

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Motion</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</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  
Bieri, Niklaus  
Freymond, Nicolas  
Frick, Karin  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Frick, Karin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Motion, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	5

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>RK-SR</b>	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>KTU</b>	Konzessionierte Transportunternehmungen
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>RPG</b>	Raumplanungsgesetz
<b>NFA</b>	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<hr/>	
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CAJ-CE</b>	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>ETC</b>	Entreprises de transport concessionnaires
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>LAT</b>	Loi sur l'aménagement du territoire
<b>RPT</b>	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Rechtsordnung

#### Strafrecht

**MOTION**  
DATUM: 07.12.2015  
KARIN FRICK

Da der Entwurf zur Totalrevision des Ordnungsbussengesetzes nicht vorsah, den Anwendungsbereich von Ordnungsbussen auf das Eisenbahn- und das Personenbeförderungsgesetz auszuweiten, verlangte die Rechtskommission des Ständerates mit einer Motion eine **Bussenkompetenz für Transportunternehmen**. Der Vorstoss fordert den Bundesrat auf, Sicherheitsorgane von Transportunternehmen zu bezeichnen, welche vom Bundesrat festzulegende Übertretungen der einschlägigen Gesetze anhand eines Bussenkataloges mit Busse bestrafen können. Das Anliegen des öffentlichen Verkehrs stiess im Ständerat auf Zustimmung; die Motion wurde in der Wintersession mit 32 zu 1 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 03.03.2016  
KARIN FRICK

Im Gegensatz zum Ständerat lehnte der Nationalrat die Motion, mit der die RK-SR eine **Bussenkompetenz für Transportunternehmen** forderte, in der Frühjahrsession 2016 stillschweigend ab. Die grosse Kammer folgte damit dem Antrag ihrer Kommissionsmehrheit und auch der Ansicht des Bundesrates, welche beide eine Motion im Sinne eines klar definierten Gesetzgebungsauftrages als nicht zielführend betrachteten. Es gebe noch zu viele offene Fragen, die zuerst geklärt werden müssten, bevor man über diese Thematik legiferieren könne. In diesem Sinne soll der Bundesrat zunächst die Möglichkeiten, die Sachdienlichkeit und die Machbarkeit einer einschlägigen Gesetzesänderung prüfen und dem Parlament einen entsprechenden Bericht vorlegen. Der Nationalrat nahm das so lautende Postulat seiner Rechtskommission (Po. 16.3004) stillschweigend an.<sup>2</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

**MOTION**  
DATUM: 17.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion Derder (fdp, VD) forderte vom Bundesrat die **Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote** des Personentransports. Neue Online-Plattformen und Fahrdienste seien daran, sich zu etablieren, weshalb eine grundlegende Anpassung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) zu prüfen sei. Der Bundesrat zeigte seine Bereitschaft, diesbezüglich aktiv zu werden, und der Nationalrat nahm die Motion im Juni 2016 diskussionslos an.<sup>3</sup>

**MOTION**  
DATUM: 08.12.2016  
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat behandelte die Motion Derder (fdp, VD) zur **Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote** zusammen mit der Motion Nantermod (fdp, VD) bezüglich fairem Wettbewerb zwischen Taxis und neuen Fahrdiensten im Dezember 2016. Beide Motionen wurden von der kleinen Kammer gutgeheissen.<sup>4</sup>

**MOTION**  
DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Hadorn (sp, SO) „den McKinsey-Express bei den SBB stoppen.“ Hadorn sah im Railfit-Programm der SBB, welches unter Beizug der Unternehmensberatung McKinsey ausgearbeitet worden war, einen unannehmbaren Abbau im Service public und einen inakzeptablen Personalabbau. Er verlangte vom Bundesrat deshalb Massnahmen, um das Railfit-Programm zu stoppen. Der Bundesrat verwies in seiner Stellungnahme auf die aktuellen, grossen Veränderungen am Mobilitätsmarkt und hielt fest, dass der Bund nicht in die operative Führung der SBB eingreife. Der Nationalrat lehnte die Motion im Februar 2018 mit 135 gegen 58 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.<sup>5</sup>

