

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gilg, Peter
Hirter, Hans
Longchamp, Claude
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Longchamp, Claude; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Bundesratsgeschäft, 1968 - 2020. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Regierungspolitik	1
Bundesverwaltung - Organisation	2
Infrastruktur und Lebensraum	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	17
Eisenbahn	21
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	22
Umweltschutz	23
Gewässerschutz	23
Luftreinhaltung	23
Allgemeiner Umweltschutz	23

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
WTO	Welthandelsorganisation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
FATCA	Foreign Account Tax Compliance Act
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
BRD	Bundesrepublik Deutschland
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
CST	Cargo sous terrain
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AVS	Assurance-vieillesse et survivants
OMC	Organisation mondiale du commerce
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
DFI	Département fédéral de l'intérieur
FATCA	Foreign Account Tax Compliance Act
OFT	Office fédéral des transports
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USS	Union syndicale suisse
TIC	Technologies de l'information et de la communication
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse

USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
RFA	République fédérale d'Allemagne
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
CST	Cargo sous terrain
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Regierungspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.01.2020
MARC BÜHLMANN

Ende Januar 2020 legte der Bundesrat seine Botschaft zur **Legislaturplanung 2019–2023** vor. Sie umfasste eine Bilanz der vergangenen Legislatur (2015–2019), eine aktuelle Lagebeurteilung und beschrieb insbesondere die drei politischen Leitlinien, denen 18 Ziele zugeordnet waren, die mit insgesamt 53 geplanten Massnahmen die Agenda der Regierungspolitik bestimmen sollen.

Die **Bilanz über die 50. Legislaturperiode** sei gemischt, so der Bericht. 80 Prozent der prioritären Geschäfte seien verabschiedet worden – darunter die Botschaft zum Stabilisierungsprogramm 2017–2020, die BFI-Botschaft 2017–2020 oder die Botschaft zur Standortförderung 2020–2023. Nicht wie geplant realisiert worden seien hingegen ein FATCA-Abkommen mit den USA oder ein institutionelles Abkommen mit der EU, das bereits seit 2011 als Ziel formuliert worden sei. Zu wenig schnell vorangekommen seien auch Vorhaben zur Reform der AHV oder zur Senkung der Gesundheitskosten. Es könne aber nicht von einer «verlorenen Legislatur» gesprochen werden, da die grossen Leitlinien – Sicherung des Wohlstandes, Förderung des nationalen Zusammenhalts sowie Sicherheit und internationale Zusammenarbeit – erreicht worden seien, wie weiter im Bericht festgehalten wurde.

Bei der **Lagebeurteilung** wurde im Bericht hervorgehoben, dass die kulturelle und geografische Nähe sowie die starke wirtschaftliche Verflechtung mit der EU einen steten politischen Austausch auf höchster Ebene bedinge. Der Schweizer Forschungsplatz sei stark und habe ein sehr innovationsfreundliches Umfeld. Die Schweiz spiele nach wie vor eine wichtige Rolle als Gaststaat für internationale Organisationen. Auch stellten Terrorismus und internationale Kriminalität nach wie vor eine grosse Herausforderung dar. Weil sie eine grosse Importabhängigkeit hinsichtlich Energieversorgung aufweise, müsse sich die Schweiz um eine Einbettung in den europäischen Strommarkt bemühen. Dabei sei auch die Reduktion der Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen, zu der sich die Schweiz verpflichtet habe. Hervorgehoben wurden die Aussenwirtschaftsbeziehungen, die insbesondere mit China und den USA sehr dynamisch seien. Insbesondere die Ausfuhr chemisch-pharmazeutischer Produkte nehme stark zu, wohingegen der Finanzplatz an Bedeutung verliere. Gemessen am Bruttonationaleinkommen gehöre die Schweiz zu den zehn grössten Beitragebern an die öffentliche Entwicklungshilfe. Hervorgehoben wurden zudem die sinkende und im internationalen Vergleich tiefe Bruttoverschuldung und die positive Wirtschaftsentwicklung, aber auch die stetig ansteigenden Ausgaben für soziale Sicherheit und Gesundheit. Die Schweiz habe mittlerweile einen ökologischen Fussabdruck von 2.8 und die Konsumausgaben seien seit 2000 fast doppelt so stark gestiegen wie die Bevölkerung gewachsen sei. Auch die Mobilität steigere sich laufend, was sich etwa auch in der Zunahme der Verkehrsstaus bemerkbar mache, deren volkswirtschaftliche Kosten von 2010 bis 2017 um 38.5 Prozent zugenommen hätten. Die Bevölkerung sei mit der Lebensqualität allerdings zufrieden, insbesondere auch mit der eigenen Gesundheit. Die abnehmende Biodiversität und das belastete Grundwasser blieben hingegen weiterhin Herausforderungen. Seit 1980 habe sich der Anteil der ausländischen Bevölkerung mehr als verdoppelt, die Zahl der Asylgesuche habe 2018 aber den tiefsten Wert seit 2007 erreicht. Die Erwerbslosenquote bewege sich stabil bei 4.7 Prozent und die Erwerbsquote von Frauen habe zugenommen. Nach wie vor bestehe aber eine Lohndifferenz zwischen Männern und Frauen, so der Bericht.

Auf der Basis dieser Lagebeurteilung schlug der Bundesrat die gleichen **Leitlinien** wie in der vergangenen Legislatur vor: Wohlstand («[d]ie Schweiz sichert ihren Wohlstand nachhaltig und nutzt die Chancen der Digitalisierung»), Zusammenhalt («[d]ie Schweiz fördert den nationalen Zusammenhalt und leistet einen Beitrag zur Stärkung der internationalen Zusammenarbeit») und Sicherheit («[d]ie Schweiz sorgt für Sicherheit, engagiert sich für den Schutz des Klimas und agiert als verlässliche Partnerin in der Welt»). Mit jeweils sechs Zielen sollen diese Leitlinien eingehalten werden: (1) Ein ausgeglichener Bundeshaushalt und eine stabile Finanzordnung, (2) eine effiziente und möglichst digitale staatliche Leistungserbringung, (3) stabile und innovationsfördernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen durch die Förderung des inländischen Arbeitskräftepotenzials, (4) die Sicherung des Zugangs zu internationalen Märkten und zum EU-Binnenmarkt, (5) die Behauptung der Spitzenposition in Bildung, Forschung und Innovation und die Nutzung der Chancen der Digitalisierung sowie (6) zuverlässige und solid finanzierte Verkehrs- und IKT-Infrastrukturen sollen mithelfen,

den Wohlstand nachhaltig zu sichern. (7) Die Stärkung des Zusammenhalts der Regionen und die Förderung der Verständigung unter den Sprachgruppen, (8) die Förderung des gesellschaftlichen Zusammenhalts und der Gleichberechtigung zwischen den Geschlechtern, (9) die Reform und nachhaltige Finanzierung der Sozialwerke, (10) die qualitativ hochstehende und finanziell tragbare Gesundheitsversorgung und ein gesundheitsförderndes Umfeld, (11) das Engagement für multilaterale und internationale Zusammenarbeit und die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für internationale Organisationen sowie (12) geregelte Beziehungen mit der EU sind die Ziele, mit denen die Förderung des nationalen Zusammenhalts und eine Stärkung der internationalen Zusammenarbeit angestrebt werden sollen. Schliesslich sollen die (13) Steuerung der Migration, (14) die Vorbeugung und wirksame Bekämpfung von Gewalt, Kriminalität und Terrorismus, (15) die Kenntnis über Bedrohungen der eigenen Sicherheit, (16) die schonende und nachhaltige Nutzung von Ressourcen, die Sicherung einer nachhaltigen und lückenlosen Energieversorgung und die Förderung einer nachhaltigen Land- und Ernährungswirtschaft, (17) der Einsatz für eine national und international wirksame Umweltpolitik, den Klimaschutz und die Biodiversität sowie (18) die Massnahmen gegen Cyberrisiken zum Schutz von Bürgerinnen und Bürgern und der kritischen Infrastruktur mithelfen, dass die Schweiz für Sicherheit sorgt und als verlässliche internationale Partnerin agieren kann.

Im Bericht wurde zudem auch der Legislaturfinanzplan 2021–2023 vorgelegt, der in allen drei Jahren mit strukturellen Überschüssen rechnet. Allerdings sei die Unsicherheit über die Haushaltsentwicklung sehr hoch. Neu lag dem Bericht auch eine mittelfristige Personalplanung bei, weil die eidgenössischen Räte oft moniert hätten, darüber nicht im Klaren zu sein. Hier ging der Bericht von einem jährlichen Ausgabenwachstum von 1.4 Prozent aus.¹

Bundesverwaltung – Organisation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.09.2001
HANS HIRTER

Die Bundesverwaltung nimmt, namentlich in den Bereichen Verkehr und Energie, eine Reihe von **Kontrollaufgaben bezüglich Sicherheit von Anlagen und Produkten** wahr (z.B. bei Seilbahnen). Der Bundesrat präsentierte Ende Jahr einen Gesetzesvorentwurf, welcher die konkreten Sicherheitsüberprüfungen weitgehend den Produzenten (für Produkte mit geringem Sicherheitsrisiko wie etwa elektrische Geräte) resp. unabhängigen privaten oder öffentlichen Institutionen (bei Anlagen und Produkten mit höherem Risiko wie Motorfahrzeuge oder Seilbahnen) überlassen möchte. Eine neu zu schaffende eidgenössische **Sicherheitsagentur** würde die Organisation und Durchführung dieser Kontrollen überwachen. Zudem wäre sie zuständig für die Kontrolle der Sicherheit der als hoch riskant eingestuften Kernkraftwerke, Erdölleitungen und Staudämme.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.07.2002
HANS HIRTER

Der im Vorjahr vorgelegte Plan des UVEK für die Schaffung einer eidgenössischen **Sicherheitsagentur** löste in der Vernehmlassung ein vorwiegend negatives Echo aus. Er wurde von den Kritikern als überflüssig, zu kompliziert und zu zentralistisch beurteilt. Bundesrat Leuenberger gab deshalb bekannt, dass das UVEK eine abgespeckte Vorlage ausarbeiten werde, welche insbesondere auf die von den Kantonen abgelehnte Zentralisierung der Motorfahrzeugkontrollen verzichtet.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.06.2006
HANS HIRTER

Vier Jahre nach der sehr negativ ausgefallenen Vernehmlassung über ein Projekt zur **Zentralisierung der mit Fragen der technischen Sicherheit von Apparaten und Anlagen befassten Verwaltungsstellen** legte der Bundesrat eine stark abgespeckte Version vor. Das neue **Sicherheitskontrollgesetz** regelt vor allem die Verfahren der Sicherheitsprüfung; die jeweiligen materiellen Sicherheitsanforderungen verbleiben aber in den Spezialgesetzen. Den Hauptvorteil des neuen Gesetzes sieht der Bundesrat darin, dass damit die zumeist an Dritte übertragene Prüfung und Kontrolle in Zukunft vereinheitlicht wird. Wie er es bereits nach der Vernehmlassung angekündigt hatte, verzichtet der Bundesrat auf die Schaffung einer nationalen Sicherheitsagentur.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.2009
HANS HIRTER

