

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrspolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Postulat
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Müller, Sean
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Müller, Sean; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrspolitik, Postulat, 1990 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	6
Raumplanung und Wohnungswesen	7
Raumplanung	7

Abkürzungsverzeichnis

SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
PAV	Programm Agglomerationsverkehr

SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ASTAG	Association suisse des transports routiers
PTA	Programme en faveur du trafic d'agglomération

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

POSTULAT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte Nationalrätin Leutenegger Oberholzer (sp, BL) im Dezember 2014 den Bundesrat beauftragen, eine Studie bezüglich der **selbstfahrenden Autos und deren verkehrspolitischen Auswirkungen** zu erstellen. Insbesondere der Zeitpunkt der Marktreife selbstfahrender Autos, die Auswirkungen der autonomen Fahrzeuge auf die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen, der Bedarf an Infrastrukturen sowie die geplanten Anpassungen von Normen und Regeln waren der Nationalrätin wichtig. Im Februar 2015 bekundete der Bundesrat seine Bereitschaft, einen Bericht zu diesen Fragen zu erstellen. Der Nationalrat überwies daraufhin das Postulat im März 2015 diskussionslos.

Im Dezember 2016 publizierte der Bundesrat seinen Bericht zum Postulat Leutenegger Oberholzer und hielt darin fest, dass „automatisierte Fahrzeuge in den kommenden 15 – 25 Jahren einen nennenswerten Anteil der zugelassenen Strassenfahrzeuge darstellen werden“ und dass die Strasse als Verkehrsträger „durch den vermehrten Einsatz automatisierter Fahrzeuge zusätzlich an Bedeutung gewinnen dürfte“.

Im Juni 2017 schrieb der Nationalrat das Postulat ab.¹

Verkehrspolitik

POSTULAT
DATUM: 07.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Pour sa part, la grande chambre a transmis, non sans difficulté, un postulat de sa commission de la santé publique et de l'environnement qui demandait, pour les véhicules à moteur, **l'instauration d'une taxe proportionnelle aux kilomètres parcourus afin d'appliquer le principe du pollueur-payeur**. Un tel système d'imposition fut très combattu; ses opposants y virent une injustice sociale ainsi qu'un danger pour la Suisse dans ses relations avec les autres pays européens. Ils considérèrent, de plus, qu'il n'y avait pas à revenir sur le sujet, une initiative cantonale zurichoise de même teneur ayant été rejetée par les deux chambres en 1989. F. Cotti prit toutefois fait et cause pour ce texte et permit à ses partisans de l'emporter.²

POSTULAT
DATUM: 22.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Les problèmes de ferroutage ont fait l'objet de diverses interventions parlementaires. Le postulat Bühler (ps, SH), transmis par la petite chambre, désire, de la part des CFF, une collaboration avec le transport routier dans le domaine du trafic de marchandises, en vue, en particulier, d'un financement commun des installations nécessaires au transport combiné rail/route. Le Conseil national a, pour sa part, accepté le postulat Eggenberg (ps, BE) (90.424) demandant de subventionner le trafic combiné avec conteneurs intermodaux au moyen du produit sur les droits d'entrée des carburants. Cette même chambre a encore adopté partiellement comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) (89.646) qui se préoccupait du blocage toujours plus important du trafic des poids lourds dans le Tessin, à la frontière italienne. Parmi plusieurs exigences, figurait la demande d'un renforcement anticipé de la ligne ferroviaire Bellinzona–Luino afin d'augmenter les capacités de ferroutage sur ce tronçon.³

POSTULAT
DATUM: 03.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Concernant ces gros travaux, le Conseil des Etats a transmis un postulat (Ad. 90.066) de sa commission des transports et du trafic au sujet de leur financement. Ce texte demande au Conseil fédéral de réactualiser leurs budgets, de préciser par quels moyens il compte se procurer les sommes nécessaires, d'élaborer un échelonnement de l'engagement financier de la Confédération et d'établir un calendrier relatif à l'achèvement de ces travaux.⁴