## Verkehrspolitik

### MOTION

DATUM: 19.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

Afin de lutter contre les **effets néfastes de la récession sur l'alimentation du fonds FTP**, qui se manifestent notamment par la baisse des recettes de la RPLP (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations), les commissions des transports des deux chambres (CTT-CN/ CTT-CE) ont déposé, chacune dans son conseil, une motion. Celle-ci charge le Conseil fédéral de prendre les mesures adéquates pour atténuer ces problèmes de financement au moyen du budget ordinaire, en particulier dans l'éventualité d'une troisième phase de mesures de stabilisation conjoncturelle, de telle sorte que la réalisation des projets d'infrastructures avalisés par le parlement ne connaissent pas de retard. Si le Conseil des Etats a approuvé la motion de sa CTT par 26 contre 2, le Conseil national a quant à lui rejeté les deux motions (respectivement par 89 voix contre 83 et par 92 voix contre 89 - la coalition victorieuse réunissant dans les deux cas les groupes PLR et UDC, unanimes, ainsi que des députés PDC), suivant une minorité bourgeoise de la commission, laquelle a jugé prématuré de prendre des mesures correctives.<sup>6</sup>

### MOTION

DATUM: 22.09.2011  
SUZANNE SCHÄR

Bereits im Erstrat chancenlos war eine Motion Luginbühl (bdp, BE), die eine Krediterhöhung für den Infrastrukturfonds verlangte, um **Agglomerationsprojekte mit hohem Wirkungsgrad** realisieren zu können. Der Ständerat folgte dabei mit 17 zu 11 Stimmen dem Bundesrat, der eine Perpetuierung dieser nicht NFA-konformen, grundsätzlich in kantonaler Kompetenz liegenden Finanzierungsaufgabe ablehnte.<sup>7</sup>

### MOTION

DATUM: 10.12.2013  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beauftragte den Bundesrat, Massnahmen aufzuzeigen, mit welchen die **Finanzierung des regionalen Personenverkehrs** langfristig sichergestellt werden soll und mit denen das Angebot besser auf die mit FABI beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt werden können. Zusätzlich soll das Bestellverfahren harmonisiert und vereinfacht werden, damit mehr Planungssicherheit für Transportunternehmen gegeben sei. Der Bundesrat unterstützte dieses Anliegen und wies darauf hin, dass Abklärungen zum Bestellverfahren bereits beim Bundesamt für Verkehr in Arbeit seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Ständerat folgte ihm und seiner Kommission und überwies die Motion am 10. Dezember des Berichtjahres. Im Nationalrat wurde die Motion im Berichtjahr noch nicht behandelt.<sup>8</sup>

## Strassenverkehr

### MOTION

DATUM: 12.09.2016  
NIKLAUS BIERI

Gleich zwei Motionen zum Themenkomplex **„Taxis, Uber und andere Fahrdienste“** reichte Nationalrat Nantermod (fdp, VS) im März 2016 ein. Zum Einen solle ein fairer Wettbewerb entstehen zwischen herkömmlichen Taxis und neuen Fahrdiensten, indem der regel- und berufsmässige Personentransport in Personenwagen dem Strassenverkehrsgesetz und der Arbeitsgesetzgebung unterstellt wird, statt dass die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) für diese Transporte gilt. Diesem Ansinnen (16.3066) stand der Bundesrat wohlwollend gegenüber und im Ratsplenum fand die Motion Unterstützung: Sie wurde im September 2016 mit 131 gegen 55 Stimmen (0 Enthaltungen) angenommen.