Nach dreijähriger Wartefrist kam das vom Bundesrat vorgeschlagene neue **Bundesgesetz über Prüfung und Kontrolle der technischen Sicherheit** ins Parlament. Angestrebt war damit eine einheitliche Regelung der Überprüfung der Sicherheit von Transportanlagen und ähnlichem. Die Vorlage war schon in der Vernehmlassung namentlich von den Kantonen kritisiert worden und stiess auch in den vorberatenden Parlamentskommissionen auf heftigen Widerspruch. Diese aufwändige Neuregelung und Vereinheitlichung der Kontrollabläufe sei überflüssig, da sich die bisherigen Prozesse und insbesondere die Arbeitsteilung zwischen privaten Verbänden und der Verwaltung bewährt hätten. Beide Parlamentskammern beschliessen auf Antrag ihrer Kommissionen mit grosser Mehrheit Nichteintreten. Der Nationalrat lehnte auch eine Zusammenlegung aller Bundesstellen ab, deren Aufgabe die Kontrolle der Sicherheit von Lebensmitteln und anderen Produkten ist. Er sprach sich auf Antrag des Bundesrates gegen eine im Vorjahr von der kleinen Kammer überwiesene entsprechende Motion Germann (svp, SH) (08.3062) aus.⁵

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Namhafte Probleme ergaben sich 1980 für den Eisenbahnverkehr, aber auch für andere Lebensbereiche durch die Tatsache, dass die Schweiz im Gegensatz zu den meisten europäischen Staaten auf die **Einführung der Sommerzeit verzichtete**. Nachdem sie zuerst gezögert hatte, den Volksentscheid aus dem Jahre 1978 zu desavouieren, **stimmte nun auch die grosse Kammer dem neuen Zeitgesetz zu**, welches die Exekutive ermächtigt, die Sommerzeit einzuführen. Die bäuerlichen Kreise, welche den Abstimmungskampf gegen die erste Zeitgesetzvorlage siegreich geführt hatten, lehnen zwar die Einführung der Sommerzeit nach wie vor ab, **verzichteten diesmal aber auf die Ergreifung des Referendums**. Somit steht ab 1981, zur grossen Erleichterung des internationalen Verkehrs- und Geschäftsbetriebs, einer Gleichstellung der Schweizer Uhren mit denjenigen der Nachbarstaaten nichts mehr im Wege.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.1980
HANS HIRTER

Verkehrspolitik

Das 1978 vom Volk knapp abgelehnte **Zeitgesetz**, welches den Bundesrat zur Einführung der Sommerzeit ermächtigt hätte, kam unerwarteterweise bereits im Berichtsjahr wieder zu Aktualität. Hatte bisher die Mehrheit der Deutschschweizer dieser seit einigen Jahren von Frankreich und Italien praktizierten Zeitregelung wenig Interesse abgewinnen können, so änderte sich dies mit der Ankündigung, dass ab 1980 auch in Deutschland, Österreich und noch weiteren Staaten die Sommerzeit gelten soll. Zugunsten der Einführung der Sommerzeit hatten die beiden Basel und Schaffhausen Standesinitiativen eingereicht. Nach Ansicht der Landesregierung war damit eine neue Lage entstanden, welche es vertreten liess, die vom Souverän zurückgewiesene Vorlage bereits nach einem Jahr erneut zu präsentieren. **Interessiert** an der Gleichschaltung unserer Uhren mit denjenigen des übrigen Europa sind **in erster Linie die SBB**, die im Falle eines schweizerischen Alleingangs mit jährlichen Mehrkosten von rund CHF 10 Mio. rechnen. Die Nachteile, welche die Landwirte – sie waren die Hauptopponenten der ersten Vorlage von der Sommerzeit befürchten, können nach Ansicht des Bundesrates durch organisatorische Vorkehrungen (z.B. die Verschiebung der Milchablieferzeiten) in engen Grenzen gehalten werden. Der Entwurf zum Zeitgesetz passierte den Ständerat ohne grosse Diskussion. Der Nationalrat, der die Vorlage in derselben Session hätte beraten sollen, zeigte sich wesentlich zurückhaltender; Mit 88:86 Stimmen beschloss er die Rückweisung an die Kommission. In der Presse wurde dieses Votum weniger als Entscheidung gegen die Einführung der Sommerzeit gewertet denn als Referenz an die Mehrheit der Stimmbürger, welche seinerzeit die erste Vorlage abgelehnt hatte.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.12.1979
HANS HIRTER

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales 1994 (MCF 94.073), le parlement, sur proposition du gouvernement, a décidé de **supprimer les contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**. Cette réforme exigeant une modification constitutionnelle, elle devra être soumise au vote du peuple et des cantons.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la **campagne pour l'arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**, les partisans de l'abrogation de la disposition – à savoir la quasi-totalité des partis politiques et l'ensemble des milieux économiques – ont principalement fait valoir que la construction de places de parc auprès des gares ferroviaires n'était plus, pour des raisons de rigueur budgétaire, une priorité pour la Confédération, qui devait se concentrer désormais sur ses tâches principales. Il fut également relevé que le but recherché par la disposition en question avait été en grande partie atteint puisque quelque 7'800 places avaient été ainsi créées.

Les opposants – les associations de défense des transports publics ainsi que le TCS et l'ACS – ont pour leur part argué que la disparition des subsides fédéraux porterait un coup sans doute fatal au développement de nouveaux parkings à proximité des gares et prêterait de ce fait la politique de transfert du trafic de la route au rail. Cette conséquence néfaste pour l'environnement était par ailleurs d'autant plus inacceptable que l'économie réalisée était bien relative en regard du déficit de la Confédération.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au mois de mars, le peuple et les cantons étaient appelés à se prononcer sur une mesure d'économies impliquant une modification constitutionnelle. Il leur était en effet proposé d'abroger la disposition relative à la participation financière de la Confédération à **l'aménagement des places de parc auprès des gares**. L'économie réalisée par une telle mesure se chiffrait à quelque 20 millions de francs. A la suite d'une campagne et d'un vote ne mobilisant que très peu les citoyens, le souverain a accepté relativement facilement la modification proposée par 56% de oui et 11 6/2 cantons. Les cantons les plus favorables à cette mesure d'économies furent les cantons de Zurich, Berne, Bâle-Ville et Lucerne. Il est à relever que parmi les cantons rejetant l'abrogation constitutionnelle se trouvaient tous les cantons romands, à l'exception de celui de Genève.

Arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares.

Votation du 10 mars 1996

Participation: 31.0%

Oui: 741'219 (53.9%) / cantons: 11 6/2

Non: 632'792 (46.1%) / cantons: 9

Mots d'ordre:

- Oui: PRD (5*), PDC (6*), UDC (3*), PL (2*), PE (2*), AdI, PdT, PdL (1*), DS (2*), PEP, Vorort, USAM, USS, ATE

- Non: PdT, Union des villes de Suisse, Union des transports publics, Litra, TCS, ACS, FRS

- Liberté de vote: PS (2*)

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'**analyse VOX** a relevé qu'à l'origine du comportement de vote des citoyens favorables à la modification constitutionnelle figurait avant tout le souci de ménager les finances fédérales. Parmi les opposants, des raisons liées à la promotion des transports publics, ainsi que, subsidiairement, la crainte que les communes ne voient leur budget alourdi, ont été les éléments déterminant le refus. En ce qui concerne le lien entre comportement de vote et affinités partisans, il est à souligner que seuls les électeurs proches du PDC n'ont pas voté conformément aux recommandations de leur parti. Les sympathisants socialistes ont pour leur part rejoint majoritairement le camp des partisans.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation concernant la **loi sur les installations de transport à câbles**. Elle comble une base juridique qui manquait dans ce domaine et harmonise les normes suisses à celles de l'UE. Jusqu'alors, les requérants devaient traverser une procédure à plusieurs échelons afin d'obtenir l'approbation d'un projet. Avec la nouvelle loi, la concession et l'approbation du projet sont octroyées en une seule procédure.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté la **nouvelle loi sur les installations à câbles**, ainsi qu'un message ad hoc à l'attention des chambres fédérales. Tel que présenté lors de la consultation, l'Office fédéral des transports sera la seule autorité compétente de première instance. Les cantons restent compétents pour les téléskis et les petits téléphériques. La loi définit en outre la façon dont la Confédération veillera à la sécurité. Vu la vitesse de l'évolution technologique, la loi ne contiendra que des conditions-cadres.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats a accepté le projet de **loi sur les installations à câbles** transportant des personnes. Il a toutefois apporté quelques petites modifications. Le Conseil fédéral a adapté l'ordonnance sur les installations de transport à câble afin de permettre aux entreprises d'utiliser les pièces de sécurité et les sous-systèmes déjà contrôlés dans un Etat-membre de l'UE. Il s'agit de câbles, de chariots, de cabines ou de sièges. Les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 1er décembre 2005.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament verabschiedete das neue **Seilbahngesetz**. Dieses konzentriert die Konzessionserteilung, Plangenehmigung, Baubewilligung und umweltrechtliche Spezialbewilligungen in einem einzigen Verfahren. Zuständige Behörde ist neu erstinstanzlich alleine das Bundesamt für Verkehr, für Skilifte und Kleinluftseilbahnen sind es weiterhin die Kantone. Die Räte nahmen nur geringfügige Änderungen an der Vorlage des Bundesrates vor: Der Seilbahnbauer und -betreiber ist für die angemessene Ausbildung des sicherheitsrelevanten Personals verantwortlich. Die Bedürfnisse von Behinderten sind generell und nicht nur bei neuen Seilbahnen zu berücksichtigen. Anders als Schifffahrtsgesellschaften und Eisenbahnen müssen Seilbahnunternehmen bei der Verlängerung der Konzession nicht jedes Mal die Gewährleistung der Sicherheit nachweisen, ihre Betriebsbewilligung wird unter Vorbehalt der Erfüllung der Sorgfaltspflicht verlängert.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.07.2006
MAGDALENA BERNATH

2005 durchquerten 1,2 Mio Lastwagen die Alpen – 51'000 (oder 4%) weniger als im Vorjahr. Das auf dem Alpenschutzartikel basierende, bis 2010 befristete Güterverkehrsgesetz verlangt, die Zahl dieser Lastwagenfahrten bis 2009 auf maximal 650'000 zu reduzieren. Der Bundesrat erachtete die Erreichung dieses Ziels als unrealistisch und schickte im Sommer einen Entwurf für ein neues **Gesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene** in drei Varianten in die Vernehmlassung: 1.) Verringerung der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650'000 erst bis 2017 (zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) und Subventionierung des Güterschienenverkehrs mit weiterhin jährlich CHF 285 Mio.; damit sollen der unbegleitete kombinierte Verkehr und die „Rollende Landstrasse“ (Rola) bis 2017 etwa verdoppelt werden. 2.) Reduktion der Fahrten auf eine Mio. bis 2017 unter Beschränkung der Subventionen 2011-2017 auf CHF 140 Mio. pro Jahr. 3.) Substanzieller Ausbau der Rola, was die Einrichtung eines eigenwirtschaftlich zu betreibenden hochwertigen Angebots im Huckepackverkehr von Grenze zu Grenze bedingt, bspw. 400'000 Stellplätze (Lastwagen auf Bahnwagons) und Stundentakt. Alle drei Varianten sehen die Einführung einer Alpentransitbörse vor, welche vor wenigen Jahren noch auf Ablehnung gestossen war.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien

sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.07.2007
NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil fédéral a adopté le **message sur le projet de législation concernant le trafic des marchandises** appelée à remplacer dès 2011 l'actuelle loi sur le trafic des marchandises. Le projet conserve plusieurs éléments critiqués lors de la consultation de l'année précédente. Malgré l'opposition du PS, des Verts, de l'Initiative des Alpes (IA) et des associations écologistes, le Conseil fédéral a révisé le calendrier de la réalisation de la réduction du nombre de courses de camions à travers les Alpes à 650'000/an. Estimant irréaliste le délai fixé à 2009, il préconise de repousser l'échéance à 2019, soit deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, lorsque les gains de productivité seront pleinement disponibles. En dépit des vives critiques des partis bourgeois et de l'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG), le gouvernement a décidé de maintenir la principale innovation du projet, à savoir la création d'une Bourse du transit alpin. Ce nouvel instrument doit permettre de contingerer les courses à travers les Alpes en mettant aux enchères un nombre restreint de droits de passages. En incitant au transfert du trafic des marchandises vers le rail, cette bourse contribuera à la réduction du trafic routier alpin. L'efficacité de ce dispositif dépendra toutefois de l'issue des négociations avec la Communauté européenne et les autres pays alpins concernant la coordination nécessaire à la mise en place de la bourse. L'association Initiative des Alpes a déposé un recours auprès de l'Assemblée fédérale arguant que la prolongation du délai pour la réduction du trafic routier alpin était contraire à la Constitution. La commission de gestion du Conseil national l'a rejeté au motif que l'objet contesté figurait à l'ordre du jour du parlement.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, le **Conseil des Etats** a décidé d'entrer en matière sur le **projet concernant le trafic des marchandises**. Suivant le Conseil fédéral et la majorité de sa commission des transports (CTT-CE), il a approuvé l'objectif du transfert de la route vers le rail et décidé de retarder la réalisation de la réduction du transit alpin. Par 26 voix contre 10, il a refusé de fixer la nouvelle échéance à 2012, comme le proposait une minorité de la commission emmenée par les socialistes Leuenberger (SO) et Gentil (JU). Toutefois, sur proposition de sa commission, la Chambre haute a supprimé, par 25 voix contre 7, l'art. 4 du projet de loi sur le transfert du transport de marchandises, lequel octroyait au Conseil fédéral le droit de prélever une taxe d'utilisation des infrastructures routières alpines par le trafic lourd (redevance sur le transit alpin). S'agissant de la bourse du transit alpin, si elle n'en a pas rejeté l'idée, elle a néanmoins décidé, sur proposition de sa commission, par 21 voix contre 18, de restreindre la compétence du gouvernement. Ce dernier pourra ainsi conclure des traités internationaux en vue de la création de la bourse, à condition qu'il obtienne l'approbation de l'Assemblée fédérale, mais il devra soumettre au parlement un projet de loi réglant sa mise en œuvre. Les conseillers Inderkum (pdc, UR) et Gentil (ps, JU) se sont vainement opposés à l'introduction de ce double obstacle, qui non seulement retardera la mise en place de la bourse mais surtout met en péril le projet lui-même, puisque tant les traités internationaux que la loi de mise en œuvre seront soumis au référendum. À l'initiative de la CTT-CE, le Conseil des Etats a également décidé de faire un geste en faveur du trafic interne en allouant, pour la période 2011-2015, CHF 100 millions au transport combiné de marchandises ne traversant pas les Alpes et CHF 30 millions à la promotion du transport de marchandises sur des chemins de fer à voie étroite.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le **Conseil national** s'est à son tour saisi du **projet de législation concernant le trafic des marchandises**. Le plénum a décidé d'entrer en matière par 124 voix contre 62, rejetant une proposition de renvoi du groupe UDC, hostile à l'instauration d'une bourse du transit alpin et à l'édiction d'objectifs chiffrés en matière de réduction du trafic routier transalpin. Lors de la discussion sur le projet de loi sur le transfert de la route vers le rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM), la chambre basse a rejeté de justesse, par 91 voix contre 89, une proposition Loepfe (pdc, AI) visant à reprendre la formulation de

l'article constitutionnel pour la protection des Alpes, soit « à travers la Suisse » au lieu de « à travers les Alpes ». Soutenu par le groupe UDC, par une majorité du groupe radical-libéral et un tiers du groupe PDC, cet amendement visait à restreindre la portée de l'objectif de transfert au seul trafic international, c'est-à-dire à en exclure le trafic interne. La majorité de la commission des transports (CTT-CN) et le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, y ont opposé que la discrimination ainsi faite entre transporteurs suisses et internationaux serait contraire aux Accords bilatéraux conclus par la Confédération avec l'UE dans ce domaine. Le groupe UDC est revenu à la charge en proposant de supprimer purement et simplement l'objectif de réduire le nombre de courses transalpines de camions à 650'000 par an d'ici à 2019. Le plénum a balayé cet amendement et approuvé le projet du Conseil fédéral par 111 voix contre 68. Comme à la chambre haute l'année précédente, la gauche et les Verts ont tenté de ramener le délai à 2012, mais leur amendement en ce sens a été rejeté par 89 voix contre 83. Concernant la LTTM, le Conseil national ne s'est écarté du Conseil des Etats que s'agissant de la bourse du transit alpin, innovation la plus controversée du projet. Suivant sa commission, le plénum a refusé d'imposer au Conseil fédéral d'obtenir l'aval des chambres tant pour négocier la mise en place de la bourse avec les autres pays concernés que pour mettre en œuvre concrètement le dispositif retenu. Selon la formulation adoptée par 110 voix contre 82, le gouvernement sera compétent pour conclure les traités internationaux nécessaires à la création de la bourse, mais devra soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif de mise en œuvre. Le plénum a en outre refusé d'obliger le Conseil fédéral à créer ladite bourse dans un délai de deux ans à compter de l'adoption de la loi, comme le souhaitait le camp rose-vert. Par 110 voix contre 80, le Conseil national n'a pas voulu autoriser le gouvernement à octroyer des droits de passage gratuits, afin d'inciter au transfert de la route vers le rail. Au vote sur l'ensemble, le projet a été approuvé par 109 voix contre 68, la totalité du groupe UDC ainsi que des députés radicaux et démocrates-chrétiens le rejetant. Concernant les autres projets d'actes du paquet, la chambre du peuple s'est distinguée de son homologue des cantons en se montrant plus généreuse dans son soutien au transport combiné de plaine. Elle a ainsi alloué un plafond de dépenses de CHF 200 millions jusqu'en 2015 pour le trafic interne, soit le double du montant approuvé par le Conseil des Etats l'année précédente.

Lors de l'examen des divergences, ce dernier s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points litigieux et a approuvé unanimement tous les actes du paquet. À la chambre basse, la LTTM a été adoptée par 127 voix contre 65 et les autres projets par des majorités plus confortables encore. En votation finale, le groupe UDC et un quart du groupe radical-libéral ont rejeté la LTTM.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a présenté un projet d'arrêté fédéral concernant un **crédit-cadre de cautionnement destiné à l'acquisition de moyens d'exploitation dans les transports publics**. Cet arrêté concrétise la possibilité pour la Confédération d'octroyer des garanties pour les investissements des entreprises de transport, ainsi que les chambres en ont décidé lors de l'adoption de la loi sur le transport de voyageurs, l'année précédente. Si seuls les CFF jouissaient de cette possibilité jusqu'alors, le parlement a étendu ce cautionnement à toutes les entreprises de chemin de fer et de bus du trafic régional, de sorte à ce qu'elles bénéficient toutes de conditions de prêts avantageuses. À cette fin, le gouvernement sollicite un crédit-cadre de CHF 11 milliards. Ce projet d'arrêté n'a suscité aucune discussion, ni opposition lors de son traitement par les chambres, qui l'ont toutes deux adopté à l'unanimité.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.07.2011
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des

Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.12.2012
NIKLAUS BIERI

Im Juni des Berichtjahres verhandelten die eidgenössischen Räte den **Bericht zur Verkehrsverlagerung 2011** des Bundesrates. Mit zwei gleichlautenden Motionen reagierten die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte und beauftragten den Bundesrat mit der Konkretisierung der Umsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in der kommenden Berichtsperiode (12.3330 / 12.3401). Neben der Umsetzung der im Verlagerungsbericht 2011 aufgeführten Massnahmen sollen der Ausbau der Gotthardachse zwischen Basel und Chiasso zu einem durchgängigen 4-Meter-Korridor beschleunigt sowie zusätzliche Umschlagkapazitäten für den kombinierten Verkehr (vor allem auf der Alpensüdseite) geschaffen werden. Im September gab der Bundesrat ein Massnahmenpaket in die Vernehmlassung, in welchem er die Profil-Erweiterung der Gotthardachse für den durchgängigen 4-Meter-Korridor präzisiert. Für rund CHF 710 Mio. sollen die Strecken in der Schweiz und für CHF 230 Mio. Anschlüsse in Italien aufgerüstet werden. Grösster Brocken im Paket ist der Neubau des Bözbergtunnels – ein Ausbau des bestehenden würde die Eröffnung des durchgängigen 4-Meter-Korridors um bis zu fünf Jahre verzögern. Finanziert werden könnte das Paket aus Finöv und FABI. Die Reaktionen auf die im Dezember beendete Vernehmlassung fielen grösstenteils positiv aus. Vorbehalte äusserte die SVP. Sie störte sich hauptsächlich an der Finanzierung aus dem Bahninfrastrukturfonds, welcher unter anderem mit Einnahmen aus dem Strassenverkehr alimentiert wird. Die KVF-Motionen verlangen weiter einen Bundesbeschluss über die Verlängerung und Erhöhung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, damit die Planungssicherheit im Schienengüterverkehr zunehme. Zudem sollen Massnahmen ergriffen werden, welche die Ausschöpfung der gemäss Landverkehrsabkommen zulässigen Höchstbeträge der Gebühren für den Schwerverkehr erlauben. Der Bundesrat beantragte die Annahme dieser Forderungen, empfahl aber weitere Punkte der Motionen zur Ablehnung: Diese verlangen eine Vereinheitlichung der Emissionsgrenzwerte, die Statuierung eines gemeinsamen Verlagerungszieles, die Entwicklung eines gemeinsamen Reduktionzieles sowie Verhandlungen über die Einführung einer Alpentransitbörse oder eines anderen marktwirtschaftlichen Instruments zur Verkehrsverlagerung mit den anderen Alpenländern und der EU. Der Bundesrat hielt diese Forderungen für unrealistisch. Mehrheiten in beiden Räten nahmen die Motionen vollumfänglich an, wobei die Punkte betreffend Verhandlungen und Vereinheitlichungen mit der EU umstritten waren. Abgelehnt wurde die Motion im Nationalrat von der FDP/Liberalen- und der SVP-Fraktion. Im Zuge der Diskussion des Verlagerungsberichts wurde von Vertretern der SVP das Verlagerungsziel an sich angegriffen: Dieses sei unsinnig, da nicht zu erreichen. Diesen Voten wurde von verschiedener Seite entgegengehalten, dass die Verkehrsverlagerung dem Volkswillen entspreche und deshalb zu respektieren sei. Der Verlagerungsbericht selber wurde von den Räten zur Kenntnis genommen. Das von der KVF-NR eingereichte Postulat zur Stärkung der Verlagerungsanreize für den alpenquerenden Schwerverkehr durch Innovation im Schienengüterverkehr (12.3331) wurde in derselben Debatte überwiesen. Das Postulat der KVF-SR zur Gleichbehandlung aller Güterverkehrsarten bei Betriebsabgeltungen zur Güterverkehrsverlagerung (12.3402) wurde vom Ständerat ebenfalls in der Debatte um den Verlagerungsbericht 2011 verhandelt und überwiesen. Beide Kammern schrieben zudem zwei Standesinitiativen der Kantone Tessin (08.304) und Uri (08.305) ab, da alle mehrheitsfähigen Anliegen in die Motionen aufgenommen worden seien und die darin verlangten Fristen (Umsetzung der Verlagerung auf die Schiene bis 2012) zum Zeitpunkt der Abschreibung hinfällig geworden waren.²³

