transports, la commission a renoncé à légiférer, préférant confier au gouvernement la compétence d'en décider en fonction de l'évolution de la situation. Le Conseil fédéral a émis un avis très favorable sur l'ensemble du projet, ne formulant aucune critique, ni même la moindre réserve. Il

a par ailleurs souligné la nécessité de remplacer la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer, en raison de son obsolescence manifeste.

Lors de la session de printemps, le Conseil national a approuvé l'entrée en matière sans opposition. Lors de la discussion par article, l'armement des agents de la police des transports a une nouvelle fois suscité la controverse. Une minorité Lachenmeier-Thüring (verts, BS) a proposé d'exclure expressément la possibilité pour ces agents de porter des armes à feu, estimant que ni leur sécurité, ni celle des usagers des transports publics ne l'exigent, d'autant plus que l'arrestation et la poursuite pénale sont de la compétence des polices cantonales auxquelles la police des transports ne fait que remettre les contrevenants. À l'inverse, Max Binder (udc, ZH), au nom de la commission, a rappelé que le choix de cette dernière de confier au Conseil fédéral la compétence de déterminer l'équipement de la police des transports en fonction des risques effectifs résultait d'un compromis entre partisans et adversaires du précédent projet. Par 113 voix contre 30, les députés ont suivi leur commission et rejeté la proposition minoritaire. Une minorité Markus Hutter (plr, ZH) a en outre proposé de permettre non seulement à la police des transports, mais aussi au service de sécurité d'arrêter provisoirement les resquilleurs à des fins d'identification et de maintien de la sûreté. La commission a répliqué que l'attribution d'une compétence policière à des agents ne disposant pas de la formation correspondante était problématique, en pratique comme du point de vue de l'Etat de droit, et revenait d'ailleurs peu ou prou à supprimer la distinction entre service de sécurité et police des transports. Là encore, le plénum a suivi sa CTT, par 128 voix contre 30. Les autres dispositions n'ont pas suscité de discussion et, au vote sur l'ensemble, le projet de LOST a été adopté par 152 voix contre 5.

Au Conseil des Etats, le projet a reçu un accueil très favorable. Sur proposition de leur commission, les sénateurs l'ont toutefois amendé afin d'obliger toute entreprise de transport qui gère sa police des transports à offrir ses prestations aux autres entreprises de transport à des conditions comparables, l'OFT étant par ailleurs habilité à statuer en cas de litige. Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté le projet ainsi modifié à l'unanimité. La chambre basse ayant tacitement éliminé cette unique divergence, la LOST a été adoptée en votation finale à l'unanimité par les deux conseils.<sup>59</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 19.10.2018  
NIKLAUS BIERI

Die aus zwölf Mitgliedern – je zwei Mitgliedern der Finanzkommissionen (FK), der Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte – bestehende Aufsichtsdelegation für die Neat (NAD) hatte beschlossen, sich per Ende der laufenden Legislatur aufzulösen. Einerseits seien die meisten Grossbauten mittlerweile abgeschlossen, andererseits würde die Aufrechterhaltung der NAD bis zur für 2020 geplanten Inbetriebnahme des Ceneri-Tunnels dazu führen, dass über die Parlamentswahlen von 2019 hinaus für eine oder zwei Sitzungen ein Wissenstransfer erfolgen müsste, was unverhältnismässig erscheine, begründeten die Mitglieder der NAD ihren Entscheid. Weil zur vorzeitigen **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** eine Änderung des Alptransitgesetzes notwendig ist, erarbeitete die FK-SR eine entsprechende Vorlage, die im Oktober 2018 mit einem Bericht an die Ständekammer ging.<sup>60</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 11.12.2018  
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2018 war die **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** (NAD) ein Traktandum im Ständerat. Die von einer parlamentarischen Initiative der FK-SR ausgehende Vorlage, welche im Alptransitgesetz Artikel 20, Absätze 3, 4 und 5 aufheben und damit eine vorzeitige Auflösung der NAD ermöglichen soll, wurde in der kleinen Kammer einstimmig angenommen. Sollte sich auch der Nationalrat für die Änderung des Alptransitgesetzes aussprechen, so würde die Finanzkommission die Berichterstattung bis zum Ende der Bauarbeiten übernehmen.<sup>61</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 22.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Im 19. März 2019 stimmte auch der Nationalrat einer Änderung des Alptransitgesetzes, welche die **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** bezweckt, diskussionslos und einstimmig (keine Enthaltung) zu. In den Schlussabstimmungen, die in beiden Räten am 22. März abgehalten wurden, nahm die grosse Kammer die Änderung wiederum einstimmig (mit 196 Stimmen, keine Enthaltung) an und auch die kleine Kammer stimmte ihr einstimmig (mit 43 Stimmen und einer Enthaltung) zu. Damit wird die Neat-Aufsichtsdelegation per Ende der laufenden Legislatur aufgelöst und die

Finanzkommission übernimmt die Aufsichtstätigkeit bei der Neat.<sup>62</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 06.07.1990  
SERGE TERRIBILINI