Zum Anderen wollte der Motionär den Bundesrat beauftragen, die Bezeichnung „Taxi“ mittels einer Gesetzesänderung zu schützen. Der Wettbewerb sei fairer, wenn die Kundschaft klar erkennen könne, ob ein Fahrdienst die offiziellen Anforderungen eines Taxiunternehmens erfülle. Wie die geschützte Bezeichnung vergeben werde, solle die Branche mit einer Selbstregulierungsklausel bestimmen. Diesem Anliegen (16.3067) wollte der Bundesrat nicht entsprechen und der Nationalrat lehnte es im Juni 2016 diskussionslos ab.<sup>9</sup>

### MOTION

DATUM: 08.12.2016  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Nantermod (fdp, VD) bezüglich dem fairen Wettbewerb zwischen **Taxis, Uber und anderen Fahrdiensten** wurde im Ständerat im Dezember 2016 gleichzeitig mit der Motion Derder (fdp, VD) diskutiert. Gerade weil die beiden Motionäre zum selben Thema einen unterschiedlichen Zugang gewählt hatten, nahm die kleine Kammer beide Motionen an: Der Bundesrat solle prüfen, welchen Weg er einschlagen wolle. Mit 22 zu 9 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde die Motion Nantermod angenommen.<sup>10</sup>

**MOTION**  
DATUM: 14.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat lehnte im Juni 2018 eine Motion Comte (fdp, NE) zur **Gurtpflicht bei Schülertransporten** mit 24 zu 12 Stimmen (4 Enthaltungen) ab. Für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge ohne Gurte, die auf konzessionierten Strecken unterwegs sind, würden nur in Ausnahmefällen Schülerinnen und Schüler transportieren, hielt Bundesrätin Leuthard im Plenum fest und begründete damit ihren Antrag zur Ablehnung der Motion, welchem der Rat schliesslich folgte.<sup>11</sup>

**MOTION**  
DATUM: 19.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Nationalrätin Flückiger-Bäni (svp, AG) **mehr Gratisparkplätze an Autobahnauffahrten**. Dank diesen könnten vermehrt Fahrgemeinschaften gebildet werden, was die Strassen entlasten würde.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung – die notwendigen Investitionen bei Landkauf, Erstellung und Betrieb liessen sich mit dem relativ kleinen Entlastungseffekt nicht rechtfertigen.

Mit 90 zu 87 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde die Motion vom Nationalrat im September 2019 knapp abgelehnt. Aufgrund von vergleichsweise vielen Abwesenden in ihren Reihen reichten die Stimmen der (fast) geschlossen stimmenden SVP- und FDP-Fraktionen (sowie einer Person aus der CVP/EVP-Fraktion) nicht aus für eine Annahme des Vorstosses.<sup>12</sup>

### Eisenbahn

**MOTION**  
DATUM: 18.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**En 1989, le Conseil des Etats avait transmis une motion de sa commission des transports et du trafic concernant des mesures en faveur des entreprises de transports concessionnaires (ETC).** Cette chambre, considérant que le rejet, en 1988, de la politique coordonnée des transports et l'acceptation de Rail 2000 en 1987 avaient modifié les conditions de révision de la loi sur les chemins de fer (LCF) et rendait difficile la réalisation des buts fixés en matière d'indemnités versées aux ETC, demandait que certains points soient inclus dans le nouveau message à élaborer sur le sujet. Ceux consistant en un examen des bases constitutionnelles pour une participation des cantons à ces indemnités, un réaménagement des contributions fédérales pour les transports publics d'agglomération et de montagne ainsi qu'une étude des retombées de Rail 2000 sur les ETC furent transmis par le Conseil national.<sup>13</sup>

**MOTION**  
DATUM: 09.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Dans le domaine du **trafic régional**, le Conseil national a transmis comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) qui demande au Conseil fédéral de prendre des mesures visant à améliorer l'offre de la ligne Lugano-Chiasso-Côme-Milan. Il a fait de même avec la motion Borel (ps, NE) (Mo. 91.3089) qui demandait au gouvernement d'empêcher les CFF de transférer du rail à la route une partie des transports publics au Val-de-Travers (NE) avant que n'aient été réalisées des études sur les besoins en transports publics entre Pontarlier (F) et Neuchâtel, les liaisons TGV via Pontarlier et Vallorbe (VD) et les économies possibles à faire avec les équipements actuels.<sup>14</sup>