Zu Jahresbeginn unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur **Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung**. Die Vorlage umfasst die Übernahme von rund 376 Kilometern bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz, Finanzierungsmassnahmen für die damit verbundenen Mehrausgaben des Bundes und die Aufnahme von zwei Netzergänzungen zur Engpassbeseitigung. 387 Kilometer bestehende Strassenverbindungen in Agglomerationen und peripheren Landesteilen sollen aufgenommen werden, die 11 Kilometer lange Verbindung zwischen Barga und Schaffhausen soll hingegen aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden, da sie nicht mehr von nationaler Bedeutung sei. Für Betrieb und Unterhalt der dem Nationalstrassennetz zugeschlagenen Strassen rechnet der Bund mit jährlichen Mehraufwendungen von CHF 305 Mio. Rund CHF 30 Mio. will der Bund an Beiträgen sparen, welche die Kantone nicht mehr als Beiträge an die vom Bund übernommenen Strassen erhalten. Mit der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von CHF 40 auf neu CHF 100 pro Jahr sollen die fehlenden CHF 275 Mio. finanziert werden. Die Erhöhung des Vignettenpreises war sehr umstritten: So stellte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates mit 8 gegen 8 Stimmen bei 8 Enthaltungen und mit Stichentscheid des Präsidenten den Antrag, den Preis der Autobahnvignette nicht auf CHF 100, sondern nur auf CHF 70 zu erhöhen. Im Plenum des Nationalrats wurden weitere Anträge diskutiert: Der Antrag Baader (svp, BL) forderte Nichteintreten auf die Vorlage 2 (Finanzierung), da der Preis für die Autobahnvignette nicht erhöht werden dürfe. Das Plenum folgte dem Antrag nicht und trat auf alle vier Teile der Vorlage ein. Die SVP-Fraktion vertrat in der Debatte den Minderheitenantrag II Wobmann (svp, SO), der eine Erhöhung des Vignettenpreises generell ablehnt und bei CHF 40 bleiben will. Die SP-Fraktion unterstützte den Kommissionsantrag, den Vignettenpreis nur auf CHF 70 statt auf CHF 100 zu erhöhen. Die Grünen und die Grünliberalen votierten ebenfalls für CHF 70. Der Minderheitenantrag Teuscher (gp, BE) sieht unabhängig vom Preis der Vignette vor, dass dieser alle fünf Jahre an die Teuerung angepasst wird. Dieser Antrag blieb jedoch chancenlos, da die Anpassung an die Teuerung zu unerwünscht ungeraden Beträgen führen würde. Die FDP-, CVP/EVP- und BDP-Fraktionen unterstützten den Minderheitenantrag I Amherd (cvp, VS) bzw. die Kommissionsminderheit, welche dem bundesrätlichen Vorschlag folgen und die Preiserhöhung auf CHF 100 festsetzen wollte. Im Plenum setzte sich schliesslich die Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 70 durch. Der Ständerat folgte hingegen dem bundesrätlichen Entwurf und stimmte mit grosser Mehrheit für einen Vignettenpreis von CHF 100. In der Differenzbereinigung blieben sich die Räte treu, der Nationalrat beharrte weiterhin auf einem Preis von CHF 70, der Ständerat hiess die Erhöhung auf CHF 100 erneut gut. Das Geschäft wird 2013 im Nationalrat weiterverhandelt.²⁴

Bereits im April des Berichtjahres eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das **zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**. Der Bundesrat ist durch das Infrastrukturfondsgesetz verpflichtet, den Räten alle vier Jahre ein aktualisiertes Programm zur Engpassbeseitigung vorzulegen. Wie im ersten Programm von 2009 hielt der Bundesrat an der Einteilung der Ausbauprojekte nach Priorität in vier Module fest. Aufgrund der nach oben korrigierten Stauprognosen wollte der Bundesrat drei zusätzliche Projekte im Umfang von CHF 995 Mio. ins Modul 1 aufnehmen: Es sind Projekte zwischen Meyrin/Vernier und Le Vengeron (GE), Luterbach und Härkingen (SO) sowie Andelfingen und Winterthur (ZH). Später umgesetzt werden sollen die Projekte des Moduls 2 (CHF 3.2 Mrd.) und planerisch weiter zu verfolgen sind die Projekte des Moduls 3 (CHF 6 Mrd.). Es handelt sich dabei hauptsächlich um Projekte in städtischen Gebieten und Agglomerationen. Das Programm stiess bei den Vernehmlassungsteilnehmern grösstenteils auf Zustimmung, insbesondere die Massnahmen des Moduls 1 waren mehrheitlich unumstritten. Von den Parteien haben FDP, CVP und SVP das Programm insgesamt positiv aufgenommen. Die GLP ist mit der vorgeschlagenen Engpassbeseitigung einverstanden, sofern vorab Massnahmen zur Verkehrsvermeidung ergriffen würden und sichergestellt sei, dass die Infrastruktur optimal genutzt werde. Die SP hielt fest, dass sie dem Infrastrukturfondsgesetz mit Blick auf die Agglomerationsprogramme zugestimmt habe, und dass die vorgeschlagenen Massnahmen zur Engpassbeseitigung die Verkehrsprobleme eher verschärfen als vermindern würden. Die Befürchtung, dass die Beseitigung von Engpässen das Verkehrsaufkommen erhöhen und damit an anderen Stellen zu Problemen führen, teilen strassenverkehrskritische und umweltpolitische Verbände und Organisationen, aber auch der Kanton Freiburg wies auf diese Problematik hin. Aus den Kantonen kamen viele Vorschläge zur Umteilung von Projekten in höher priorisierte Module bzw.

zur Aufnahme von weiteren Projekten. Nicht einverstanden mit dem Programm war der Kanton Tessin, welcher bemängelte, dass die Kriterien für die Priorisierung zu wenig klar und mögliche Alternativen zu den Projekten nicht berücksichtigt worden seien. Der Kanton Tessin schlug vor, die Engpassbeseitigungsvorlage in die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF aufzunehmen. Besonders aus der Ostschweiz kamen viele zustimmende Antworten aus Parteien, Kantonen, Gemeinden und Verbänden, die meisten davon zeigten sich erfreut über die Umteilung der dritten Röhre des Rosenberg隧nels (SG) von Modul 3 in Modul 2. Der Bundesrat will die Vorlage bis zum März 2014 dem Parlament vorlegen.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2013
NIKLAUS BIERI

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.11.2013
NIKLAUS BIERI

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen

vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitsantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignettenpreiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserte des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

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

Parolen:

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

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2013
NIKLAUS BIERI

Im November des Berichtjahres legte der Bundesrat den **Verlagerungsbericht 2013 für die Periode von Juli 2011 bis Juni 2013** vor. Für 2013 waren erst Prognosen enthalten: Es sei per Ende 2013 mit ca. 1.1 Mio. alpenquerender Fahrten von schweren Güterfahrzeugen zu rechnen und damit mit einem deutlichen Rückgang von ca. 7.5% gegenüber 2012 (1.21 Mio. Fahrten). Die Transportmenge im Schienengüterverkehr werde bis Ende 2013 hingegen leicht zugenommen haben. Der Bundesrat hielt fest, dass sowohl das für 2011 festgelegte Zwischenziel von höchstens 1 Mio. Lastwagenfahrten nicht erreicht worden sei und auch das auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (2018) festgelegte Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten mit den beschlossenen und umgesetzten Massnahmen nicht erreicht werden könne. In Beantwortung der identischen Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte zur Stärkung der Anreize für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs (12.3330 / 12.3401) zeigte der Bundesrat Massnahmen zur Stärkung der Verlagerung auf. Mit dem durchgehenden 4-Meter-Korridor und der Verlängerung des Zahlungsrahmens für den unbegleiteten kombinierten Verkehr um fünf Jahre werde die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn weiter zunehmen. Massnahmen wie die Alpentransitbörse würden zwar im Rahmen des Suivi de Zurich-Prozesses (bzw. Follow up Zurich) weiterverfolgt, allerdings signalisierten Vertreter der EU, dass ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement wie die Alpentransitbörse mit dem Landverkehrsabkommen nicht kompatibel sei. Sie würde die Aufnahme von Verhandlungen ablehnen und auf die laufenden Arbeiten des Suivi de Zurich verweisen. Die Schweiz lege am Suivi de Zurich-Treffen der Verkehrsminister der Alpenländer Wert darauf, dass auch das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) weiterverfolgt und vertieft werde. Der Verlagerungsbericht hält zudem fest, dass durch die technische Entwicklung sowie durch die Anreize mittels tieferen LSVA-Abgaben zum Ersatz von alten Lastwagen durch abgasarme Euro VI-Fahrzeuge die Belastung durch Luftschadstoffe auf den Transitachsen bis 2020 stark abnehmen werde. Die wesentlich geringere Luftbelastung werfe grundsätzliche Fragen zur Zielsetzung der Verlagerungspolitik auf, welche der Bundesrat in die politische Debatte aufnehmen möchte. Der Verlagerungsbericht wird erst 2014 im Parlament behandelt. ²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2013
NIKLAUS BIERI

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

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2013
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) sowie zweier Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte (12.3330 / 12.3401), welche 2012 überwiesen worden waren, legte der Bundesrat im Mai seine **Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors** auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard vor. Das Geschäft enthielt das Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors sowie den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit. Um die Gotthardachse bis 2020 in einen durchgehenden 4-Meter-Korridor umzubauen, sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen umzusetzen. Dazu zählen Tunnelanpassungen und Änderungen an Perrondächern, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen, sowie der Neubau des Bözbergtunnels. Die Massnahmen in der Schweiz wurden auf rund CHF 710 Mio. veranschlagt, die Massnahmen für Anschlüsse in Italien auf CHF 230 Mio. Die Finanzierung könne zunächst über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgenommen werden. Der Bundesrat hielt fest, dass die Mittel ausreichen, um neben allen beschlossenen Projekten im Rahmen von FABI auch den 4-Meter-Korridor zu realisieren. Am 25. September trat der Ständerat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Die KVF-SR stellte den Mehrheitsantrag, den Artikel 1 des Bundesgesetzes so zu ändern, dass nicht nur die Gotthardstrecke erwähnt wird, sondern allgemein die Nord-Süd-Verbindung. Damit könnten auch Massnahmen auf der Lötschberg-Linie ergriffen werden, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig würde. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) beantragte die Annahme des bundesrätlichen