Devant le besoin d'aider les villes à résoudre leurs problèmes de circulation et en dépit du rejet d'une politique coordonnée des transports en votation populaire, **l'idée d'une ponction dans le produit des droits d'entrée sur les carburants afin de financer en partie les transports publics d'agglomération rencontre un nombre toujours plus important de partisans**. Pour sa part, le Conseil fédéral a répondu favorablement à l'initiative parlementaire Béguelin (ps, VD), que le Conseil national avait acceptée en 1989. Le gouvernement a, à cet effet, proposé le transfert annuel d'une somme de 150 millions de francs dès 1992. Il a précisé vouloir agir par voie d'ordonnance afin d'accélérer le mouvement. A l'origine, une révision de la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants avait été élaborée et mise en consultation en 1989. Elle y a rencontré l'approbation d'une bonne part des cantons, partis et organisations et a montré l'existence de besoins évidents en ce domaine. La crainte de voir limiter les fonds pour la construction des routes a cependant soulevé quelques oppositions, notamment de la part du lobby automobile et des régions de montagne qui craignent d'être défavorisées au profit des villes.<sup>63</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 13.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrätin Rytz (gp, BE) im März 2018 die Einsetzung einer ständigen parlamentarischen **Aufsichtsdelegation zur Steuerung der bundesnahen Betriebe im Verkehrs- und Fernmeldebereich**. Weil der Postauto-Skandal gezeigt habe, dass Handlungsbedarf bestehe, solle eine parlamentarische Aufsichtsdelegation nach dem Vorbild der NEAT-Aufsichtsdelegation die parlamentarische Oberaufsicht vertiefter wahrnehmen als bisher. Die zu schaffende Aufsichtsdelegation solle aus Mitgliedern der Finanz-, der Geschäftsprüfungs- und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte zusammengesetzt sein. Im Juni 2019 zog die Initiatorin ihr Anliegen jedoch zurück: Nationalrätin Rytz begründete diesen Schritt einerseits mit der ablehnenden Haltung der GPK, andererseits mit ähnlichen Bestreben im Ständerat, für welche die Initiatorin mit dem Rückzug ihrer Initiative Platz schaffen wollte.<sup>64</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.10.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 reichten Vertreterinnen und Vertreter der SP-, Grünen-, Mitte- sowie der FDP.Liberalen-Fraktion vier gleichlautende **parlamentarische Initiativen** ein (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lps, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Mit diesen Vorstössen wurde der Bundesrat aufgefordert, für **vergünstigte Tarife im öffentlichen Verkehr für Schulklassen** zu sorgen. Exkursionen von Schulklassen erfüllten wichtige pädagogische, soziale und kulturelle Funktionen für die Kinder und Jugendlichen und sollten entsprechend gefördert werden, so die Initiatorinnen und Initianten.

Die zuständige KVF-NR befasste sich im Oktober 2020 mit den Initiativen und gab dem Vorhaben mehrheitlich Folge (15 zu 10 Stimmen). Die Kommission vertrat die Ansicht, dass ausserschulische Aktivitäten für die Bildung der Kinder und Jugendlichen wichtig seien. Eine Minderheit war hingegen der Auffassung, dass damit in die Kompetenz der Kantone und Gemeinden eingegriffen würde, die für Bildungsfragen zuständig seien.<sup>65</sup>

### Schifffahrt

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 10.05.2006  
MAGDALENA BERNATH

Die grosse Kammer lehnte eine parlamentarische Initiative Zisyadis (pda, VD) im Vorprüfungsverfahren ab, welche vom Bundesrat verlangt hatte, die **Planung für den Bau eines Rhein-Rhone-Kanals** unverzüglich an die Hand zu nehmen. Die Ratsmehrheit vertrat die Auffassung, ein solcher Kanal entspreche nicht der verkehrspolitischen Prioritätensetzung des Bundes. Auch unter natur- und landschaftsschützerischen Aspekten sei die Realisierung eines solchen Grossprojektes nicht unbedenklich. Dieses alte Projekt hatte die Schweiz 1993 begraben.<sup>66</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 25.06.2020  
ANJA HEIDELBERGER

Im Dezember 2019 forderte die SVP-Fraktion als Reaktion auf den Nachtragskredit IIa zum Voranschlag 2019 in einer parlamentarischen Initiative die **Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) im Zusammenhang mit den Hochseeschiffahrt-Bürgschaften**. Im Zentrum der Untersuchung der PUK solle die Kontrolle und Führung der Hochseeschiffahrt durch den Bundesrat sowie durch die Verwaltung, insbesondere durch das BWL und das SSA, seit 2002 sowie die Rolle der Geldinstitute und Revisionsgesellschaften stehen. Die Bürgschaften hätten für den Bund bereits Kosten in der Höhe von CHF 200 Mio. mit sich gebracht und es seien noch weitere Bürgschaften über CHF 500 Mio. offen, die ebenfalls noch gezogen werden könnten.

Im Juni 2020 veröffentlichte die GPK einstimmig einen Mitbericht zur Forderung der SVP-Fraktion, in dem sie die Einsetzung einer PUK als nicht gerechtfertigt ablehnte, da die genannten Punkte aktuell durch GPK, FinDel und andere Organe untersucht werden oder bereits untersucht worden seien. Eine PUK bringe daher keinen Mehrwert, aber hohe Kosten und grossen administrativen Aufwand.<sup>67</sup>