**MOTION**  
DATUM: 06.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

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

**MOTION**  
DATUM: 29.12.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Devant le flot d'incivilités, de resquille et de violence dont ils étaient les victimes, les CFF ont décidé de réagir par plusieurs mesures. La première est un **durcissement face à la resquille via une augmentation des surtaxes**. Dès décembre 2004, les voyageurs pincés sans titre de transport valable ne pourront plus payer leur amende de manière anonyme. Ils seront fichés dans une banque de données et devront s'acquitter d'une amende plus salée. La protection des données sera garantie, car les informations enregistrées seront effacées tous les deux ans. Outre une amende plus salée, les récidivistes risquent encore une dénonciation pénale pour obtention frauduleuse d'une prestation, passible d'une peine de prison ou d'une amende. Tout en durcissant les sanctions contre la resquille, les CFF ont mis en place l'initiative dénommée « actions grands frères ». Celle-ci a vu des **médiateurs** sillonner les lignes régionales pour sensibiliser les jeunes. Les tronçons posant le plus de problèmes sont ceux de Suisse romande, comme Fribourg-Yverdon et Lausanne-Nyon. La deuxième mesure des CFF est une **intensification accrue de la présence de la police ferroviaire**, mais aussi des polices cantonales. D'ici 2005, deux fois plus de patrouilles assureront la sécurité dans les trains et les gares. La filiale des CFF Securitrans engagera d'ici là une centaine de nouveaux agents, portant leur nombre à 250. Le renforcement de la police ferroviaire permettra une stratégie d'intervention et de prévention plus flexible et mieux ciblée selon les besoins et les périodes de la journée. Dernière mesure, les **caméras de surveillance dans les trains et les gares seront généralisées**. Basé sur le bilan positif de l'essai pilote du printemps sur la ligne Lausanne-Genève (80% d'actes de vandalisme en moins), 225 véhicules ont été équipés. Le Conseil fédéral a donné ce droit aux CFF au moyen d'une ordonnance qui entrera en vigueur le 1er janvier 2004. (Conformément à la loi sur la protection des données, les CFF sont considérés comme un organisme fédéral. C'est pourquoi une ordonnance est nécessaire comme base juridique afin de surveiller les trains et les installations ferroviaires des CFF. Les chemins de fer privé, en revanche, ne sont pas considérés comme des organismes fédéraux et peuvent donc réaliser les mesures adéquates sans ordonnance fédérale.) La vidéosurveillance sera clairement signalée, et les enregistrements devront être supprimés dans les 24 heures, pour autant qu'ils ne servent pas à la constitution de preuves. Les parlementaires se sont également emparés du problème de la violence. Après avoir été acceptée par le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats ont transmis une motion contre la violence dans les transports publics de Bernhard Hess (ds, BE). Celle-ci demandait que le Conseil fédéral soit chargé de réviser le Code pénal, afin que les agressions sur le personnel des transports publics soient poursuivies d'office.<sup>16</sup>

**MOTION**  
DATUM: 21.12.2007  
NICOLAS FREYMOND

Aux Chambres, des parlementaires ont cependant relayé certaines revendications cantonales. Début octobre, le Conseil des Etats a adopté à l'unanimité une motion Pfisterer (prd, AG) (07.3328) donnant mandat au Conseil fédéral de présenter d'ici à fin 2010 un projet additionnel concernant un financement complémentaire pour la NLFA et une phase supplémentaire pour le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 2). Les sénateurs ont ainsi exprimé leur volonté que le gouvernement entreprenne au plus vite la planification, puis la réalisation des projets prioritaires reportés en raison des retards et surcoûts de la NLFA (tunnels du Zimmerberg, de Brütten, du Wisenberg et du Heitersberg, ainsi que la 3ème voie Lausanne-Genève) et des options d'extension élaborées avec les cantons. Lors de la session d'hiver, le Conseil national a pour sa part approuvé sans discussion une motion Wehrli (pdc, SZ) chargeant le Conseil fédéral d'exposer d'ici à 2011 la **planification complète et le financement de la réalisation de la NLFA et du projet ZEB**. Il a également décidé de donner suite à une motion Leutenegger Oberholzer (ps, BL) (07.3492) en faveur de l'intégration au projet ZEB d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Bâle et le plateau (à travers le Jura).<sup>17</sup>



## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

### MOTION

DATUM: 05.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

Concernant la mise en œuvre du projet de fonds d'infrastructure, le Conseil national a approuvé sans discussion une motion de sa commission de l'économie et des redevances (CER-CN) confiant au Conseil fédéral la tâche de présenter un projet de **révision partielle de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT)**. Cette adaptation législative porte sur trois points: l'inscription dans la LAT des programmes d'agglomération financés par le fonds, la création de la base légale nécessaire au soutien financier de la Confédération aux projets de collaboration dans les agglomérations et l'octroi à la Confédération de la compétence en matière de coordination de la politique régionale avec les autres politiques sectorielles. La Chambre basse a en outre transmis au Conseil fédéral un postulat Burkhalter (prd, NE) (07.3332) lui demandant d'étudier la possibilité de simplifier le cadre réglementaire et administratif concernant le dépôt et l'examen des projets d'agglomération et de promouvoir activement des modèles de financement reposant sur un partenariat public-privé. Ces deux types de mesures ont pour objectif de permettre la réalisation d'un maximum de projets de transports d'agglomération dans des délais aussi brefs que possible.<sup>18</sup>

### MOTION

DATUM: 22.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a transmis au Conseil fédéral une motion de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil national (CER-CN) visant à inscrire dans la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) les **programmes d'agglomération soutenus à travers le fonds d'infrastructure**, ainsi qu'à créer la base légale nécessaire à ce financement et à l'octroi à la Confédération de la compétence de coordination de la politique régionale avec les politiques sectorielles. Le Conseil fédéral a indiqué que ces modifications seraient intégrées à la révision partielle de la LAT en cours d'élaboration au sein du DETEC.<sup>19</sup>

### MOTION

DATUM: 03.10.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a rejeté sans discussion une motion Yvonne Gilli (pe, SG) voulant contraindre le Conseil fédéral à **améliorer la part de la mobilité douce** dans les déplacements au sein des agglomérations de 10% en dix ans.<sup>20</sup>

### MOTION

DATUM: 14.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Motion zur **Liberalisierung des Fernbusverkehrs** wollte Nationalrat Nantermod (fdp, VS) den Bundesrat beauftragen, das Personenbeförderungsgesetz dahingehend zu revidieren, dass eine Ausnahme im Personenbeförderungsgesetz die Liberalisierung des Fernbusverkehrs ermöglicht. Seit der Annahme des Postulats 14.3673 der KVF-NR im März 2015 habe sich die Liberalisierungstendenz in Europa noch beschleunigt, begründete Nantermod seinen Vorstoss. Obschon der Bundesrat auf den in Arbeit stehenden Bericht zum Postulat hinwies und die Motion zur Ablehnung empfahl, nahm der Nationalrat den Vorstoss im März 2017 mit 102 gegen 84 Stimmen (6 Enthaltungen) an.<sup>21</sup>

### MOTION

DATUM: 13.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte im März 2017 eine Motion ein, mit der sie ein **Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen** forderte. Hintergrund des Vorstosses war die Ankündigung der SBB vom September 2016, 52 Drittverkaufsstellen per Ende 2017 zu schliessen. Die SBB-Drittverkaufsstellen werden von verschiedenen Partnern wie Migrolino- und Avec-Shops, Poststellen und von Privaten im Sinne des "Agenturmodells" geführt. Mit der Motion sollte der Bundesrat beauftragt werden, die SBB zu verpflichten, mit der Einstellung der Drittverkaufsstellen bis mindestens 2020 zu warten. Dies gebe genügend Zeit, um technische Lösungen für die vom Service-Abbau betroffenen Regionen zu finden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er nehme keinen Einfluss auf die operative Tätigkeit der SBB und prüfe bereits, ob der Zugang zu den Vertriebssystemen des öffentlichen Verkehrs geöffnet werden soll, damit Dritte ohne Zustimmung eines Transportunternehmens Billette verkaufen dürfen. Der Bundesrat verwies auf seine diesbezügliche Stellungnahme vom September 2016 zur Motion Büchler (cvp, SG) "Schliessung von SBB-Ticketstellen auf dem Land" (16.3866), welche zu diesem Zeitpunkt von den Räten noch nicht behandelt worden war. Obschon sich Bundesrätin Leuthard vor dem Rat gegen die Einmischung ins operative Geschäft der SBB wehrte, wurde das Moratorium im Juni 2017 mit 93 zu 79 Stimmen bei 12 Enthaltungen vom Nationalrat angenommen.<sup>22</sup>