Vorschlag. Der Ständerat stimmte mit 23 zu 20 Stimmen für den Mehrheitsantrag. Die von der KVF-SR in Artikel 2 beantragte Streichung der Massnahmen in Giubiasco-Lugano Vedeggio (mit Kosten von CHF 10 Mio.) fand im Rat dagegen keine Mehrheit, er folgte dem Antrag des Bundesrates mit 26 zu 9 Stimmen. Hinsichtlich der Massnahmen für die Anschlüsse in Italien wollte die KVF-SR mit ihrem Mehrheitsantrag aufnehmen, dass für A-fonds-perdu-Beiträge an Italien ein überwiegendes Interesse der Schweiz gegeben sein muss. Ein Minderheitsantrag wollte verhindern, dass der Bundesrat eine Carte blanche für finanzielle Vereinbarungen mit Italien erhält. Der Rat folgte allerdings dem Mehrheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen und löste mit qualifiziertem Mehr von 36 zu 6 Stimmen die Ausgabenbremse. Bei der Finanzierung forderte die Mehrheit der KVF, dass diese zu einem Drittel aus Mineralölsteuererträgen und zu zwei Dritteln aus FinöV bzw. FABI erfolgen solle. Der Minderheitenantrag Imoberdorf (cvp, VS) beantragte dagegen die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages, welcher eine Finanzierung rein aus FinöV und später aus dem BIF vorsah. Gegen die Teilfinanzierung mit Mitteln aus dem Strassenverkehr wurde vorgebracht, dass von diesen Mitteln bereits sehr viel für den Schienenverkehr eingesetzt werde und dass eine weitere Beanspruchung dieser Mittel die Zustimmung zur Vignettenpreiserhöhung und zu FABI in den jeweiligen Volksabstimmungen gefährden könnte. Der Rat entschied deshalb gegen weitere Mittel aus dem Strassenverkehr und nahm den Minderheitsantrag mit 28 zu 15 Stimmen an. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) wollte schliesslich die zulässigen Höchstmasse für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen aufnehmen und zwar so, dass sogenannte Gigaliner (mit einer Länge von 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen) nicht zugelassen würden. Gegen diesen Vorschlag wurde vorgebracht, dass die Gesetzesebene der falsche Ort sei, um die Dimensionen von Fahrzeugen zu regeln und er wurde entsprechend mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Bundesgesetz einstimmig (bei 7 Enthaltungen) an. In der Debatte des Bundesbeschlusses zum Gesamtkredit forderte der Mehrheitsantrag der KVF-SR eine Erhöhung der Beiträge an Massnahmen in Italien (Lötschberg-Simplon-Linie) um zusätzliche CHF 50 Mio. Dagegen wurde von Bundesrätin Leuthard eingewendet, dass die Schweiz mit Italien in Verhandlungen stehe und es taktisch falsch sei, den gesprochenen Betrag noch vor Abschluss der Verhandlungen aufzustocken. Zudem sei es unschön gegenüber jenen Kantonen, deren Anliegen zu FABI aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden seien. Bei je 21 Stimmen für und gegen den Mehrheitsantrag entschied der Stichentscheid des Präsidenten für den Mehrheitsantrag. Die Ausgabenbremse wurde mit 24 zu 18 Stimmen gelöst und in der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zum Gesamtkredit mit 26 zu 15 Stimmen an. Am 5. Dezember trat der Nationalrat ebenfalls ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Im Nationalrat wurden die gleichen Punkte diskutiert wie im Ständerat. Die grosse Kammer folgte ihrer Schwester in der allgemeinen Formulierung des Geltungsbereichs entgegen einem Minderheitenantrag Binder (svp, ZH), welcher die Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung forderte, mit 111 zu 73 Stimmen. Wie im Ständerat waren auch im Nationalrat die Beiträge an Italien umstritten: Während der Mehrheitsantrag der KVF-NR die Zustimmung zur ständerätlichen Fassung beantragte, forderte eine Minderheit 1 Binder (svp, ZH), dass der Bundesrat zwar selbständig Darlehen an Italien vergeben dürfe, für A-fonds-perdu-Beiträge aber die Zustimmung der Bundesversammlung vorzusehen sei. Eine Minderheit 2 Binder (svp, ZH) forderte die integrale Streichung des Artikels zu Beiträgen an Italien. Begründet wurde dies mit dem Territorialprinzip: Die Schweiz solle nur auf Schweizer Boden investieren. Dem wurde von grünliberaler, sozialdemokratischer und grüner Seite entgegengehalten, dass die NEAT ohne Anschluss im Süden nicht den vollen Nutzen zur Verkehrsverlagerung entfalten könne. Der Mehrheitsantrag wurde den beiden Minderheitsanträgen deutlich vorgezogen, Gegenstimmen kamen fast ausschliesslich aus der SVP-Fraktion. Die Ausgabe wurde mit 138 zu 48 Stimmen angenommen, nur die SVP-Fraktion trat auf die Ausgabenbremse. Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) verlangte die Aufnahme von Höchstmassen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes sowie einen entsprechenden Verweis im Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor. Wie schon im Ständerat wurde dagegehalten, dass dafür die Verordnungs- und nicht die Gesetzesebene vorgesehen sei. Der Nationalrat nahm den Minderheitenantrag Hardegger trotzdem mit 119 zu 60 Stimmen an. In der Gesamtabstimmung wurde das Bundesgesetz einstimmig mit 178 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. In der Debatte zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit verlangte eine Minderheit Huber (fdp, UR), der bundesrätlichen Vorlage nachzukommen und die vom Ständerat eingebrachten CHF 50 Mio. für Massnahmen in Italien auf der Lötschberg-Simplon-Linie zu streichen. Der Nationalrat folgte aber seiner Kommission und nahm den Bundesbeschluss im Sinne des Ständerates mit 104 gegen 72 Stimmen an, wobei die Gegenstimmen aus den Fraktionen von FDP und SVP stammten. Die Ausgabenbremse wurde gelöst und mit 115 zu 67 Stimmen wurde das

Geschäft angenommen. Am 10. Dezember verhandelte der Ständerat die Differenz und folgte dem Nationalrat darin, die Höchstmasse von Fahrzeugen nicht ins Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor sondern ins Strassenverkehrsgesetz zu schreiben. In der Schlussabstimmung vom 13. Dezember nahm der Ständerat die Vorlage mit 37 zu 1 Stimme an, der Nationalrat mit 143 zu 36 Stimmen. Die Gegenstimmen kamen ausschliesslich aus der SVP-Fraktion.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.02.2014
NIKLAUS BIERI

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

Abstimmung vom 9. Februar 2014

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

Parolen:

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

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2014
NIKLAUS BIERI

Im Plenum des **Nationalrates** wurde der **Verlagerungsbericht 2013 für die Periode von Juli 2011 bis Juni 2013** zusammen mit der Änderung des Bundesbeschlusses zum Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs im März 2014 diskutiert. Besonders die im Verlagerungsbericht angedeutete Möglichkeit, das Verlagerungsziel neu zu definieren, stiess auf grossen Widerstand. Der Bericht hielt fest, dass die technische Entwicklung und die Anreize über die LSVA den Ersatz von alten Lastwagen durch abgasarme Euro-VI-Fahrzeuge fördern würde, und dass dadurch die Belastung durch Luftschadstoffe entlang der Transitachsen bis 2020 stark abnehmen werde. Da es im Alpenschutzartikel vornehmlich um den Schutz des Alpenraums vor den negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs gehe, werfe diese Entwicklung die Frage auf, ob das Verlagerungsziel noch angemessen sei. Vertreter von GPS, SP und GLP wollten nichts wissen von einer Neudefinition des Verlagerungsziels: Dieses sei bereits klar definiert (650'000 alpenquerende Lastwagenfahrten pro Jahr) und zum einen ein bestehender Verfassungsauftrag, zum anderen seien mit diesem Ziel stets die hohen Kosten der NEAT gegenüber dem Stimmvolk gerechtfertigt worden. Eine Herabsetzung dieses Zieles wäre deshalb eine inakzeptable Kehrtwende und eine Missachtung des Volkswillens, so Regula Rytz (gp, BE). Max Binder (svp, ZH) hingegen bezeichnete das Verlagerungsziel als „Fata Morgana“: Es sei willkürlich gesetzt worden und lasse sich nicht erreichen. Der Nationalrat nahm den Bericht schliesslich zur Kenntnis. Der Ständerat nahm den Verlagerungsbericht im Juni 2014 zur Kenntnis, nicht

ohne vorher wie die grosse Kammer ausgiebig über das Verlagerungsziel debattiert zu haben.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2014
NIKLAUS BIERI

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR) begrüsst die Entscheidung des Bundesrates, den **Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs** um CHF 180 Mio. auf CHF 1'675 Mio. zu erhöhen und um fünf Jahre zu verlängern. Die KVF-NR beantragte dem Nationalrat, die Änderung des Bundesbeschlusses im Sinne des Bundesrates gutzuheissen. Mit der Verlängerung des Zahlungsrahmens soll die Verkehrsverlagerung abgesichert und den Unternehmen ermöglicht werden, erste Erfahrungen mit der NEAT und dem 4-Meter-Korridor zu machen. Eine Minderheit Binder (svp, ZH) verlangte, auf eine Erhöhung der Mittel zu verzichten und den Zahlungsrahmen nur um drei Jahre zu verlängern. Da die Unternehmen bisher mit einem Ende der Förderbeiträge im Jahr 2018 rechnen mussten, sei eine Verlängerung des Zahlungsrahmens ebenso unnötig wie die Erhöhung der Mittel. Die Minderheit Binder sei aber bereit, als Kompromiss den Zahlungsrahmen um drei Jahre zu verlängern, damit per 2018 übrige Restmittel auch noch eingesetzt werden könnten. Gegen den Minderheitsantrag wurde vorgebracht, dass die Erhöhung und Verlängerung des Zahlungsrahmens schon nur notwendig sei, um eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu verhindern. Der Minderheitsantrag würde deshalb dazu führen, dass das Verlagerungsziel noch deutlicher verpasst würde. Der Nationalrat entsprach schliesslich in der Schlussabstimmung im März 2014 dem Antrag seiner Kommission und nahm die Änderung des Bundesbeschlusses zum Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs mit 134 zu 54 Stimmen im Sinne des Bundesrates an. Bis auf drei Stimmen aus der FDP-Liberalen-Fraktion entfielen alle Nein-Stimmen auf die SVP-Fraktion. Der Ständerat befand im Juni 2014 über die Änderung des Bundesbeschlusses. Die KVF-SR empfahl der kleinen Kammer einstimmig, der grossen Kammer zu folgen und dem Geschäft ohne Änderung zuzustimmen. Mit 37 Stimmen bei einer Enthaltung nahm der Ständerat den Entwurf einstimmig an.³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2014
NIKLAUS BIERI

Als Erstrat entschied die grosse Kammer in der Sommersession 2014 über das **zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**. Die KVF-NR empfahl dem Rat die Zustimmung zum bundesrätlichen Vorschlag. Votantinnen und Votanten von SPS, GPS und GLP kritisierten das Programm: Eine Kapazitätserhöhung im Nationalstrassennetz führe schliesslich nur zu einer weiteren Verkehrszunahme und bringe im Endeffekt nichts. Die anderen Parteien signalisierten Zustimmung zum bundesrätlichen Programm. Ein Einzelantrag Maier (glp, ZH) verlangte die Streichung des Projekts zwischen Andelfingen und Winterthur mit der Begründung, der Ausbau dieses Teilstücks torpediere Massnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens. Nach kurzer Diskussion stimmte der Nationalrat dem Programm mit 131 zu 28 Stimmen bei 29 Enthaltungen zu und verwarf den Antrag Maier, welchem nur die Fraktionen von SPS, GPS und GLP zustimmten. In der Herbstsession 2014 kam das Geschäft in die kleine Kammer. In der Debatte wurde Zustimmung zum Programm bekundet, einzig Vertreter der Kantone Luzern und Bern äusserten ihren Ärger darüber, dass Projekte in ihren Regionen nicht die gewünschte Priorität erhalten hatten. Der Ständerat nahm die Vorlage einstimmig (bei zwei Enthaltungen) an.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2014
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2014 debattierte der Nationalrat den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Während der Mehrheitsantrag der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates der Vorlage des Bundesrates zustimmte und nur die zusätzliche Aufnahme eines Projektes in Chablais vorsah, verlangte eine Minderheit Hurter (svp, SH) die Zurückweisung der Vorlage an den Bundesrat. Der Bundesrat solle die Vorlage erst wieder ins Parlament bringen, wenn die Finanzierung im Schienen- und Strassenverkehr (insbesondere durch den Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr NAF) geklärt sei. Mit 154 zu 31 Stimmen trat der Nationalrat nicht auf den Rückweisungsantrag ein. Eine Minderheit I Grossen (glp, BE) verlangte die Aufnahme eines Projektes in Interlaken und eine Minderheit II Fluri (fdp, SO) unterstützte die bundesrätliche Vorlage (d.h. ohne die Aufnahme von Chablais, wie es die Kommissionmehrheit beantragte). Ein Einzelantrag de Courten (svp, BL) verlangte zudem die Aufnahme des Doppelspurausbaus Spiesshöfli (Binningen, BL) in die Priorität A. Der Antrag der Minderheit I Grossen (glp, BE) setzte sich in der Abstimmung mit 141 zu 41 Stimmen gegen den Mehrheitsantrag durch, die Minderheit II Fluri (fdp, SO)

unterlag der Mehrheit mit 153 zu 31 Stimmen und der Antrag der Courten obsiegte gegen den Kommissionsantrag mit 128 zu 54 Stimmen. Damit wurden die Mittel für die dritte Tranche des Agglomerationsprogrammes von CHF 1,68 Mia. auf CHF 1,69 Mia. erhöht. Die Vorlage wurde in der Gesamtabstimmung mit 167 gegen 14 Stimmen bei 5 Enthaltungen an den Ständerat überwiesen. Die kleine Kammer beschloss am 16. September 2014 Eintreten auf die Vorlage und nach kurzer Diskussion Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates. Der Entscheid des Ständerates fiel einstimmig aus.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2017
NIKLAUS BIERI