### Luftfahrt

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 23.06.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Au refus du Conseil fédéral l'année passée de permettre à EasyJet de relier le matin Barcelone depuis Genève (Swissair ne volant que le soir et utilisant donc que l'un des deux vols de sa concession), le conseiller Frey (prd, NE) y a répondu par le biais d'une initiative parlementaire. Celle-ci, contresignée par 65 parlementaires, visait à **ouvrir le ciel suisse à davantage de concurrence**, avant même la libéralisation introduite par le bilatérales, en permettant à des compagnies indépendantes comme EasyJet, d'utiliser les lignes que possède Swissair dans le cadre de son monopole. La proposition n'a pas obtenu l'appui de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national. Sans s'opposer à la demande de Frey, elle a cependant estimé qu'il n'était pas nécessaire d'accélérer un processus qui se réalisera de toute manière par le biais de l'accord bilatéral sur les transports aériens négociés avec l'UE. Ce dernier prévoit la suppression de tout monopole sur l'ensemble du territoire commun constitué par l'Union Européenne et la Suisse. Estimant que c'était exactement ce que demandait Frey, la Commission a décidé de renvoyer la requête à plus tard. Par la suite, Frey a retiré son initiative.<sup>68</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 16.12.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

En décembre, le Conseil fédéral a été rappelé à la protection contre le bruit des aéroports. Avec 83 voix contre 73, le Conseil national a soutenu une initiative parlementaire de Hegetschweiler (prd, ZH) qui demandait que **soient financés des mesures contre le bruit du trafic aérien par la Confédération** tout comme pour les trains et les routes. La décision du National constituait une surprise, car sa Commission pour les transports s'était opposée à l'initiative de Hegetschweiler. Le Conseil fédéral a subi un autre rappel à l'ordre en décembre. Dans le cadre de la cinquième étape de la construction de l'aéroport de Zurich-Kloten, le Tribunal fédéral a donné tort aux recourants pour ce qui est des infrastructures en elles-mêmes, mais en ce qui concerne le bruit, il a rabroué le Conseil fédéral, le priant de **ramener les valeurs limites d'expositions au bruit pour les aéroports nationaux de 65 à 60 décibels**. Parallèlement, il a aussi exigé que dans le domaine de la protection de l'air les normes en vigueur soient respectées. Pour le Tribunal fédéral, les limites établies en avril par le Conseil fédéral contre la protection du bruit des aéroports n'étaient pas compatibles avec les lois sur la protection de l'environnement et devaient être abaissés à 60 décibels pour les trois aéroports nationaux.<sup>69</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 31.05.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Par 85 voix contre 65, le Conseil national a rejeté une initiative parlementaire des Verts qui exigeaient l'interdiction générale des vols de nuit sur les aéroports suisses entre 22 heures et six heures. Aux dangers de la santé des riverains des aéroports, les opposants ont fait valoir les coûts de réaménagement du territoire et des mesures antibruit, ainsi que une perte d'attractivité de Kloten et Cointrin. A cette occasion, Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) a retiré son initiative qui demandait au Conseil fédéral de fixer des valeurs limites d'exposition au bruit (00.433). Elle a motivé son geste par le fait que le Tribunal fédéral et les recommandations d'une commission d'experts lui avaient donné raison. Tenant compte des jugements et des conclusions de ces derniers, le Conseil fédéral a fixé à 60 décibels les **seuils de tolérance au bruit autour des aéroports**. Au lieu des CHF 220 millions envisagés en avril 2000, la facture pour les indemnités et les aménagements nécessaires est estimée à CHF 2,3 milliards. Elle se répartira à raison

de 75% pour Zurich et 25% pour Cointrin. L'essentiel des charges, soit environ CHF 2 milliards, servira à indemniser les propriétaires dont les biens immobiliers subissent une perte de valeur. Le reste, à savoir le coût de la pose de protections sonores, est estimé à CHF 302 millions (221 autour de Kloten, 81 dans le voisinage de Cointrin). Les constructions seront restreintes sur les terrains où le bruit dépasse les valeurs seuils (entre 55 et 60 décibels par jour, selon le type d'occupation des zones). Le développement du logement y sera en principe prohibé. Les mesures décrétées ne toucheront que très modérément les autres places d'atterrissage (Bern-Belp et Lugano), car les secteurs où les valeurs limites sont dépassées ne sont que très faiblement peuplés. En ce qui concerne Bâle-Mulhouse, aucun dépassement n'a été constaté sur sol suisse.<sup>70</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 31.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Après les débrayages à Genève et les menaces latentes, les représentants des syndicats et les employeurs se sont entendus sur les CHF 110 millions réclamés par les employés (versements pendant le délai de licenciement, indemnités de départ de quatre mois / cinq pour les pilotes et préretraites). Seul problème, personne ne savait d'où allait provenir le financement. La justice zurichoise a reconduit le sursis concordataire jusqu'au 5 juin 2002 pour SairGroup, SairLines, Swissair et Flightlease. Au parlement, l'UDC et le PDC ont demandé la mise sur pied d'une **commission d'enquête parlementaire** (CEP) sur la débâcle de Swissair (lv.pa. 01.458; lv.pa. 01.459). Les radicaux et les verts étaient opposés. Les socialistes, qui auraient pu assurer la création de la CEP avec leur appui, ont temporisé. Ils réservaient leur réponse à février 2002, mais soutenaient l'enquête de la commission de gestion des Etats. Celle-ci se penchait sur le devoir de surveillance de l'OFAC, sur le rôle de la Confédération en tant qu'actionnaire, sur la gestion de la crise par le Conseil fédéral et sur les raisons du grounding du 2.10. Lors de l'assemblée générale des actionnaires, le conseil d'administration de Crossair a démissionné dans sa totalité, y compris son fondateur Moritz Suter, afin de laisser place libre à une nouvelle équipe de onze membres présidée par le hollandais Pieter Bouw. Le **nouveau conseil d'administration** a approuvé le business-plan. Entre temps, le DETEC a octroyé à Crossair 31 concessions pour des lignes court et moyen-courriers qui étaient desservies par Swissair. En fin d'année, le Conseil fédéral a levé la garantie étatique pour risques liés aux actes de guerre ou de terrorisme. En effet, les assureurs garantissaient à nouveau la couverture des risques allant jusqu'à 1 milliard de dollars.<sup>71</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 12.06.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Contre l'avis de son Bureau, le Conseil national a accepté lors de sa session de printemps par 89 à 88 voix la proposition du PDC de créer une **Commission d'enquête parlementaire** (CEP) pour faire la lumière sur la débâcle de Swissair et pour déterminer la responsabilité de la Confédération dans cette faillite. A l'occasion du vote sur le mandat de la CEP et l'acceptation d'un crédit de CHF 2 millions pour les frais à engager, le Conseil national s'est révisé et a rejeté son entrée en matière par 95 voix contre 82 et trois abstentions. Comme lors du premier vote, les fronts étaient marqués entre les socialistes, les radicaux et les verts qui ne voulaient pas de la CEP et les démocrates-chrétiens, les libéraux et les udc qui militaient en sa faveur. Les premiers jugeaient la CEP superflue, compte tenu du fait que la sous-commission de gestion du Conseil des Etats menait également une enquête parlementaire. Ils trouvaient aussi qu'il était inutile de dépenser une pareille somme pour une enquête qui était avant tout du ressort des autorités judiciaires et non politiques. Les seconds insistaient sur l'importance de la CEP mise en parallèle avec l'enquête de la sous-commission des Etats et celle du commissaire au sursis dans le but de faire toute la transparence sur le désastre de Swissair. Ils voulaient également savoir si l'OFAC avait bien effectué son devoir de surveillance et les raisons pour lesquelles la débâcle n'avait été ni anticipée, ni prévue par le SECO.<sup>72</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 22.09.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Jugeant suffisant le rapport présenté par sa commission de gestion sur la **débâcle de Swissair**, le Conseil National a refusé de nommer une commission d'enquête parlementaire.<sup>73</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 21.06.2007  
NICOLAS FREYMOND