**MOTION**  
DATUM: 13.09.2017  
NIKLAUS BIERI

Die Motion der KVF-NR bezüglich eines **Moratoriums für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen**, welche im Juni 2017 im Nationalrat angenommen worden war, fand auch im Ständerat eine Mehrheit. Zwar wollte eine Mehrheit der KVF-SR die Motion ablehnen, doch eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) beantragte die Annahme und konnte sich in der Debatte mit 28 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) durchsetzen.<sup>23</sup>

**MOTION**  
DATUM: 14.11.2017  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR hatte für die Beratung zur Motion Nantermod (fdp, VS) bezüglich der **Liberalisierung des Fernbusverkehrs** den Bericht des Bundesrates zur Motion KVF-NR vom Oktober 2017 abgewartet. Wie der Bundesrat will auch die KVF-SR am bestehenden Kabotageverbot für ausländische Transportunternehmen festhalten. Zudem sollen gemäss KVF-SR auch die Transportpflicht, die Fahrplanpflicht und die Tarifpflicht weiterhin für sämtliche Anbieter im öffentlichen Verkehr gelten. Weil eine voraussetzungslose Liberalisierung des Fernbusverkehrs weder für die Passagiere noch für den öffentlichen Verkehr als Ganzes Vorteile bringen würde, beantragte die Kommission, die Motion abzulehnen.<sup>24</sup>

**MOTION**  
DATUM: 11.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Nantermod (fdp, VS) zur **Liberalisierung des Fernbusverkehrs** wurde in der Wintersession 2017 vom Ständerat abgelehnt, wie es die KVF-SR ihrem Rat beantragt hatte. Während einige Stimmen im Rat wie auch Bundesrätin Leuthard Offenheit gegenüber neuen Formen des öffentlichen Verkehrs forderten, war sich der Rat einig, dass die Liberalisierung des Fernbusverkehrs nicht voraussetzungslos vonstatten gehen dürfe, wie dies von der Motion gefordert worden war.<sup>25</sup>

**MOTION**  
DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR verlangte in einer Motion, es sei ein **nationales Bus-Terminal-Konzept** zu erstellen. Der Bund müsse die zentrale Koordination bei der Umsetzung einer nationalen Fernbus-Strategie übernehmen. Ohne Koordination durch den Bund drohe ein Wildwuchs in der Infrastruktur, welcher nicht im Interesse der Kundschaft sei. Im Februar 2018, als der Nationalrat als Erstrat über die Motion befand, hielt Bundesrätin Leuthard im Plenum fest, dass der Bund eine gewisse Koordinationsfunktion erfüllen könne, die Bauherrschaft über die Haltestellen und Infrastrukturen jedoch bei den grundbesitzenden Kantonen und Gemeinden verbleibe. Mit dieser Einschränkung könne sie der Motion zustimmen. Der Rat nahm die Motion daraufhin stillschweigend an.<sup>26</sup>

**MOTION**  
DATUM: 28.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Ein «**Transparentes und einheitliches Subventionssystem beim öffentlichen Verkehr** als Antwort auf das Postauto-Debakel» verlangte eine Ende Februar 2018 eingereichte Motion der BDP-Fraktion. Das Beitragssystem im öffentlichen Verkehr sei so zu ändern, dass Beiträge direkt den Bestellern ausgerichtet würden und Beiträge für Buslinien grundsätzlich nur ausgerichtet würden, wenn eine Submission nach Bundesrecht (Gesetz des öffentlichen Beschaffungswesens) durchgeführt worden sei. Die BDP-Fraktion hielt den Postauto-Skandal nur für möglich, weil «die heutige Gesetzeslage für Bundesbeiträge an den öffentlichen Verkehr [...] kompliziert, intransparent, nicht marktorientiert» sei. Dies gelte es zu ändern, damit in Zukunft ähnliche Vorfälle vermieden werden könnten.<sup>27</sup>