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

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

Der Nationalrat nahm die Debatte am 3. Mai 2017 auf. Die Mehrheit der KVF-NR empfahl, auf die Vorlage einzutreten, der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zuzustimmen und beim Verpflichtungskredit dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) verlangte Nichteintreten und eine Minderheit Bühler wollte bezüglich der Höhe des Verpflichtungskredits dem Bundesrat folgen. Die Finanzkommission äusserte sich ebenfalls zu diesem Geschäft: Eine Kommissionsmehrheit empfahl, bezüglich des Verpflichtungskredits dem Bundesrat zu folgen, eine Minderheit Hadorn (sp, SO) wollte hingegen dem Ständerat folgen. Mit 133 zu 44 Stimmen bei 7 Enthaltungen trat der Nationalrat auf die Vorlage ein. Die Gesetzesänderung wurde mit 141 zu 40 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion stammten, die in dieser Sache ungewöhnlich gespalten auftrat. Der vom Ständerat aufgenommenen Erhöhung des Verpflichtungskredits stimmte der Nationalrat mit 98 zu 92 Stimmen bei einer Enthaltung zu, ebenso bestätigte die grosse Kammer die Streichung des Artikels zur gestaffelten Auszahlung der Gelder mit 116 zu 76 Stimmen (keine Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat mit 136 zu 51 Stimmen bei 5 Enthaltungen der ständerätlichen Fassung zu. Am 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 149 zu 45 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, wobei erneut alle Gegenstimmen und Enthaltungen aus den Reihen der SVP stammten. Der Ständerat stimmte in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 43 zu 1 Stimme (keine Enthaltungen) zu.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 28. Oktober 2020 präsentierte der Bundesrat seine Botschaft zum **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Er will damit die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung des Projekts «Cargo sous terrain» (CST) schaffen. Darunter ist ein unterirdisches dreispuriges Tunnelsystem zu verstehen, in welchem dereinst Güter mit ca. 30km/h zwischen wichtigen Logistikzentren im Mittelland und in der Nordwestschweiz transportiert werden sollen. An den Zielorten werden die Güter sodann mit Liften automatisch an die Oberfläche geholt und wieder ins oberirdische Logistiksystem integriert. CST eignet sich nach eigenen Angaben sowohl für die Versorgung mit Gütern als auch für deren Entsorgung (Abfälle, Recycling). CST strebt zudem an, den Strom für den Betrieb zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien zu beziehen.

Das neue Bundesgesetz hält fest, dass der Zugang zu den angebotenen Beförderungsdienstleistungen für alle Kundinnen und Kunden diskriminierungsfrei erfolgen müsse, damit soll auch vermieden werden, dass parallele unterirdische

Gütertransportsysteme entstehen. Zudem soll sichergestellt werden, dass es jederzeit eine Schweizer Mehrheit an den geplanten Anlagen gibt. Dadurch werde gewährleistet, dass die erbrachten Dienstleistungen im Interesse schweizerischer Akteurinnen und Akteure liegen. Schliesslich soll das ganze System in den Sachplan Verkehr aufgenommen werden und das BAV ist als koordinierende Stelle vorgesehen. Der Bund plant im Übrigen nicht, sich an der Finanzierung von CST zu beteiligen. In der Vernehmlassung war das geplante Bundesgesetz mehrheitlich positiv aufgenommen worden.³⁷

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.1989
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral est d'autant plus opposé à deux initiatives qu'il **entend rendre ces taxes définitives et les fixer dans la Constitution**, alors qu'elles avaient initialement été décrétées provisoires jusqu'à la fin de l'année 1994. La première tentative ayant échoué avec le rejet de la politique coordonnée des transports en 1988, le gouvernement a, à cet effet, soumis à consultation deux projets d'articles constitutionnels. Ces nouvelles dispositions devraient sensiblement modifier le régime actuel; harmoniser ces taxes avec des projets similaires actuellement étudiés par divers pays européens (RFA en particulier) et mieux reporter sur les usagers les dépenses générées par le trafic routier afin de pouvoir couvrir les frais (routes, protection de l'environnement) actuellement mis à la charge de la collectivité. En conséquence, le produit de ces prélèvements (environ 300 millions de francs par an) n'irait plus directement dans la caisse fédérale mais serait affecté à des tâches précises – entretien et exploitation des routes, protection de la nature, campagnes de prévention des accidents, aide aux régions économiquement défavorisées. En outre, la taxe poids lourds ne serait plus forfaitaire, mais fixée en fonction du kilométrage.³⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.01.1992
SERGE TERRIBILINI

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

Les recettes de ces taxes ont augmenté entre 4 et 5 pourcent par année depuis leur entrée en vigueur et ont rapporté, en 1990, CHF 137 millions pour la taxe poids lourds et CHF 191 millions pour la vignette autoroutière. Par ailleurs, la Commission européenne a proposé aux pays membres de la CE l'introduction d'une taxe poids lourds selon un système qui laisserait une certaine liberté aux Etats pour en fixer les modalités.³⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.1998
LAURE DUPRAZ

Le **référendum** contre la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une **redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, lancé par l'Association Suisse des transports routiers (ASTAG), a **abouti** au mois d'avril avec 189'707 signatures.

Par conséquent, en septembre, les citoyens helvétiques ont été appelés à se prononcer sur la RPLP. Cette redevance est liée à la charge transportée et à la distance parcourue. Elle doit remplacer la taxe actuelle (un montant forfaitaire par année) dès 2001. **C'est avec une majorité de 57,2% que le peuple a accepté la RPLP**, et avec 14 cantons et 4 demi, au terme d'une campagne très disputée et d'un scrutin marqué par un taux de participation élevé. Les résultats de la votation ont montré un clivage entre les communes urbaines et les communes rurales. Les villes se sont prononcées nettement en faveur de la redevance (64% de oui), alors que les communes rurales l'ont franchement rejetée (45% de oui). Contrairement aux votations précédentes qui touchaient aussi la politique des transports, les différences entre les régions linguistiques ont été dans ce cas relativement faibles. La Suisse italienne a le plus fortement approuvé la RPLP (67%), précédant la Suisse alémanique (58%) et la Suisse romande (52%).

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Votation du 27 septembre 1998

Participation: 51,0%

Oui : 1 355 735 (57,2%) / 14 4/2 cantons

Non : 1 014 370 (42,8%) / 6 2/2 cantons

Mots d'ordre:

– Oui : PDC (2*), PRD (13*), PS, PE, PdT, PCS, AdI, PEP; USS, UCAPS, CSC, Vorort.

– Non : UDC (1*), PL, PdL, UDF; ASTAG, USAM, Centre patronal, ACS.

– Liberté de vote : DS (4*).

* Recommandations différentes des partis cantonaux.

La **campagne** précédant le vote a été particulièrement intense et conflictuelle en raison de ses implications multiples et enchevêtrées. Les **partisans** ont estimé que la RPLP avait un rôle clé dans la politique suisse des transports, car elle permettait de rétablir l'équilibre des chances entre le rail et la route et de financer les nouvelles transversales. Ils ont rappelé que la RPLP autoriserait un désengorgement des routes et préserverait l'environnement, en réalisant le principal objectif de l'Initiative des Alpes. Les partisans ont également insisté sur le lien entre la RPLP et la politique d'intégration européenne de la Suisse. Sans la taxe, il serait impossible d'abandonner la limite des 28 tonnes et donc de signer les accords bilatéraux avec l'UE. En outre, ils ont estimé qu'un refus mettrait en péril des milliers d'emplois dans la construction, l'industrie ferroviaire et les entreprises de chemins de fer.

Dans les rangs des **opposants**, l'ASTAG a axé la campagne sur les répercussions économiques de la nouvelle taxe. L'association a estimé que la RPLP provoquerait une hausse de l'imposition d'un camion de 28 tonnes, de CHF 4'000 actuellement à CHF 56'000 par année. Selon l'association des routiers, chaque ménage suisse devrait assumer cette hausse à hauteur de CHF 500 par année. A cet argument, le Conseil fédéral a répondu par ses propres estimations (des experts du DETEC): la RPLP entraînerait une charge annuelle de CHF 11 à 55 par ménage et un renchérissement minime pour l'économie en raison du gain de productivité lié à l'autorisation des 40 tonnes. Les opposants ont également douté des effets de la RPLP sur le transfert de la route au rail du trafic de marchandises. Ils ont craint que la taxe ait des effets négatifs pour les régions périphériques et de montagne. Ils ont refusé aussi toute implication européenne du scrutin et redouté le non respect de l'affectation des recettes prévue par la Constitution. Finalement, les opposants ont estimé que la RPLP mettrait en danger plus de 30'000 emplois.⁴⁰

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.05.1999
LAURE DUPRAZ

Par la suite, le Conseil fédéral a transmis aux Chambres son **message** concernant un **crédit d'engagement** pour les coûts d'investissement en rapport avec l'introduction de la RPLP. Afin de mettre en place un système de perception de cette redevance, la Confédération doit développer un appareil de saisie moderne nécessitant un crédit d'investissement proposé à **CHF 121,5 millions**. Il concerne les adaptations d'immeubles aux passages frontaliers et aux points de contrôle, les équipements en bordure de route pour la communication avec les appareils de saisie dans les véhicules, les systèmes de paiement pour l'argent en espèces et pour les cartes de crédits, un système informatique central ainsi que des dispositifs de contrôle. L'achat, le montage, l'homologation et l'entretien des appareils de saisie seront pris en charge par les détenteurs des véhicules. Le coût a été estimé entre CHF 1'500 et CHF 1'700 par véhicule, pour environ 52'000 véhicules.⁴²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.06.1999
LAURE DUPRAZ

Lors de la session d'été, le **Conseil des Etats** a aisément **accepté le crédit d'engagement susmentionné**. Les députés ont souhaité que le système de perception de la redevance, pour tous les véhicules dès 3,5 tonnes, soit opérationnel au 1er janvier de l'année 2001. Dans le vote sur l'ensemble, 34 sénateurs contre 2 ont dit oui au crédit d'engagement.⁴³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.1999
LAURE DUPRAZ

Au **Conseil national**, le projet a subi plusieurs critiques liées à la complexité de la mise au point des appareils de contrôle pour la redevance et aux coûts que devront supporter les entreprises de transports suisses. Le groupe UDC proposa de renvoyer le projet au Conseil fédéral dans l'attente d'appareils de mesure techniquement au point et d'une présentation de calculs précis de l'investissement nécessaire et des frais. La proposition fut rejetée par 114 voix contre 48. Les députés ont ensuite accepté, par 98 voix contre 65, un amendement Bircher (pdc, AG) demandant qu'avec le crédit proposé la Confédération prenne en charge le premier versement de la redevance et l'installation de l'appareil de saisie, durant la phase d'introduction (environ 5 ans). M. Bircher estimait que le crédit d'engagement ne devait pas être augmenté, le parlement ayant déjà voté lors de la session d'été un supplément de CHF 45 millions de crédit de paiement et de CHF 110 millions de crédit d'engagement pour l'acquisition des appareils de saisie. Toutefois, les conseillers nationaux ont augmenté le crédit de CHF 113,4 millions, par 86 voix contre 75. Ils l'ont ainsi porté à CHF 235,3 millions. Ils ont en outre souhaité que les **frais de l'appareil de saisie et de son montage soient à la charge de la Confédération**. Dans le vote sur l'ensemble, le projet a été accepté par 123 voix contre 26.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.1999
LAURE DUPRAZ

A la session d'hiver, les **représentants des cantons** n'ont pas cédé sur le montant du crédit d'engagement maintenu à CHF 121,5 millions. Toutefois, ils ont **accepté la remise gratuite des appareils de saisie par la Confédération**, mais pour 2000 et 2001 uniquement. Les frais de montage resteront toutefois à la charge des détenteurs de véhicules. En outre, la revente des appareils de saisie remis gratuitement par la Confédération a été interdite.⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le **National** a accepté le montant du crédit de la petite Chambre, mais il a proposé que la Confédération remette gratuitement les appareils de saisie durant 5 ans (entre 2000 et 2004). Les députés ont supprimé l'interdiction de revente des appareils, jugeant cette disposition du domaine de l'ordonnance d'application. Le **Conseil des Etats** s'est finalement rallié aux propositions du National.⁴⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, le Conseil national a rejeté sans discussion deux motions Reymond (udc, GE) (08.3035 / 08.3072) en faveur de l'élargissement de 2 à 3 pistes des tronçons autoroutiers surchargés, au motif de l'imminence de la présentation par le Conseil fédéral de son programme d'élimination des goulets d'étranglement. En fin d'année, le Conseil fédéral a mis en consultation son **programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales**. Le projet prévoit l'investissement sur vingt ans de quelques CHF 5,5 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure. Dans un premier temps, CHF 1,6 milliard seront destinés à la construction de voies supplémentaires sur les tronçons Härkingen (SO)-Wiggertal (AG) et Blegi (LU)-Rütihof (ZG), au contournement de Zurich et à l'échangeur de Crissier (VD).