En marge du procès, le Conseil national a **rejeté** par 93 voix contre 73 une quatrième initiative, émanant cette fois du groupe UDC, demandant **l'institution d'une commission d'enquête parlementaire** (CEP) afin d'établir les responsabilités politiques de la débâcle de l'ancienne compagnie nationale. La majorité, issue des groupes socialiste, radical et démocrate-chrétien, a réaffirmé que le rapport présenté par la commission de gestion du Conseil des Etats en 2002 avait déjà fait toute la lumière sur la question et que la mise sur pied d'une CEP Swissair était dès lors inutile.<sup>74</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 01.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, **le Conseil national a approuvé l'entrée en matière** par 101 voix contre 70. L'entrée en matière a été refusée par 41 UDC, 19 PRD, 7 PDC, 2 PEP et 1 hors groupe. Il a rejeté de justesse, par 88 voix contre 87, une proposition Vollmer (ps, BE) demandant le renvoi de l'objet à la CEATE avec le mandat d'analyser les conséquences du projet sur les plans, les procédures et les finances publiques pour les domaines ferroviaire et routier. Lors de l'examen de détail, la Chambre basse a suivi sa commission sans discussion, puis adopté son projet sans modification par 95 voix contre 76, malgré l'opposition du groupe UDC quasi unanime, d'une majorité de radicaux et de quelques PDC.<sup>75</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 21.12.2007  
NICOLAS FREYMOND

Dans l'attente du résultat des travaux de l'Assemblée fédérale sur l'objet concernant la modification de l'art. 86 Cst, le Conseil national a suivi sa CTT en décidant de proroger le délai de traitement de l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) demandant le **financement par la Confédération des mesures contre le bruit du trafic aérien**. Après son approbation en 2000, la Chambre basse avait déjà prolongé à deux reprises, en 2003 et en 2005, le délai de son traitement.<sup>76</sup>

## Post und Telekommunikation

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 09.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

**Le Conseil national a rejeté** une initiative parlementaire déposée par le groupe écologiste, demandant que soit créé et subventionné **un institut d'écologie de la communication**, ainsi qu'un postulat de teneur identique proposé par sa commission. Pour les initiants, il se serait agi ainsi d'examiner, dans une société informatisée où une immense quantité de nouveaux moyens de communication se développent (vidéoconférences, consultation à distance, vidéotex, etc.), quel est l'avenir de ce secteur, quels sont les besoins qu'il fait naître ou quelles sont les incidences des choix effectués. La chambre a préféré se ranger aux arguments du Conseil fédéral, qui a déclaré que cette mission était déjà remplie dans la mesure où il avait chargé le Conseil suisse de la science de mettre sur pied pour quatre ans un système expérimental d'évaluation des choix technologiques.<sup>77</sup>

PARLAMETARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 14.12.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