**MOTION**  
DATUM: 10.04.2018  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR beschloss im April 2018, seinem Rat die Ablehnung der Motion KVF-NR für ein **nationales Bus-Terminal-Konzept** zu empfehlen. Die KVF-SR hielt fest, die Kompetenzen für die Planung und den Bau von Bus-Terminals lägen bei den Kantonen und Gemeinden, die Kompetenzenordnung solle nicht verändert und der Bund nicht mit zusätzlichen Aufgaben belastet werden.<sup>28</sup>

**MOTION**  
DATUM: 13.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Bundesrätin Leuthard gab sich im Ständerat überrascht über den Bericht der KVF-SR zur Motion «**Nationales Bus-Terminal-Konzept**» der KVF-NR. Es seien gerade Kantonsvertreter und der Städteverband gewesen, die mit dem Wunsch nach Unterstützung an sie herangetreten waren, weshalb sie die Argumentation der KVF-SR und den Antrag zur Ablehnung der Motion nicht nachvollziehen könne, gab Bundesrätin Leuthard zu Protokoll. Die KVF-SR hatte im April entschieden, ihrem Rat die Ablehnung zu empfehlen, um die Kompetenzenordnung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden

nicht zu stören. Die Verkehrsministerin vermutete hinter der ablehnenden Haltung generelle Bedenken gegenüber dem Fernbus-Verkehr und pries den Bund als Dienstleister an: Der Bund wolle bloss den Kantonen und Städten dabei helfen, Planung, Bau und Betrieb von Bus-Terminals zu koordinieren.

Ohne weitere Voten schritt die kleine Kammer zur Abstimmung, in der beim Stand von 19 gegen 19 Stimmen (bei einer Enthaltung) Ständeratspräsidentin Keller-Sutter (fdp, SG) mit dem Stichentscheid die Annahme der Motion erreichte. Einem Ordnungsantrag von Ständerätin Savary (sp, VD), die vermutete, es hätten mehrere Ratsmitglieder fälschlicherweise zugestimmt, wurde stattgegeben. Und in der Tat änderte sich der Entscheid in der Neuauflage der Abstimmung: Nur 7 Stimmen nahmen die Motion an, 31 Stimmen lehnten sie ab (2 Enthaltungen) – womit die Motion vom Tisch war.<sup>29</sup>

**MOTION**  
DATUM: 04.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Nantermod (fdp, VS) sah bezüglich der **Tarifverbunde** Probleme für die Reisenden und forderte 2017 mit einer Motion **«Freie Wahl für Benutzerinnen und Benutzer»**. Konkret ging es dem Motionär darum, dass Tarife im Direktverkehr (nationale Verbindungen des öffentlichen Verkehrs) und in Tarifverbunden (regionale Verbindungen) nicht genügend abgestimmt seien und den Konsumentinnen und Konsumenten nicht immer der beste Preis angeboten werde. Mit der Motion wollte Philippe Nantermod den Bundesrat auffordern, die Tarifierung zu vereinheitlichen.

Der Bundesrat wies in seiner Stellungnahme vom August 2017 darauf hin, dass die Tarifhoheit gemäss Personenbeförderungsgesetz bei den Transportunternehmen liege und es keine Bundesstelle gebe, welche Tarife festlege. Der Bundesrat teilte zwar die Ansicht des Motionärs, dass die «heutige Tariflandschaft kompliziert und für den Kunden wenig transparent» sei, verwies aber auf Bestrebungen der ÖV-Verbände, die historisch gewachsenen Tarifsysteme des direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbunde besser zu koordinieren.