Lors de la deuxième étape, les tronçons Le Vengeron-Coppet (GE), Weyermannshaus-Wankdorf (BE), Wankdorf-Schönbühl (BE), Wankdorf-Muri (BE), Luterbach (SO)-Härkingen (AG), Andelfingen-Winterthour Nord (ZH) et le contournement de Winterthour seront élargis, pour un montant total de CHF 3,9 milliards. Enfin, les problèmes d'engorgement moins urgents ou nécessitant la construction de nouveaux tronçons routiers, tels ceux du contournement Lausanne-Morges (VD) et la nouvelle autoroute dans le Glatttal (ZH), seront pris en charge par le financement spécial pour la circulation routière.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.11.2009
NICOLAS FREYMOND

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

Au début de la session d'hiver, le Conseil national a adopté, par 107 voix contre 71, une motion Reymond (udc, GE) (07.3786) chargeant le gouvernement d'étudier prioritairement les tronçons Zurich-Winterthour, Genève-Lausanne et Soleure-Argovie, tous trois situés sur l'A1.⁴⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

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

Le Conseil national a suivi la chambre des cantons, rejetant au passage, par 147 voix contre 25, une proposition de minorité Grin (udc, VD) visant à faire remonter le projet de troisième voie autoroutière entre Lausanne et Genève dans l'ordre des priorités. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a adopté le projet d'arrêté par 152 voix contre 10.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.01.2012
NIKLAUS BIERI

In der Botschaft zum **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz** beantragte der Bundesrat die Übernahme von 376 Kilometern bereits bestehender Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz. Daneben nahm der Bundesrat aber auch **Ausbauvorhaben** in den Beschluss auf: Die Zürcher Oberlandautobahn, die Umfahrungen von Le Locle und La Chaux-de-Fonds, die Glatttal-Autobahn sowie die Umfahrung von Morges. Unmut erzeugte die Botschaft in Genf, da darin der dort geforderten Seeunterquerung zur Umfahrung der Stadt nicht die gleiche Priorität zugesprochen wurde wie der Umfahrung von Morges und der Glatttal-Autobahn.⁵⁰

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.04.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Ayant renoncé à soumettre au parlement le crédit de CHF huit milliards nécessaires à la construction proprement dite des tunnels, **le Conseil fédéral a proposé cependant d'accorder un crédit de transition de CHF 855 millions pour les NLFA**. Cette somme doit garantir que les travaux préliminaires déjà entrepris puissent continuer sans interruption. De ces CHF 855 millions, seuls 160 millions seront utilisables immédiatement pour la construction des puits d'attaque au Gothard, les 695 autres millions restant bloqués tant que le gouvernement n'aura pas trouvé de solutions satisfaisantes pour le financement global des NLFA.⁵¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil des Etats a approuvé à une large majorité ce crédit de transition. Il n'a pas suivi une proposition de renvoi Weber (adi, ZH) qui voulait différer ce crédit jusqu'à ce que le gouvernement propose un concept de financement global et clair. La petite chambre a également rejeté une proposition Loretan (prd, AG) demandant de n'allouer que CHF 210 millions. Elle a en revanche accepté – à l'instigation des députés Piller (ps, FR) et Cavadini (pl, NE) – que CHF 210 millions, et non pas seulement 160 millions, soient immédiatement utilisables par le gouvernement afin que la construction des puits d'attaque puisse commencer également au Lötschberg.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.09.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a lui aussi adopté ce crédit de transition. Il a suivi la petite Chambre pour que les 210 millions nécessaires à la réalisation des puits d'attaque des deux tunnels soient immédiatement débloqués. La Chambre du peuple a par ailleurs rejeté une proposition de non-entrée en matière Steinemann (pdl, SG) qui voulait enterrer le projet des NLFA. Il a également repoussé une proposition Diener (pe, ZH) de suspendre toute allocation de crédit tant que la question du financement global des transversales alpines n'était pas résolue. Le gouvernement, soutenu par la commission du Conseil national, a en effet convaincu le plénum que ce crédit de transition permettrait uniquement une planification des NLFA et ne préjugait en rien quant à leur réalisation. Enfin, la grande Chambre a rejeté tant une proposition Diener (pe, ZH) que celle du député vaudois Friderici (pl) qui demandaient de limiter les travaux, la première, au seul Gothard, la seconde, au seul Lötschberg.⁵³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les partis gouvernementaux ont accueilli de manière globalement positive les propositions du Conseil fédéral, même si les partis bourgeois ont émis quelques réserves sur le mode de financement. Ainsi le parti radical s'est opposé à la hausse du prix de l'essence, du moins tant qu'un fonds d'investissement pour les transports publics ne serait pas créé à l'instar de celui qui existe pour la route. L'UDC et le PDC ont également exprimé le souhait que la solution du financement spécial soit, dans un second temps, abandonnée en faveur d'un fonds pour les transports publics. De plus, conformément à ce qu'ils avaient déclaré lors de la consultation sur la taxe poids lourd liée aux prestations, les partis bourgeois se sont opposés à la version retenue en la matière par le gouvernement. Au sujet des deux variantes à choix, les partis socialiste et radical ont exprimé leur préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Tirillée entre ses sections bernoise et zurichoise, l'UDC n'a pas voulu s'exprimer à ce sujet, laissant au Conseil fédéral le soin de trancher. Après avoir exprimé sa préférence pour la réalisation en priorité du tunnel du Gothard, le PDC est, quant à lui, revenu sur sa position devant la profonde émotion, voire les menaces de dissidence, exprimées par la section valaisanne.⁵⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,6 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.⁵⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.⁵⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération**, par lequel le Conseil fédéral a proposé d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014. Les sénateurs ont salué le projet présenté, tout en soulignant le problème du financement pour lequel la commission des transports (CTT-CE) a proposé une solution par voie d'initiative parlementaire. Si l'entrée en matière n'a suscité aucune opposition, des propositions de minorité visant à augmenter les moyens alloués aux projets de Zurich et de Bâle ont été présentées. Leurs auteurs les ont toutefois retirées, après que le président de la CTT-CE a rappelé que le succès de toute l'entreprise dépendait de l'équilibre d'ensemble que le gouvernement était parvenu à trouver, réussissant ainsi à concilier les intérêts de toutes les agglomérations présentant des problèmes urgents de trafic. Sur proposition de sa commission, la chambre haute a amendé le texte afin de préciser les conditions de préfinancement par les agglomérations. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé à l'unanimité le projet d'arrêté ainsi modifié. Au Conseil national, l'entrée en matière a également été décidée sans la moindre opposition. Lors de la discussion par article, des propositions de minorité en faveur d'un soutien accru aux projets d'agglomération de Berne et de Bâle ont été présentées par des députés issus des cantons concernés. Elles ont été rejetées, respectivement par 145 voix contre 22 et par 142 voix contre 20. Aucun autre point n'ayant prêté à discussion, les députés ont suivi le Conseil des Etats et adopté le projet d'arrêté à l'unanimité.⁵⁷

Umweltschutz

Gewässerschutz

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.05.1968
PETER GILG

Der **Ruf nach entschiedeneren Massnahmen zum Schutz und zur Sanierung der Gewässer** erhielt einen besonderen proklamatorischen Rückhalt in einer Wasser-Charta des Europarates, in der eine sorgfältige Verwendung des Wassers, wissenschaftliche Forschung, staatliche Ordnung und Planung sowie internationale Zusammenarbeit verlangt wird und die am 6. Mai in Strassburg verkündet wurde. Das Jahr verging jedoch, ohne dass der Bundesrat mit einer neuen Gesetzesvorlage an die Öffentlichkeit trat. In der Expertenkommission, die mit der Vorbereitung eines Entwurfs beauftragt war, schlug der in der chemischen Industrie tätige ehemalige Direktor der Eidg. Finanzverwaltung, V. H. Umbricht, ein Finanzierungssystem vor, durch das eine massive Erhöhung der Bundessubventionen vermieden werden sollte: In Anlehnung an frühere Anregungen empfahl er die Errichtung einer Landeszentrale für die Finanzierung von Gewässerschutzmassnahmen, an welcher Kantonalbanken oder Kantone beteiligt wären und die auf dem Anleihswege beschafftes Kapital den Gemeinden zu günstigen Bedingungen vermitteln würde. Die Mitwirkung des Bundes sollte nur in einer Ausfallgarantie für die Zentrale und in Zuschüssen für eine abgestufte Zinsverbilligung je nach Finanzkraft der Empfänger bestehen. Der Vorschlag, der durch seine Veröffentlichung ein breiteres Echo fand, blieb aber nicht unbestritten; die Bankiervereinigung lehnte in einer Eingabe die Schaffung einer besonderen Institution ab und beanspruchte eine allfällige Staatsgarantie für Gewässerschutzkredite der Banken. Als weitere Anliegen für eine Gesetzesrevision nannte der Direktor des Eidg. Amtes für Gewässerschutz, F. Baldinger, ein allgemeines Verbot für die Ableitung ungereinigter Abwasser, eine Abklärung der Haftbarkeit sowie eine Verschärfung und Präzisierung der Strafbestimmungen. Vor allem zur Vermeidung von Grund- und Oberflächenwasserverschmutzungen durch Erdölprodukte infolge von Unfällen bei Strassentransporten erliess das EDI **Richtlinien für Gewässerschutzmassnahmen beim Strassenbau**.⁵⁸

Luftreinhaltung

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.1976
HANS HIRTER

Von den verschiedenen Aspekten des Umweltschutzes fand die Reduzierung der Luftverunreinigung und die Bekämpfung des Lärms die grösste Beachtung. In einer Botschaft nahm der **Bundesrat Stellung zu der 1974 eingereichten Initiative zur Verringerung der Motorfahrzeugabgase** («Albatros»-Initiative). Wohl konnte er sich mit den materiellen Zielen des Volksbegehrens weitgehend einverstanden erklären, keinesfalls aber mit dem vorgeschlagenen Zeitplan, der eine Inkraftsetzung der neuen Grenzwerte auf Anfang 1977 vorsah. Da der Bundesrat ähnliche Grenzwerte schrittweise bis 1982 einführen will, erachtete er auch einen Gegenvorschlag als überflüssig. Der Hauptgrund für das ablehnende Urteil besteht darin, dass zur Zeit nur wenige Automobile den verschärften Anforderungen genügen könnten. Damit würde einerseits diesen eine für die Preisentwicklung ungünstige marktbeherrschende Stellung eingeräumt, andererseits könnten die Herstellerländer der nicht zugelassenen Automobilmarken zu Massnahmen gegen schweizerische Produkte bewegt werden. Diesen Bedenken hielt man aus Umweltschutzkreisen entgegen, dass in anderen Staaten strengere Vorschriften bestünden und dass die Schweiz, gerade weil sie zu keiner Rücksicht auf eine nationale Automobilproduktion gezwungen sei, auf diesem Gebiet Pionierdienste leisten könnte.⁵⁹