En juillet, Diax a demandé à la Commission fédérale de la communication (ComCom) **une libéralisation totale du dernier kilomètre du réseau de Swisscom** afin de faciliter la mise en place de services de connexion à haute vitesse chez les usagers. Le «dernier kilomètre» ou «boucle locale» désigne la liaison par fils de cuivre ou fibre optique entre les centres téléphoniques et les prises chez les particuliers ou les entreprises. Celui-ci est symbolisé par la taxe de raccordement obligatoire perçu par Swisscom. S'appuyant sur l'expertise de la Commission de concurrence et dans le cadre des mesures provisionnelles, la ComCom a estimé que Swisscom avait une position dominante dans les raccordements et qu'il n'y avait pas d'alternative satisfaisante. Par conséquent, elle a imposé à Swisscom l'ouverture de son réseau à Diax; le dégroupage partiel du raccordement des usagers a été prévu en trois étapes échelonnées sur neuf mois. L'autorité de surveillance des télécommunications a aussi demandé aux deux opérateurs d'élaborer une offre en vue d'une ouverture totale de la boucle locale, car elle obéissait aux mêmes principes que l'interconnexion: pas de discrimination et des prix conformes aux coûts. Swisscom a réagi en faisant recours au Tribunal fédéral, estimant que la décision de l'autorité de surveillance des télécommunications le désavantageait et ne reposait sur aucune base légale. Les mesures provisionnelles ne concernaient que la transmission des données et non la téléphonie vocale. Saisis, les juges fédéraux ont accordé l'effet suspensif à la décision de la ComCom obligeant Swisscom à ouvrir partiellement le dernier kilomètre à Diax. La décision sur le fond a été prévue pour 2001. L'ouverture à la concurrence du dernier kilomètre téléphonique a **aussi été débattue au Conseil national**. Par 89 voix contre 64, ce dernier a refusé en décembre l'initiative parlementaire de Theiler (prd, LU), demandant d'ôter le monopole



dont dispose Swisscom. L'initiative a été victime du camp rose-vert, opposé au démantèlement de l'ex-régie, et des représentants des cantons de montagne du PDC, soucieux d'éviter toute menace d'abandon de desserte dans les régions périphériques. De plus ces derniers craignaient qu'une libéralisation de la boucle locale ne permette à la ComCom d'ordonner le découpage de la boucle locale, pratique amorcée en Europe. (Pour plus d'informations, voir ici.)<sup>78</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 09.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

La CTT-CN a élaboré une initiative de commission visant à **assurer le maintien du réseau postal sur tout le territoire** par le biais d'indemnités fédérales. Le texte prévoit de modifier la loi sur La Poste pour obliger cette dernière à exploiter des bureaux dans toute la Suisse. Il s'agit de faire en sorte que les habitants des régions périphériques bénéficient aussi des services d'un office postal à une distance géographique acceptable. La Confédération devrait verser des indemnités compensatoires pour couvrir une partie – 10 à 20% – des frais engendrés par la gestion des bureaux postaux déficitaires. Au mois de juillet, devant le refus du Conseil fédéral, la Commission est revenue sur sa proposition. Elle a accepté de ne pas prévoir d'indemnités compensatoires pour les frais non couverts dans son initiative. Par 120 voix contre 62, le Conseil national a accepté l'initiative de sa Commission lors de la délibération de la loi fédérale sur la poste. En revanche, il a refusé par 98 voix contre 92 une proposition d'une minorité de gauche voulant que la Confédération indemnise La Poste d'une partie des frais couverts par l'exploitation du réseau d'offices de poste. Il a aussi rejeté une proposition de Grobet (-, GE) voulant que toute fermeture d'un office postal soit soumise au préalable à l'approbation du canton concerné. La demande de réexamen en 2004 pour la création d'une banque postale par la gauche et les Verts a connu le même sort. Les conseillers nationaux ont refusé tacitement une initiative du canton du Jura (01.306) visant à garantir un service public dans les régions périphériques et à subordonner la création d'une banque postale à une remise en cause fondamentale du plan de restructuration de La Poste. Le National a estimé que l'initiative de sa Commission répondait aux attentes du canton du Jura. Saisi, le Conseil des Etats a soutenu l'initiative parlementaire de la Commission du Conseil national, mais il a refusé la proposition de la gauche d'indemniser une partie des frais non couverts pour l'exploitation du réseau d'offices. Les Etats ont dans ce cadre accepté une formule qui juge plus important de garantir des prestations que des offices postaux.<sup>79</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 21.03.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Après avoir campé sur leurs positions respectives, le Conseil national a éliminé tacitement les dernières divergences avec le Conseil des Etats au sujet de l'initiative parlementaire CTT-CN (modification de la loi sur La Poste), qui est un contre-projet indirect à l'initiative populaire "Services postaux pour tous". **La Poste sera tenue exploiter un réseau d'offices couvrant tout le territoire et ses prestations devront être disponibles à une distance raisonnable dans toutes les régions.** Le National, à l'origine du projet, a finalement renoncé à faire mention explicite de "bureaux de poste situés" à une distance raisonnable des clients. La Poste sera obligée d'offrir dans les mêmes conditions des "prestations de service universel". Faisant une concession au National, le Conseil des Etats a accepté d'obliger La Poste à assurer uniquement en principe une distribution à domicile dans toutes les zones habitées à l'année. Après l'avoir refusé dans un premier temps, le National a également accepté la proposition des Etats concernant la protection des salariés. L'octroi d'une concession à des concurrents privés de La Poste devra ainsi être lié au respect des conditions de travail usuelles dans la branche. En vote final, le Conseil national a accepté l'initiative parlementaire CTT-CN par 161 voix contre 21, le Conseil des Etats par 35 voix contre 1.<sup>80</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 11.05.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine parlamentarische Initiative der SP-Fraktion im Vorprüfungsverfahren ab, welche die Post gesetzlich dazu verpflichten wollte, **abonnierte Tageszeitungen am Erscheinungstag zuzustellen**. Die Ratsmehrheit vertrat die Auffassung, das Begehren schränke den Handlungsspielraum der Post zu stark ein. Die Minderheit hielt dem entgegen, von der verspäteten Zustellung seien insbesondere Regionalzeitungen betroffen. Für das Überleben kleinerer Lokalzeitungen sei es aber sehr wichtig, dass sie ihrer Leserschaft eine rechtzeitige Zustellung garantieren könnten.<sup>81</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Gegen Stimmen aus der SVP- und der FDP-Fraktion und gegen den Antrag des Bundesrates verabschiedete das Parlament eine **Revision des Postorganisationsgesetzes**, welche auf eine parlamentarische Initiative der CVP-Fraktion zurückgeht. Sie verlangt, dass die Post in ihrer Organisation und in Bezug auf ihre Produktionsstruktur der regionalen Vielfalt des Landes Rechnung trägt, soweit dies wirtschaftlich tragbar ist. Ziel ist die Aufrechterhaltung dezentraler Betriebsstrukturen sowie von Arbeits- und Ausbildungsplätzen. (Zur Annahme der Initiative im Nationalrat 2003, siehe hier.)<sup>82</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 21.03.2014  
NIKLAUS BIERI