Dass es keine Bundesstelle gebe, die in Tariffragen mitrede, musste Bundesrätin Sommaruga fast zwei Jahre später erneut festhalten, als die Motion im Juni 2019 in den Nationalrat kam. Die Bundesrätin wies im Ratsplenum auch darauf hin, dass der Bundesrat in der Botschaft zur Organisation der Eisenbahninfrastruktur die Möglichkeit einer Systemführerschaft im Personenverkehr vorgesehen hatte, damit gerade solche Systemfragen leichter zu lösen wären. Das Parlament hatte die Möglichkeit einer Systemführerschaft 2018 aber aus der Vorlage der Organisation der Eisenbahninfrastruktur gestrichen. Der Bundesrat wollte deshalb darauf verzichten, weitere Schritte in diese Richtung zu nehmen, und bat den Rat, die Motion abzulehnen. Die grosse Kammer folgte dieser Bitte und sprach sich am 4. Juni 2019 mit 120 zu 64 Stimmen (3 Enthaltungen) gegen die Motion aus.<sup>30</sup>

**MOTION**  
DATUM: 27.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Im Nachgang des Postauto-Skandals wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion **«Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen»** verlangte Nadja Pieren (svp, BE), dass der Bundesrat die Mehrkosten, die dem BAV wegen den zusätzlichen Stellen erwachsen, auf die Verursacher abwälze.

Der Bundesrat verwies jedoch darauf, dass Controlling und Revision in der Verantwortung des Bundes lägen, weshalb der Bund auch die Kosten trage. Zudem sei der Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr als Folge der Postauto-Affäre um CHF 9 Mio. gekürzt worden, was dem Bundesanteil der unrechtmässigen Abteilungen entspreche. Innerhalb des gekürzten Verpflichtungskredits müssten Transportunternehmen zusätzlich anfallende Kosten selber tragen. Damit beantragte der Bundesrat die Ablehnung der Motion und der Nationalrat folgte diesem Antrag im September 2019 diskussionslos.<sup>31</sup>

1) AB SR, 2015, S. 1188; TA, 8.12.15

2) AB NR, 2016, S. 148 f.; Kommissionsbericht RK-NR vom 22.01.2016; AZ, Lib, 4.3.16

3) AB NR, 2016, S. 1192.

4) AB SR, 2016, S. 1083 ff.

5) AB NR, 2018, S. 61 f.

6) BO CE, 2009, p. 631 ss.; BO CN, 2009, p. 1040 ss. (CTT-CN) et 1544 (CTT-CE).

7) AB SR, 2011, S. 888 f.

8) AB SR, 2013, S. 1107 ff.

9) AB NR, 2016, S. 1256 ff.

10) AB SR, 2016, S. 1083 ff.

11) AB SR, 2018, S. 567 f.

12) AB NR, 2019, S. 1707

13) BO CN, 1990, p.1075ss.

14) BO CN, 1992, p. 347 ss.; BO CN, 1992, p. 355 ss.

15) BO CE, 2001, p. 106 s.; BO CN, 2001, p. 988; TG, 18.1, 27.1 et 26.6.01; LT, 17.2 et 6.9.01; presse du 18.9 et 25.9.01; 24h,

6.12.01.

- 16) 24h, 12.9.03; LT, 2.12.03; presse du 22.11 (patrouilles) et 29.12.03 (fiches); OFT, communiqué de presse, 5.12.03 (vidéosurveillance); BO CN, 2002, p. 1686; BO CE, 2003, p. 1017 s.
- 17) BO CE, 2007, p. 922 ss. (Pfisterer); BO CN, 2007, p. 2061 (Wehrli et Leutenegger Oberholzer); presse du 5.10.07 (Pfisterer). Concernant la réévaluation des coûts finaux de la NLFA, cf. presse du 10.8.07; DETEC, communiqué de presse, 9.8.07.
- 18) BO CN, 2007, p. 1712 (commission) et 1716 (Burkhalter).
- 19) BO CE, 2008, p. 667 ss.
- 20) BO CN, 2008, p. 1555.
- 21) AB NR, 2017, S. 406 f.
- 22) AB NR, 2017, S. 1059 ff.
- 23) AB SR, 2017, S. 593 ff.
- 24) Bericht KVF-SR
- 25) AB SR, 2017, S. 928 f.
- 26) AB NR, 2018, S. 57 f.
- 27) Mo. 18.3051
- 28) Kommissionsbericht KVF-SR vom 10.4.18
- 29) AB SR, 2018, S. 557 f.
- 30) AB NR, 2019, S. 832 f.
- 31) AB NR, 2019, S. 1933