POSTULAT
DATUM: 17.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat de sa commission sur le développement et la croissance de la mobilité. Ce texte demande au gouvernement d'élaborer un rapport à ce sujet ayant pour objectif de mettre en lumière les causes de ce phénomène, ainsi que les raisons de l'inégalité du développement entre le trafic privé et les transports publics, qu'elles soient politiques, sociales, économiques, fiscales ou géographiques. Cette étude devrait également proposer des solutions en vue de résorber cette dissymétrie.⁵

POSTULAT
DATUM: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Weber (prd, SZ) demandant au gouvernement de procéder aux modifications législatives nécessaires pour favoriser **le financement des équipements en faveur des personnes handicapées dans les transports publics.**⁶

POSTULAT
DATUM: 01.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Pour sa part, le Conseil des Etats a transmis le postulat Cavelty (pdc, GR; Po. 92.3251) qui demande d'étudier et de **promouvoir de nouveaux systèmes de trafic combiné rail/route** tout en assurant une harmonisation technique au niveau européen. Il a fait de même avec les postulats Bloetzer (pdc, VS; Po. 92.3397) et Plattner (ps, BS; Po. 92.3412). Le premier envisage une **réduction des tarifs** en vigueur en matière de ferroutage, quitte à ce que les frais ainsi engendrés soient financés par le biais de la vignette autoroutière. Le second entend appliquer une politique similaire en ce qui concerne le trafic combiné navigation rhénane et train.⁷

POSTULAT
DATUM: 09.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis un postulat de sa commission invitant le gouvernement à élaborer un rapport sur les charges que font peser les transports publics sur les finances fédérales. Il s'agirait en particulier d'examiner comment il est possible de **réaliser des économies en matière de trafic ferroviaire** et comment s'effectuera le financement des transversales alpines.⁸

POSTULAT
DATUM: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté tacitement un postulat Egger-Wyss (pdc, AG) chargeant le Conseil fédéral de présenter une **vue d'ensemble de la totalité des coûts et investissements relatifs aux infrastructures de transport** indiquant précisément leurs conséquences pour l'économie et la société. Le rapport devra en outre mettre en évidence le rapport entre la demande en matière de transport et l'évolution de la mobilité.⁹

POSTULAT
DATUM: 25.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a transmis tacitement un postulat Häberli-Koller (pdc, TG) chargeant le Conseil fédéral de présenter un rapport sur **l'état d'avancement des différents projets d'infrastructures de transport** décidés par le parlement (fonds d'infrastructure, fonds pour les transports publics (FTP), programme de stabilisation, etc.) afin que ce dernier dispose d'un aperçu de la planification, du financement et de la réalisation desdits projets.¹⁰

POSTULAT
DATUM: 18.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a jugé prioritaire le transfert de la route au rail du transport transalpin de **marchandises dangereuses** pour des raisons de sécurité. En ce sens, il a tacitement transmis au Conseil fédéral un postulat Schmidt (pdc, VS) afin de hâter la recherche et la mise en œuvre de mesures complémentaires, qu'il s'agisse de nouveaux instruments (par exemple, une bourse du transit alpin) ou de normes sécuritaires plus sévères.¹¹

POSTULAT
DATUM: 16.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Sur préavis favorable du Conseil fédéral, la chambre des cantons a adopté tacitement un postulat Bieri (pdc, ZG) chargeant le gouvernement d'étudier les moyens d'améliorer **la transparence du système de prix des transports publics** et la possibilité d'instaurer une billetterie électronique.¹²