Mit einer im März 2014 im Nationalrat eingereichten parlamentarischen Initiative wollte Nationalrat Joder (svp, BE) die Post verpflichten, auf den **Verkauf von postfremden Waren** und Dienstleistungen zu verzichten. Die Post solle sich auf ihren Unternehmenszweck konzentrieren. Die parlamentarische Initiative wurde 2014 von Kommission und Parlament noch nicht behandelt.<sup>83</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 08.12.2015  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Änderung des Postgesetzes wollte Nationalrat Eric Voruz (sp, VD) ein **Vetorecht der Gemeinden bei Poststellenschliessungen** einführen. Er reichte dazu im Juni 2015 eine parlamentarische Initiative ein. Die Initiative wurde nach Voruz' Ausscheiden aus dem Rat im Oktober 2015 von Nationalrat Mathias Reynard (sp, VS) übernommen. Die KVF-NR lehnte Folgegeben im Oktober 2015 mit 11 zu 6 Stimmen (keine Enthaltungen) ab, da die Anhörung der Gemeinden und das Schlichtungsverfahren mit der Postcom bereits im Postgesetz geregelt sei. Entgegen dieser Argumentation empfahl eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) Folgegeben. Mit 124 gegen 60 Stimmen bei 5 Enthaltungen gab der Nationalrat im Dezember 2015 der parlamentarischen Initiative keine Folge.<sup>84</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 12.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Nantermod (fdp, VS) nahm sich mit zwei parlamentarischen Initiativen unerwünschter Werbeanrufe an und schlug zwei Änderungen des Bundesgesetzes gegen unlauteren Wettbewerb (UWG) vor. Mit der Initiative **«Telefonterror. Bestrafung der Profiteure»** soll das UWG auch jene in der Schweiz ansässigen Firmen erfassen, die unlauter (im Sinne von UWG Art. 3) erhobene Daten von ausländischen, schwer zu belagenden Callcenter verwenden.

Nantermods zweite parlamentarische Initiative **«Telefonterror. Für wirksame Strafen»** (pa. Iv. 16.491) beinhaltet eine neue Strafmöglichkeit: Wer den Vermerk im Telefonbuch, dass eine eingetragene Person keine Werbemittelungen von Dritten erhalten möchte und ihre Daten zu Zwecken der Direktwerbung nicht weitergegeben werden dürfen, missachtet, soll nicht nur (wie bisher) mit einer Freiheits- oder Geldstrafe sanktioniert, sondern auch mit einer vorübergehenden Sperrung sämtlicher Telefon- und Internetanschlüsse für eine Dauer von bis zu dreissig Tagen belegt werden können. Die KVF-NR gab im Februar 2018 beiden parlamentarischen Initiativen Folge.<sup>85</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 26.10.2018  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR teilte die Haltung ihrer Schwesterkommission zu den beiden parlamentarischen Initiativen Nantermod (fdp, VS) bezüglich **«Telefonterror»** (Pa.Iv. 16.490 und Pa.Iv. 16.491) nicht: Sie gab den Initiativen an ihrer Kommissionssitzung vom 26. Oktober 2018 keine Folge und verwies auf die Revision des Fernmeldegesetzes, wo den Anliegen des Initianten Rechnung getragen werden sollte.<sup>86</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 26.10.2018  
NIKLAUS BIERI

**«Tschüss Roaming-Insel Schweiz»**, forderte Nationalrätin Schneider-Schneiter (cvp, BL) mit einer parlamentarischen Initiative, welche die Regulierung der Roaming-Kosten in der Schweiz verlangt. Die Initiantin verwies in ihrer Begründung des Begehrens auf die EU, die per 15.6.2017 die Roaminggebühren abschafft, und reichte ihre parlamentarische Initiative just am selben Datum ein. Die Abschaffung der Roaminggebühren in der EU bedeute für die Schweiz einen weiteren Standortnachteil, erklärte die Initiantin: Als **«Roaming-Insel»** sei die Schweiz für ausländische Geschäftsleute und Touristen sowie als Sitz internationaler Organisationen unattraktiv. Das Fernmeldegesetz sei deshalb so anzupassen, dass Roaming-Kosten von Anbietern nur kostenbasiert und nur mit einer vom Bundesrat festgesetzten Maximalmarge verrechnet werden dürften.