Allgemeiner Umweltschutz

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.05.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Als Konsequenz aus dem Waldschadeninventar postulierte die Exekutive in ihrem ersten **«Waldbericht»** den handlungsleitenden Grundsatz, die **Luftqualität müsse auf den Stand zwischen 1950 und 1960 zurückgeführt werden**. In einem **ersten Massnahmenpaket** beschloss sie, vorwiegend Schritte zu realisieren, die den Verkehr und die Heizungen betreffen. Sofort eingeführt wurde eine befristete Senkung der Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Überlandstrassen. Weiter wurden ein Verbot von bleihaltigem Normalbenzin ab Mitte 1986 und die Zulassung von Katalysatorfahrzeugen beschlossen. Strengere Abgasnormen als die für 1986 vorgesehenen befürwortete der Bundesrat, doch sollten sie nach seiner Meinung erst eingeführt werden, wenn auch in den Nachbarstaaten ein genügendes Angebot an bleifreiem Benzin vorhanden ist. Im Bereich der Heizungen verordnete die Landesregierung die obligatorische Typenprüfung der Heizkessel und Brenner sowie die

lückenlose Nachkontrolle der Ölfeuerungen. Ferner legte sie den Schwefelgehalt bei «extra leichtem» Heizöl auf 0.3 Prozent fest.⁶⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.04.1997
LIONEL EPERON

Sur la base de ces deux nouvelles contributions, le Conseil fédéral a publié dans le courant du mois d'avril sa «**Stratégie pour un développement durable en Suisse**». Loin de dresser un large éventail de mesures susceptibles de rendre effectif ce principe à l'échelon national, ce document se concentre, à dessein, sur un petit nombre d'objectifs réalisables. Destinées à compléter les activités en cours de réalisation dans le cadre du programme de législature 1995-1999, les mesures préconisées touchent à différents domaines: En premier lieu, la Confédération entend renforcer ses activités internationales en se conformant systématiquement aux exigences d'un développement durable. A ce titre, les autorités fédérales s'engagent notamment à agir en faveur d'une plus grande prise en compte des objectifs environnementaux dans le commerce international, en particulier dans le cadre de l'OMC. Dans le domaine de l'énergie, le Conseil fédéral table sur les lois sur l'énergie ainsi que sur la réduction des émissions de CO₂ pour être en mesure de stabiliser, puis de réduire la consommation d'agents énergétiques fossiles. En matière de politique économique, l'action gouvernementale visera notamment à ce que les prix du marché tiennent davantage compte des coûts environnementaux et sociaux engendrés par l'activité économique (internalisation des coûts externes). Parmi les autres dispositions sur lesquelles le Conseil fédéral entend fonder sa stratégie, citons encore sa volonté d'instituer à terme une **réforme fiscale fondée sur des critères écologiques** ainsi que d'orienter les dépenses de la Confédération en fonction des postulats de durabilité – à l'image de la réforme agricole et du plan de financement dans le domaine des transports. Finalement, le gouvernement prévoit d'évaluer régulièrement les résultats de sa politique par le biais d'un «Conseil du développement durable» indépendant, organe qui regroupera des personnalités issues des mondes économique et scientifique, des organisations concernées ainsi que de la société civile.⁶¹

1) BBl, 2020, S. 1777 ff.; TG, 6.1.20

2) BZ und TA, 6.9.01.

3) BaZ, 24.7.02; NZZ, 25.7.02.

4) BBl, 2006, S. 5925 ff.

5) Gesetz: AB SR, 2009, S. 627 f.; AB NR, 2009, S. 1351 ff. Verwaltungszusammenlegung: AB NR, 2009, S. 1224 f.

6) AB NR, 1980, S. 2 ff.; AB NR, 1980, S. 398; AB SR, 1980, S. 171; Bund, 72, 26.3.80; TA, 79, 3.4.80; Vat., 80, 5.4.80; LNN, 112, 14.5.80.; NZZ, 211, 11.9.80.; BaZ (ddp), 220, 19.9.80.

7) BO CE, 1979, p. 532 ss.; BO CN, 1979, p. 1498 ss.; BO CN, 1979, p. 1508 ss.; BaZ, 263, 9.11.79; 275, 22.11.79; Presse vom 15.10.79; TA, 248, 25.10.79; NZZ (sda), 259, 7.11.79; LNN, 278, 30.11.79.; FF, 1979, p. 1001 ss.

8) BO CE, 1995, p. 159 ss.; BO CE, 1995, p. 440; BO CN, 1995, p. 1 ss.; BO CN, 1995, p. 1012; FF, 1995, I, p. 85 ss.; FF, 1995, II, p. 351

9) TW, 9.2.96; TA, 12.2.96; NQ, 19.2.96; QJ, 4.3.96.

10) FF, 1996, II, p. 1038 ss.; Presse du 11.3.96

11) Delgrande und Linder (1996), Analyse des votations fédérales du 10 mars 1996, Vox No 58.

12) OFT, communiqué de presse, 15.12.03.

13) FF, 2004, p. 827 ss.

14) BO CE, 2005, p. 1175 ss.; DETEC, communiqué de presse, 26.10.05.

15) AB NR, 2006, S. 425 ff., 1057 und 1145; AB SR, 2006, S. 459 ff. und 617; BBl, 2006, S. 5869 ff.

16) BBl, 2006, S. 6653; Presse vom 25.2. und 6.7.06.

17) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.

18) FF, 2007, p. 4147 ss.; presse du 9.6.07; NZZ, 10.7.07.

19) BO CE, 2007, p. 891 ss. et 1169 ss; presse des 5.9 (Commission), 3 et 4.10.07 (plénum).

20) BO CN, 2008, p. 1086 ss., 1100 ss. et 1976; BO CE, 2008, p. 862 ss. et 1059. FF, 2009, p. 213 ss.

21) FF, 2010, p. 3841 ss.; BO CE, 2010, p. 911; BO CN, 2010, p. 2042 ss.; FF, 2010, p. 263 s.

22) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.

23) AB NR, 2012, S. 1055; AB SR, 2012, S. 583 und 587; AB NR, 2012, S. 1048; NZZ, 22.9. und 20.12. (Reaktionen Bahninfrastrukturfonds); AB NR, 2012, S. 1202; AB SR, 2012, S. 1033.

24) BBl 2012, S. 745 ff., AB NR, 2012, S. 788 ff. und 2107 ff. AB SR, 2012, S. 808 ff.; und 1224.

25) BBl, 2013, S. 2910 ff.; Lit. "ASTRab Bundesamt für Strassen (2013). Ergebnisbericht über die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz".

26) BBl 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

27) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".

28) Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2013, BAV, UVEK

29) BBl 2014, S. 155

30) BBl, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235

31) Bernhard et al. (2014). APS-Inserateanalyse der eidg. Abstimmung vom 9.2.14; Sciarini et al. (2014): VOX-Analyse der eidg. Abstimmungen vom 9.2.14; NZZ, 10.2.14

32) AB NR, 2014, S. 363 ff.; AB SR, 2014, S. 670 ff.

33) AB NR, 2014, S. 363 ff.; AB SR, 2014, S. 670 ff.; BBl, 2014, S.155; BBl, 2014, S.5407; Schlussabstimmung NR (AB); Schlussabstimmung SR (AB)

34) AB NR, 2014, S. 1098 ff.; AB SR, 2014, S. 800 ff.

35) AB NR, 2014, S. 1103 ff.; AB SR, 2014, S. 805 ff.; BBl, 2014, S. 2511 f.; BBl, 2014, S. 7851 f.; BBl, 2014, S. 7853 ff.

36) AB NR, 2017, S. 618 ff.; AB SR, 2017, S. 157 ff.; BBl, 2016, S. 8817 ff.

- 37) BBI 2020, S. 8849 ff.
- 38) Presse du 27.4.89; Suisse, 28.11.89; DP, 942, 9.3.89.
- 39) FF, 1992, II, p. 725 ss.; presse du 28.1 et 24.4.92; NQ, 1.10 et 27.10.92.
- 40) FF, 1998, p. 2330 s.; FF, 1998, p. 4852 s.; presse du 28.9.98; communiqué de presse de l'OFS du 22.10.98.; Presse des 5.5, 13.5, 18.5, 20.6, 14.8, 17.8 et 28.8.98; NZZ, 30.6.98; BZ, 12.8.98; 24 Heures, 10.9.98; LT, 16.9.98.
- 41) Presse du 16.7.99.
- 42) FF, 1999, p. 2924 ss.
- 43) BO CE, 1999, p. 492 ss.
- 44) BO CN, 1999, p. 1932 ss.
- 45) BO CE, 1999, p. 1036 ss.
- 46) BO CN, 1999, p. 2502 ss.; BO CE, 1999, p. 1178; FF, 2000, p. 147.
- 47) Presse du 20.12.08; BO CN, 2008, p. 1005 s.
- 48) FF, 2009, p. 242 (consultation) et 7591 ss. (MCF); presse du 12.11.09; OFROU, communiqué de presse, 11.11.09; BO CN, 2009, p. 1926 s.
- 49) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 688 s.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1415 s.; FF, 2010, p. 6291 s.; BO CE, 2010, p. 689.
- 50) BBI, 2012, S. 745; SGT, 19.1.12, TG und LT 20.1.12.
- 51) FF, 1995, III, p. 229 ss.; Presse des 6.4 et 12.4.95.
- 52) BO CE, 1995, p. 683 ss.; JdG, 21.6.95.
- 53) BO CN, 1995, p. 1796 ss.; FF, 1995, IV, p. 577 s.; Presse du 21.9.95.
- 54) Cdt, 31.8.95; 24 Heures, 11.11.95; NF et LZ, 16.11.95; NZZ, 26.11.95; TA, 15.11.95; JdG et CdT, 16.11.95; 24 Heures, 17.11. et 1.12.95.
- 55) Presse du 20.12.08.
- 56) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.
- 57) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 685 ss.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1413 ss.; FF, 2010, p. 6293 s.
- 58) BBI, 1968, II, S. 181 ff.; NZZ, 10.3., 7.5., 19.5., 11.8. und 29.10.68; Bund, 9.8.68; GdL, 28.12. und 29.12.68; Wasser- und Energiewirtschaft, 60/1968, S. 105 ff.; Umbricht (1968). Die Finanzierung des Gewässerschutzes.
- 59) BBI, 1976, III, S. 549 ff.; TA, 29.10.76; NZ, 18.12.76.
- 60) Presse vom 3.5., 4.5. und 22.11.84; AB NR, 1984, S. 470 ff.; AB NR, 1984, S. 572 ff.; AB SR, 1984, S. 158 ff.; AB SR, 1984, S. 204 ff.; AS, 1984, S. 1516 ff.; BBI, 1984, I, S. 1093 ff.; BBI, 1984, III, S. 1129 ff.; EDI (1984). Waldsterben und Luftverschmutzung.; Schärer und Zimmermann (1984). Politische und rechtliche Betrachtungen zum Thema Waldsterben in der Schweiz.
- 61) FF, 1997, 3, p. 967 ss.