POSTULATDATUM: 17.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Mit Bezug auf die FABI-Botschaft verlangte ein Posulat Reymond (svp, GE) vom Bundesrat eine Zusammenstellung der **Quersubventionierung Strasse-Schiene** seit den 1950er Jahren. Sie soll die fehlende Darstellung der Finanzflüsse in der Vorlage nachliefern. Der Bundesrat zeigte sich zu einer Zusammenstellung der Rechtsgrundlagen, der politischen Entscheidungen und Begründungen, der Finanzierungsquellen, der Mittelverwendung und der Finanzflüsse bereit. Der Nationalrat nahm die Vorlage stillschweigend an.¹³

POSTULATDATUM: 30.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Ebenfalls im Zusammenhang mit der FABI-Diskussion überwies die Grosse Kammer ein Postulat Teuscher (gp, BE), das ein **Preisentwicklungsszenario** für die nächsten zehn Jahre **im öffentlichen Personen- und Güterverkehr** forderte. Hintergrund dazu bildete die Befürchtung, dass übermässig steigende Preise im öffentlichen Verkehr einen Umsteigeeffekt auf die Strasse bewirken könnten.¹⁴

POSTULATDATUM: 11.06.2012
NIKLAUS BIERI

Das im Mai des Berichtjahres im Ständerat eingereichte Postulat Abate (fdp, TI) fordert vom Bundesrat einen Bericht zur strategischen Vision der **Entwicklung der Nord-Süd-Verbindung der Bahn**, speziell der Gotthardachse. Von mehreren Sprechern wurde in der Debatte auf die Notwendigkeit einer Gesamtschau über die strategische Entwicklung hingewiesen. Bundesrätin Leuthard betonte in ihrer Antwort, dass sich strategisch seit der Neat-Strategie nichts geändert habe und man nun in der Umsetzungsphase stehe, in welcher neben der Schweiz auch Deutschland und Italien halten müssten, was abgemacht worden sei. Der Ständerat überwies das Postulat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 29 zu 3 Stimmen.¹⁵

POSTULATDATUM: 10.03.2014
NIKLAUS BIERI

Im November 2013 hatte die KVF-NR ein Postulat zur **"Vereinfachung der Zollverfahren** und Erleichterung der grenzüberschreitenden Verkehrsabwicklung" eingereicht. Das Postulat beauftragt den Bundesrat mit der Abklärung, ob im Hinblick auf die Realisierung des 4-Meter-Korridors Verhandlungen mit Italien zur Sicherstellung der effizienten grenzüberschreitenden Verkehrsabwicklung aufgenommen werden sollen. Der Bundesrat zeigte sich mit dem Anliegen einverstanden und empfahl das Postulat zur Annahme. Der Nationalrat folgte seiner Kommission und dem Bundesrat in der Frühjahrsession 2014 diskussionslos.¹⁶

POSTULATDATUM: 06.05.2014
NIKLAUS BIERI

Im Rahmen der Debatte zum Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors war 2013 festgehalten worden, dass neben dem Korridor durch den Gotthard auch die Lötschberglinie ausgebaut werden soll. Da es auf der Lötschberglinie auf der italienischen Seite zwischen Iselle und Domodossola immer wieder zu Betriebsproblemen kommt, beauftragte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats mit einem Postulat den Bundesrat, zu prüfen, ob die Effizienz der **Lötschberg-Simplon-Achse** durch die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der besagten Strecke durch SBB oder BLS erhöht werden könnte. Der Nationalrat behandelte dieses Postulat in der Sondersession am 6. Mai 2014. Eine Minderheit Binder (svp, ZH) beantragte die Ablehnung des Postulats und auch der Bundesrat sprach sich in seiner Stellungnahme deutlich gegen das Postulat aus. Während die Kommissionsminderheit mit den Kostenfolgen und der Verletzung des Territorialprinzips argumentierte, betonte Bundesrätin Leuthard, dass ein solches Übernahmeersuchen in Italien als arroganter und unfreundlicher Akt verstanden werden würde. Die Vertreter der Kommissionsmehrheit machten dagegen geltend, dass die Anschlussstrecke für die ganze Achse von grösster Wichtigkeit sei. Der Nationalrat nahm das Postulat äusserst knapp an: Mit Stichentscheid des Ratspräsidenten Lustenberger (cvp, LU) bei 87 zu 87 Stimmen und einer Enthaltung.¹⁷