Die KVF-NR hatte der parlamentarischen Initiative im Februar 2018 Folge gegeben, die KVF-SR beurteilte das Anliegen im Oktober 2018 jedoch anders und gab keine

Zustimmung: Nach Ansicht der KVF-SR sollten die Roamingkosten im Rahmen der Revision des Fernmeldegesetzes neu geregelt werden.<sup>87</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 04.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Der Nationalrat folgte im März 2019 seiner Kommission und gab der parlamentarischen Initiative Nantermod (fdp, VS) bezüglich der Bestrafung von Profiteuren von **Telefonterror** keine Folge. Die Kommission hatte im Oktober 2018 ihren Willen bekundet, das Anliegen im Rahmen der Revision des Fernmeldegesetzes zu behandeln. Im Nationalrat stimmten 13 Ratsmitglieder für Folgegeben, 168 stimmten dagegen (bei einer Enthaltung). Die zweite parlamentarische Initiative Nantermods zum gleichen Problemkreis «Telefonterror. Für wirksame Strafen» (Mo. 16.491) zog der Motionär daraufhin zurück.<sup>88</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 04.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Die Initiantin Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) zog ihre parlamentarische Initiative zur Regulierung der Roamingkosten («**Tschüss Roaming-Insel Schweiz**») am 4. März 2019 im Hinblick auf die Debatte zur Revision des Fernmeldegesetzes vom nächsten Tag zurück. In die Revisionsvorlage war bereits eingegangen, dass der Bundesrat ermächtigt werde, gegen zu hohe Roaminggebühren vorzugehen. Dies sei das momentan Mögliche, befand Nationalrätin Schneider-Schneiter, da ohne Rahmenabkommen mit der EU zur Zeit auch kein Staatsvertrag abgeschlossen werden könne.<sup>89</sup>

- 
- 1) AB NR, 2015, S. 304ff.
  - 2) Medienmitteilung KVF-NR; SGT, TA, 18.10.17; WoZ, 19.10.17
  - 3) Medienmitteilung KVF-SR vom 09.01.2018
  - 4) AB NR, 2018, S. 1886 ff.
  - 5) BO CN, 1995, p. 541 ss.
  - 6) BO CN, 1999, p. 1830 ss.
  - 7) BO CN, 1999, p. 2669.
  - 8) BO CN, 2001, p. 966 ss.; BO CE, 2001, p. 956 ss.; presse du 18.9 et du 12.12.01.
  - 9) BO CN, 2002, p. 25 ss.
  - 10) BO CN, 2002, p. 1350 ss.; Presse du 31.5.02 (CF).
  - 11) AB NR, 2006, S. 654 ff.
  - 12) FF, 2010, p. 3099 ss. (CTT-CE) et 3111 ss. (CF); BO CE, 2010, p. 677 ss., 689 ss. et 1012; BO CN, 2010, p. 1408 ss., 1417 ss. et 1677; FF, 2010, p. 5977 ss.
  - 13) AB NR, 2012, S. 461 f., AB SR, 2012, S. 833 f.
  - 14) AB NR, 2012, S. 1849 ff.
  - 15) Medienmitteilung KVF-NR vom 25.8.20
  - 16) AB NR, 2020, S. 2628 f.
  - 17) BO CN, 1992, p. 612 ss.; BO CN, 1992, p. 614 ss.; JdG, 21.3.92.
  - 18) Presse du 9.7.99; NZZ, 30.3.99; Bund, 3.6.99; FF, 1999, p. 4986 (expiration du délai pour l'initiative populaire).
  - 19) BO CE, 1999, p. 954 ss.; BO CE, 1999, p. 960 ss.
  - 20) BO CN, 2000, p. 361 ss.
  - 21) BO CN, 2000, p. 816 ss.; presse du 23.6.00.
  - 22) FF, 2000, p. 3015 ss. et 3026 ss.; BO CN, 2000, p. 902 ss. et 1210; BO CE, 2000, p. 393 et 723.
  - 23) BO CN, 2001, p. 693 ss.; presse du 13.6.01.
  - 24) BO CN, 2001, p. 260 ss. et 1430 ss.; Bund, 20.3.01.
  - 25) LT, 6.8.01; presse du 23.8 et 30.10.01.
  - 26) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
  - 27) BBl, 2006, S. 1861 ff. (Kommission) und 1873 ff. (BR); BZ, 2.2. und 20.3.06; Presse vom 15.2.06.
  - 28) BO CE, 2009, p. 400 ss.; presse du 27 au 29.5.09; NZZ, 26.8.09 (CTT-CN).
  - 29) BO CN, 2010, p. 1296 ss. et Annexes III, p. 211 ss. (CAJ).
  - 30) BO CE, 2010, p. 692 ss. et 1008; BO CN, 2010, p. 1433 ss. et 1672; FF, 2010, p. 5973 ss.; FF, 2010, p. 3767 ss.; FF, 2010, p. 3779 ss.
  - 31) BO CN, 2010, p. 1432 s. et 2181; BO CE, 2010, p. 1047 et 1354; FF, 2010, p. 8221 s.; FF, 2010, p. 3579 ss. (CTT-CN) et 3589 s. (CF).
  - 32) AS, 2011, S. 4925; TG, 4.5.11.
  - 33) AB NR, 2011, S. 2033 ff.; TA, 31.1.11; SGT, 18.2.11 (Sportverbände); Presse vom 12.4.11; BZ, 25.5.11.
  - 34) AB SR, 2012, S. 264.
  - 35) Pa.lv. 14.465.
  - 36) AB NR, 2015, S. 2215 f.
  - 37) AB NR, 2014, S. 2312 f.; AB SR, 2016, S. 196.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR
  - 38) AB NR, 2015, S. 2217 f.; AB SR, 2016, S. 406 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR; LMD, NZZ, 9.6.16
  - 39) AB NR, 2015, S. 2260 ff.; AB SR, 2016, S. 408 ff.; Kommissionsbericht\_KVF-NR; Kommissionsbericht\_KVF-SR
  - 40) Medienmitteilung KVF-NR
  - 41) AB NR, 2017, S. 649
  - 42) Bericht KVF-NR; Stellungnahme BR
  - 43) AB NR, 2017, S. 1054ff.; AB SR, 2017, S. 591ff.; LZ, 30.9.17
  - 44) Medienmitteilung KVF-SR vom 10.04.18
  - 45) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19
  - 46) Medienmitteilung KVF-NR vom 16.10.18; Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19
  - 47) AB NR, 2019, S. 994 ff.
  - 48) AB SR, 2019, S. 486 f.
  - 49) AB NR, 2019, S. 1622 ff.; Bericht der KVF-NR vom 13.8.19
  - 50) Medienmitteilung der KVF-NR vom 21.1.20

