

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **24.04.2024**

---

Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnote	<b>Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr</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

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Terribilini, Serge  
Zumofen, Guillaume

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Parlamentarische Initiative, 1990 - 2020*. 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>Wirtschaft</b>	1
Wirtschaftspolitik	1
Strukturpolitik	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>GPK-NR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>BGST</b>	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
<b>IFG</b>	Infrastrukturfondsgesetz
<b>SFSV</b>	Spezialfinanzierung Strassenverkehr

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CDG-CN</b>	Commission de gestion du Conseil national
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>LOST</b>	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
<b>LInfr</b>	Loi sur le fonds d'infrastructure
<b>FSCR</b>	Financement spécial pour la circulation routière

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Wirtschaftspolitik

#### Strukturpolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 14.06.2017  
GUILLAUME ZUMOFEN

Une initiative parlementaire Carobbio (sp/ps, TI) espère créer une base légale, ou même constitutionnelle, afin de **garantir un service universel dans toutes les régions** helvétiques. La conseillère nationale socialiste estime qu'il existe une inégalité entre les offres de service de base sur le territoire suisse. Selon elle, cette inégalité dessinerait à long-terme une menace pour la cohésion nationale et sociale. Ainsi, cette nouvelle base légale devrait permettre de garantir un service de base, comme les transports publics, l'accès à Internet ou encore les services postaux, à la population dans toutes les régions. Elle précise qu'une telle législation diminuerait notamment le risque de discrimination envers les habitants des régions périphériques ou de montagne. La majorité de la Commission des transports et des télécommunications (CTT-CN) a proposé par 16 voix contre 9 de ne pas donner suite à l'initiative. Selon cette majorité, une telle mesure serait disproportionnée et ne prendrait pas en compte les différentes subtilités qui existent dans la définition d'un service universel. A l'opposé, une minorité a considéré que des mesures légales sont nécessaires. Au final, le Conseil national a rejeté l'initiative par 100 voix contre 75 et 3 abstentions. Une fragmentation gauche-droite s'est cristallisée. Les voix de l'UDC, du PLR, des vert'libéraux et du PBD ont fait pencher la balance.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

PARLAMENTARISCHE 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 (LFINfr) 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 LFINfr 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 ó.<sup>2</sup>

#### PARLAMENTARISCHE 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>3</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 Kommissionsprecher 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>4</sup>

### Eisenbahn

#### PARLAMENTARISCHE 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>5</sup>

#### PARLAMENTARISCHE 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>6</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMENTARISCHE 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>7</sup>

PARLAMENTARISCHE 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>8</sup>

Im Dezember 2019 reichten Vertreterinnen und Vertreter der SP-, Grünen-, Mitte- sowie der FDP.Libérale-Fraktion vier gleichlautende **parlamentarische Initiativen** ein (Pa.lv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.lv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.lv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.lv. 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 Initiantinnen 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>9</sup>

---

1) BO CN, 2017, pp.1125 s.; Communiqué KVF-N/CTT-N; Rapport KVF-N/CTT-N

2) 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.

3) AB NR, 2012, S. 1849 ff.

4) AB NR, 2020, S. 2628 f.

5) Lib. et NZZ, 20.5.09; CTT-CN, communiqué de presse, 19.5.09.

6) 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).

7) LNN, 24.1.90; Bund, 19.2.90; presse du 6.7.90.

8) AB NR, 2019, S. 1079

9) Medienmitteilung KVF-NR vom 20.10.20