POSTULATDATUM: 03.06.2014
NIKLAUS BIERI

Ein von Ständerat Bieri (cvp, ZG) im März 2014 eingereichtes Postulat verlangte vom Bundesrat, in seiner Botschaft zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** aufzuzeigen, wie die bei Annahme der Initiative wegfallenden Mittel eingespart oder ersetzt werden könnten. Das Postulat wurde am 3. Juni 2014 im Ständerat angenommen.¹⁸

POSTULAT
DATUM: 02.03.2016
NIKLAUS BIERI

Als Reaktion auf den Verlagerungsbericht 2013 reichte die FDP-Fraktion im März 2014 ein Postulat ein, mit welchem der Bundesrat mit der Prüfung eines neuen, **realistischen Verlagerungsziels** gemäss Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) beauftragt wird. Im Juni 2014 wurde das Postulat bekämpft, im März 2016 stimmte der Nationalrat schliesslich zu. Die Debatte wurde nur drei Tage nach dem Urnengang zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels geführt, was die ohnehin emotionale Debatte zusätzlich erhitze. So wurde den Verfechtern eines neuen Verlagerungsziels vorgeworfen, sie hätten im gerade zu Ende gegangenen Abstimmungskampf für die zweite Röhre stets betont, dass die Verlagerungspolitik nicht in Frage gestellt werde. Mit dem so kurz nach der Abstimmung erfolgenden Infragestellen des Verlagerungsziels entstehe der Eindruck, die FDP hätte im Abstimmungskampf mit falschen Karten gespielt. Diese Vorwürfe, vorgebracht von Nationalrätin Rytz (gp, BE) und Nationalrat Bäumle (glp, ZH), konterte der Sprecher der FDP-Fraktion Fluri (fdp, SO) damit, dass es seit Jahren unbestritten sei, dass das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagen pro Jahr bis 2018 nicht zu erreichen sei. Ein Rechtsstaat werde unglaubwürdig, wenn er in Gesetzen an unrealisierbaren Forderungen festhalte, so Fluri. Während es den Befürwortern des Postulats darum ging, die Verlagerungspolitik mit einem erreichbaren Ziel zu versehen, forderten die ablehnenden Stimmen, das geltende Gesetz müsse halt konsequenter umgesetzt werden. Das Postulat wurde schliesslich denkbar knapp angenommen: Mit 91 (Fraktionen von SVP und FDP) zu 90 Stimmen bei 7 Enthaltungen.¹⁹

POSTULAT
DATUM: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Weil die Massnahmen der **Via Sicura** wiederholt zu Vorstössen führten – etwa der parlamentarischen Initiative Regazzi – reichte die KVF-SR im April 2016 ein Postulat zur Evaluation ebendieser Massnahmen ein. Die Wirksamkeit der Via Sicura sei einer Gesamtevaluation zu unterziehen und bei Bedarf seien den Räten entsprechende Gesetzesänderungen zu unterbreiten. Der Bundesrat zeigte sich mit dem Anliegen einverstanden und der Ständerat nahm das Postulat im Juni 2016 an.²⁰

POSTULAT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) ein **Staatssekretariat für Verkehrspolitik** anregen. Die Verkehrspolitik werde komplexer und international vernetzter, was eine Staatssekretärin oder einen Staatssekretär mit einer Gesamtverkehrsperspektive notwendig mache. In der Debatte vom Juni 2016 wies Nationalrat Fluri (fdp, SO) darauf hin, dass der Bundesrat bereits die Kompetenz besitze, die Position eines Staatssekretärs zu schaffen und zu besetzen und es deshalb keiner weiteren Handlung bedürfe. Bundesrätin Leuthard bestätigte diesen Sachverhalt, betonte aber auch ihre Offenheit gegenüber der diesbezüglichen Meinung des Parlamentes. Der Nationalrat lehnte das Postulat mit 91 gegen 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.²¹