- 51) Medienmitteilung der KVF-SR vom 11.2.20
- 52) Bericht KVF-NR vom 26.5.20; Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20
- 53) AB SR, 2020, S. 340 f.
- 54) AB NR, 2020, S. 1725 f.
- 55) AB NR, 1985, S. 2080 f.; AB NR, 1985, S. 2082 ff.; Presse vom 17.12.85; NZZ, 19.12.85; BZ und TA, 27.12.85; SGT, 11.6.85; 21.9.85; BaZ, 14.6.85; Vat., 9.7.85.; Verhandl. B. Vers., 1985, I, S. 39; Verhandl. B. Vers., 1985, III, S. 19; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 36
- 56) AB NR, 1986, S. 1443; AB SR, 1984, S. 600 ff.; AB SR, 1986, S. 553 ff.; AB SR, 1986, S. 556; CdT, 12.4.86, 23.5.86; 12.9.86; Vat., 26.7.86; NZZ, 15.11.86. BaZ, 31.1.86; 12.5.86; 11.9.86; SGT, 7.3.86; 24.5.86; 15.12.86; 18.10.86; LNN, 20.2.86; Vat., 20.2.86; 9.10.86; 25.10.86; 11.11.86; ; Verhandl. B. vers., 1986 III IV S. 58
- 57) BO CN, 1999, p. 2108 ss.; NZZ, 18.11.99.
- 58) Lib. et NZZ, 20.5.09; CTT-CN, communiqué de presse, 19.5.09.
- 59) BO CN, 2010, p. 216 ss., 1058 et 1163; BO CE, 2010, p. 668 ss. et 753; FF, 2010, p. 3863 ss.; FF, 2010, p. 821 ss. (CTT-CN) et 845 ss. (CF).
- 60) Bericht FK-SR vom 19.10.18
- 61) AB SR, 2018, S. 1009 f.
- 62) AB NR, 2019, S. 445 f.; AB NR, 2019, S. 618; AB SR, 2019, S. 239
- 63) LNN, 24.1.90; Bund, 19.2.90; presse du 6.7.90.
- 64) AB NR, 2019, S. 1079
- 65) Medienmitteilung KVF-NR vom 20.10.20
- 66) AB NR, 2006, S. 660 und Beilagen II, S. 74 f.
- 67) Medienmitteilung GPK vom 25.6.20
- 68) Presse du 16.2.00; objet n° 99.444.
- 69) BO CN, 2000, p. 1544 ss. (initiative); presse du 15.12 et 16.12.00 (tribunal).
- 70) BO CN, 2001 p. 206 ss.; presse du 16.3 et du 31.5.01.
- 71) Presse du 27.11 et de décembre 2001; LT, 27.3.02.
- 72) BO CN, 2002, p. 246 ss. et p. 877 ss. Lit. "Le rôle du Conseil fédéral et de l'administration fédérale en relation avec la crise de Swissair. Rapport de la commission de gestion du Conseil des États du 19 septembre 2002."
- 73) BO CN, 2004, p. 1349 ss.
- 74) BO CN, 2007, p. 891 s. et 1065 ss.
- 75) BO CN, 2007, p. 1544 ss.
- 76) BO CN, 2007, p. 2057.
- 77) BO CN, 1992, p. 337 ss.
- 78) LT, 6.9.00; presse de novembre 2000; BO CN, 2000, 1586 ss.
- 79) BO CN, 2002, p. 1172 ss.; presse 10.12.02.; BO CN, 2002, p. 1676 ss.; presse 5.10.02.; Presse 27.2.02; LT, 3.7.02.
- 80) BO CN, 2003, p. 105 ss., 265 s. et 521; BO CE, 2003, p. 125 ss. et 372.
- 81) AB NR, 2006, S. 711 f.
- 82) BBl, 2006, S. 3967 ff. (Kommission) und 3979 ff. (BR); AB NR, 2006, S. 1071 ff. und 2045; AB SR, 2006, S. 818 ff., 1130 ff. und 1265; BBl, 2007, S. 3; Presse vom 3.10.06.
- 83) Pa.Iv. 14.414.
- 84) AB NR, 2015, S. 2114 f.; Kommissionsbericht KVF-NR
- 85) Medienmitteilung KVF-NR vom 12.2.18
- 86) Medienmitteilung KVF-SR
- 87) Medienmitteilung KVF-NR vom 12.2.18; Medienmitteilung KVF-SR vom 26.10.18
- 88) AB NR, 2019, S. 22
- 89) AB NR, 2019, S. 23 f.