POSTULAT
DATUM: 01.12.2017
NIKLAUS BIERI

Im Rahmen des Verlagerungsberichts 2017 erfüllte der Bundesrat das Postulat der FDP-Fraktion bezüglich eines **realistischen Verlagerungsziels**. Der Bundesrat prüfte verschiedene Modifikationen des Verlagerungsziels, spielte den Ball aber an das Parlament zurück: Die bisherige Nichterreichung mache das bestehende Verlagerungsziel nicht ungültig. Eine Veränderung des Zieles sei eine rein politische Frage und könne vorgenommen werden, wenn das Parlament den konkreten Auftrag dazu gebe.²²

POSTULAT
DATUM: 03.03.2018
NIKLAUS BIERI

Aus Anlass des überwiesenen Postulats KVF-NR zur **Vereinfachung der Zollverfahren und Erleichterung der grenzüberschreitenden Verkehrsabwicklung** veröffentlichte der Bundesrat im Dezember 2017 einen Bericht. Darin hielt er fest, dass Vereinfachungen bei Zollverfahren nicht mit Italien ausgehandelt werden können (wie vom Postulat gefordert), sondern unter die Zuständigkeit der EU fallen. Der Bericht ging deshalb auch nicht auf die zollrechtlichen Fragen ein, sondern konzentrierte sich auf die Analyse der Verspätungen, die bei der grenzüberschreitenden Verkehrsabwicklung zwischen Italien und der Schweiz auftreten. Dabei ortete der Bundesrat verschiedene Schwachstellen im Bahnhof Chiasso, welche sich relativ leicht beheben lassen würden – etwa durch die Elektrifizierung weiterer Geleise für den Transitverkehr oder die Installation von Kameras zur Videoüberwachung. Im März 2018 beantragte der Bundesrat die Abschreibung des Postulats und der Nationalrat stimmte diesem Antrag im Sommer 2018 stillschweigend zu.²³

POSTULAT
DATUM: 02.06.2018
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat beantragte im März 2018 – nachdem er im Dezember 2017 den geforderten Bericht publiziert hatte – im Rahmen des Berichts über «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2017» die Abschreibung des Postulats der FDP-Fraktion zur **Festlegung eines realisierbaren Verlagerungsziels**. Im Sommer 2018 folgte der Nationalrat diesem Antrag stillschweigend und schrieb das Postulat als erfüllt ab.²⁴

POSTULAT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der KVF-SR zur **Evaluation von Via sicura** war im Juni 2017 mit einem Bericht des Bundesrates erfüllt worden. Im Juni 2018 schrieb der Ständerat das Postulat auf Antrag des Bundesrates ab.²⁵

POSTULAT
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Neben zwei weiteren Vorstössen zur Verlagerungspolitik (Mo. 22.3000 und Mo. 22.3013) reichte die KVF-NR im Januar 2022 auch ein Postulat betreffend die **Förderung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern** ein. Die Kommission wollte den Bundesrat damit beauftragen zu prüfen, ob durch eine solche Förderung ein zusätzliches Verlagerungspotenzial entstehen würde und ob zudem der Einsatz nicht kranbarer Sattelaufleger in Zukunft gänzlich verboten werden könnte. Die KVF-NR argumentierte, dass zwar immer mehr Strassentransportunternehmen in solche Anhänger investierten, aber trotzdem immer noch über 80 Prozent der Sattelaufleger nicht durch einen Kran transportierbar und somit für den Verlad ungeeignet seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats: Er zeigte sich bereit, im Rahmen des Verlagerungsberichts 2023 über mögliche Massnahmen zur Förderung der kranbaren Sattelaufleger Bericht zu erstatten. Ein Verbot der nicht kranbaren Sattelaufleger ohne Absprache mit der EU schloss er jedoch aus. Der Nationalrat diskutierte den Vorstoss in der Frühjahrsession 2022. Benjamin Giezendanner (svp, AG) sprach sich gegen das Postulat aus und kritisierte, dass das in Erwägung gezogene Verbot gegen das Landverkehrsabkommen mit der EU verstossen würde. Da der Bundesrat das Postulat zur Annahme empfohlen hatte und keine anderslautenden Anträge eingegangen waren, wurde es ohne Abstimmung angenommen.²⁶

POSTULAT
DATUM: 27.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Matthias Michel (fdp, ZG) reichte im Juni 2022 ein Postulat ein, welches die **Stärkung der Verkehrsdrehscheiben und der Veloinfrastruktur im ländlichen Raum** forderte. In einem Bericht solle dargelegt werden, wie insbesondere die finanzielle Förderung ausgestaltet werden könnte. Michel begründete seinen Vorstoss damit, dass es im ländlichen Raum oft nur wenig attraktive Umsteigepunkte gebe und die Veloinfrastruktur nicht stark ausgebaut sei. Die ländlichen Verkehrsknoten könnten von den bestehenden Programmen wie etwa dem PAV, dem BIF oder dem NAF nur unzulänglich profitieren, es bestehe daher eine Finanzierungslücke. Eine ähnliche Situation zeige sich bei den Veloinfrastrukturen in ländlichen Gebieten, wo der Bund lediglich Projekte mitfinanzieren könne, wenn diese einer Agglomeration zu Gute kämen oder im Bereich eines Bahnhofs lägen. Der Grossteil der Finanzierung solcher Infrastrukturen obliege somit den Kantonen und Gemeinden. Der Bundesrat solle nun darlegen, wie die «Erklärung von Emmenbrücke» für den ländlichen Raum umgesetzt werden könne. In der Herbstsession 2022 wurde das Postulat vom Ständerat stillschweigend angenommen, nachdem auch der Bundesrat dessen Annahme beantragt hatte.²⁷

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 04.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Chargée de l'examen préalable d'une motion Marty (prd, TI) (08.3594) et d'un postulat Lombardi (pdc, TI) (08.3745) en faveur du percement d'un **second tube pour le tunnel autoroutier du Saint-Gothard**, la CTT-CE a décidé de déposer elle-même un postulat afin que le Conseil fédéral fournisse d'ici à fin 2010 une présentation complète de la manière dont il conçoit la résolution du problème de l'assainissement du tunnel (délais, types et durée des travaux, etc.). Le gouvernement doit notamment examiner les conséquences d'une fermeture temporaire du tunnel pour les régions concernées (en particulier, le Tessin), l'opportunité de construire un second tube et les conditions constitutionnelles et légales nécessaires à son éventuelle réalisation. La chambre haute a transmis tacitement le postulat de la CTT-CE et les propositions individuelles ont du même coup été retirées par leur auteur respectif.²⁸

POSTULAT
DATUM: 16.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Urner Nationalrat Simon Stadler (mitte, UR) forderte im September 2022 einen Bericht, in welchem der Bundesrat **Verbesserungsvorschläge für das Verkehrsmanagement im alpenquerenden Verkehr** präsentieren soll. Stadler forderte insbesondere verbesserte und neue Massnahmen im Verkehrsmanagement auf den alpenquerenden Routen, beispielsweise die Prüfung von Sperrungen und Dosierungen von Autobahnanschlüssen. Auch solle die Zusammenarbeit mit SBB und BLS verstärkt werden, um mehr alpenquerende Reisende zum Umsteigen auf den Zug zu bewegen. Hintergrund von Stadlers Postulat war der Ausweichverkehr entlang der Gotthard- und San-Bernardino-Achse. Diesen hatte im Sommer 2022 auch das ASTRA in einer Medienmitteilung angesprochen: Das Bundesamt forderte damals dazu auf, dass Reisende auch bei Stau auf der Autobahn verbleiben und nicht auf Nebenstrassen ausweichen, da ansonsten der lokale öffentliche Verkehr, der Langsamverkehr und auch Sanitäts- und Rettungsdienste behindert würden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats, das vom **Nationalrat** in der Wintersession 2022 stillschweigend überwiesen wurde.²⁹

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 18.02.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un postulat de sa Commission des transports et du trafic visant à améliorer la collaboration entre les CFF, les PTT et les entreprises de transport concessionnaires (ETC). Cela devrait notamment concerner des conventions sur la répartition du trafic entre les CFF et le BLS (Berne-Lötschberg-Simplon) en matière de transit alpin, la création d'une assemblée comprenant des représentants des CFF, des PTT et des ETC et, en général, optimiser, rationaliser et coordonner les activités de ces trois entités.³⁰

POSTULAT
DATUM: 04.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil national a adopté un **postulat** de sa commission des transports et du trafic **demandant au Conseil fédéral l'élaboration d'un rapport sur le trafic régional.** Il devra étudier la situation actuelle et les perspectives de développement (Voir aussi Rail 2000).³¹

POSTULAT
DATUM: 10.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a également transmis un postulat Strahm (ps, BE) **prie** le gouvernement **de prendre des mesures pour que l'adjudication publique** et la passation des mandats concernant les NLFA **se fassent de manière à permettre le jeu de la libre concurrence.** L'auteur du postulat invite également l'exécutif à examiner les possibilités permettant une gestion rationnelle des risques ainsi que celles concernant l'institution d'une responsabilité solidaire entre les différents fournisseurs par le biais d'un consortium.³²

POSTULAT
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu

eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.³³

POSTULAT
DATUM: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR verlangte mit einem im Mai 2021 eingereichten Postulat eine umfassende **Auslegeordnung zur zukünftigen Ausrichtung der Schienengüterverkehr-Politik**. Dabei wollte die Kommission eine ganze Palette an offenen Punkten beantwortet wissen; sie stellte beispielsweise Fragen rund um die Struktur, die Leistungen, die Eigenwirtschaftlichkeit und die Ausrichtung von SBB Cargo. Das Postulat stellte aber auch Fragen zum Import und Export von Gütern auf der Schiene und zum Beitrag des Schienengüterverkehrs zur Landesversorgung, zur Verkehrsverlagerung und zur nachhaltigen Ausrichtung der Lieferketten. Schliesslich sollte im geforderten Postulatsbericht auch auf einen allfälligen gesetzgeberischen Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs eingegangen werden.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates und der Ständerat beugte sich in der Herbstsession 2021 darüber. Stefan Engler (mitte, GR) und Paul Rechsteiner (sp, SG) wiesen darauf hin, dass der Vorstoss im grösseren Kontext der allgemeinen Verkehrspolitik (Stichwort Cargo sous terrain) und der wirtschaftlichen Probleme bei SBB Cargo stehe. Anschliessend wurde der Vorstoss stillschweigend angenommen.³⁴

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

POSTULAT
DATUM: 15.06.2016
DIANE PORCELLANA

Par 109 voix contre 59, le Conseil national a adopté le postulat déposé par Karl Vogler (pcs, OW) pour une **meilleure coordination de l'aménagement du territoire et de la planification des transports**. L'aménagement du territoire relevant prioritairement des cantons et la planification des transports étant de la compétence de la Confédération, une meilleure coordination à l'échelle nationale permettrait un développement plus ciblé des infrastructures de transport ainsi qu'une diminution des coûts. Les conseillers nationaux chargent ainsi le Conseil fédéral de leur soumettre un rapport fournissant des solutions pour mieux coordonner ces deux domaines. Il signalera les domaines dans lesquels il est nécessaire d'intervenir et présentera les exemples à suivre, tout en faisant appel à des experts indépendants et à l'appui des cantons. Le Conseil fédéral avait proposé l'acceptation du postulat.³⁵

POSTULAT
DATUM: 27.09.2019
SEAN MÜLLER

Diskussionslos überwies der Nationalrat im September 2019 ein Postulat von Philipp Kutter (cvp, ZH) über **besondere Herausforderungen der Agglomerationen**. Auch der Bundesrat hatte Annahme beantragt mit der Begründung, dass ab 2022 sowieso eine Evaluation der Agglomerationspolitik 2016+ anstehe. Die nun im Postulat speziell erwähnten Bereiche umfassen die Raumplanung und Mobilität einerseits und die Wirtschaftsentwicklung sowie mögliche Unterstützung von Agglomerationen andererseits.

Bereits im Februar 2019 hatten das ARE und das SECO dem Bundesrat eine gemeinsame «Berichterstattung zum Stand der Umsetzung der Agglomerationspolitik 2016+ und der Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete» vorgelegt. Unter anderem definiert dieser Zwischenbericht vier Arbeitsschwerpunkte für die Periode von 2020 bis 2023: eine bessere Mobilisierung der Schlüsselakteure; vermehrte Nutzung der Tripartiten Konferenz (Bund, Kantone und Gemeinden) als «Plattform für strategische Diskussionen zwischen den Staatsebenen»; klarere Identifikation des Stadt-Land-Koordinationsbedarfs sowie die Aufnahme aktueller Themen wie etwa Digitalisierung oder Klimawandel und die Entwicklung entsprechender Massnahmen. Die Agglomerationspolitik im Speziellen soll von ihrem bisher exklusiven Fokus auf den Verkehr abrücken, der im 2017 geschaffenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) seinen Höhepunkt fand.³⁶

- 1) Bericht BR
- 2) BO CN, 1990, p.900ss.
- 3) BO CE, 1990, p.37s.; BO CN, 1990, p.1267s.; BO CN, 1990, p.685ss.
- 4) BO CE, 1990, p.948
- 5) BO CE, 1991, p. 502
- 6) BO CN, 1991, p. 1355
- 7) BO CE, 1992, p 1105 s.; BO CE, 1992, p. 1106 s.; BO CE, 1992, p. 932
- 8) BO CE, 1992, p. 1207
- 9) BO CN, 2009, p. 578.
- 10) BO CN, 2009, p. 1805.
- 11) BO CN, 2010, p. 1134.
- 12) BO CE, 2010, p. 1325.
- 13) AB NR, 2011, S. 2010.
- 14) Po. 11.3736: AB NR, 2011, S. 1845.
- 15) AB SR, 2012, S. 508.
- 16) AB NR, 2014, S. 676.
- 17) AB NR, 2014, S. 652 ff.
- 18) AB SR, 2014, S. 417 ff.
- 19) AB NR, 2016, S. 126 ff.; CdT, NZZ, 3.3.16
- 20) AB SR, 2016, S. 406 ff.
- 21) AB NR, 2016, S. 1110 f.
- 22) Bericht BR vom 01.12.2017
- 23) BBI, 2018, S. 2253 ff.; Bericht BR vom 4.12.17
- 24) BBI, 2018, S. 2253 ff.
- 25) BBI, 2018, S. 2253 ff.
- 26) AB NR, 2022, S. 516 ff.
- 27) AB SR, 2022, S. 944 f.
- 28) BO CE, 2009, p. 51 ss.; Bund et NLZ, 14.1.09; NZZ, 5.3.09.
- 29) AB NR, 2022, S. 2425; Medienmitteilung ASTRA vom 1.7.22
- 30) BO CN, 1991, p. 886 ss.; NZZ, 18.2.91.
- 31) BO CN, 1991, p. 1959 ss.
- 32) BO CN, 1995, p. 2208
- 33) AB SR, 2021, S. 636 ff.
- 34) AB SR, 2021, S. 1016 f.
- 35) BO CN, 2016, p.1109s
- 36) AB NR, 2019, S. 1937; Berichterstattung vom 13. Februar 2019