

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Parlamentarische Initiative
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Holenstein, Katrin

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Parlamentarische Initiative, 1985 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Parlamentsmandat	1
Infrastruktur und Lebensraum	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	5
Umweltschutz	5
Lärmschutz	5
Klimapolitik	5

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
Büro-NR	Büro des Nationalrates
Büro-SR	Büro des Ständerates
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
Bureau-CN	Bureau du Conseil national
Bureau-CE	Bureau du Conseil des Etats
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Parlamentsmandat

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 14.02.2020
MARC BÜHLMANN

Parlamentsangehörige sollen per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, forderte Michael Töngi (gp, LU) mit einer parlamentarischen Initiative. Es soll gesetzlich geregelt werden, dass vom Bund finanzierte Reisen für Parlamentsangehörige mit der Bahn absolviert werden müssen, wenn sie weniger als acht Stunden Reisezeit in Anspruch nehmen. Eine Bahnreise sei weniger klimaschädlich als eine Flugreise und deshalb ökologischer. Wer es eiliger habe, müsse für die Reisekosten selber aufkommen, schlug der Initiant in der Begründung seines Vorstosses zudem vor.

Wie der Vorschlag genau umgesetzt werden soll, wird allerdings Frage des Büro-NR sein, das, nachdem es selber bereits im November 2019 Folge gegeben hatte, nun durch die im Februar 2020 geäusserte Zustimmung des Büro-SR einen Entwurf für eine Gesetzesänderung ausarbeiten wird.¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 21.09.2021
MARC BÜHLMANN

In der Herbstsession diskutierte der Nationalrat die vom Büro-NR ausgearbeitete Teilrevision des Parlamentsressourcengesetzes. Die Arbeiten gingen auf eine parlamentarische Initiative von Michael Töngi (gp, LU) zurück, die fordert, dass **Parlamentsangehörige per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen**. In der Zwischenzeit hatte der Bundesrat, angeregt von einer weiteren, allerdings in den Räten abgelehnten parlamentarischen Initiative Töngi (Pa.lv. 19.408), in einer Verordnung festgelegt, dass Bundesangestellte nur noch mit dem Flugzeug reisen dürfen, wenn die Reisezeit mit dem Zug sechs Stunden überschreitet oder eine zusätzliche Übernachtung nötig ist. Für die Revision schlug das Büro-NR eine analoge Regelung vor – wie Aline Trede (gp, BE) als Sprecherin des Büros ausführte –, obwohl ursprünglich eine Reiseobergrenze von acht Stunden gefordert worden war. Auf die entsprechenden Nachfragen von Thomas Aeschi (svp, ZG) und Hans-Peter Portmann (fdp, ZH) antwortete Aline Trede, dass Brüssel in dieser Vorlage der Knackpunkt gewesen sei, weil die Reise zum EU-Sitz etwas mehr als 6 Stunden mit dem Zug beanspruche. Es gehe aber bei der Vorlage primär darum, sich bewusst zu werden, dass nicht für alle Reisen das Flugzeug nötig sei. In der Folge doppelte Thomas Aeschi nach und rechnete vor, dass nicht nur die Reise nach Brüssel, sondern auch nach Rom, Berlin und Wien mehr als sechs Stunden dauere. Auch der Passus mit der Übernachtung zeige, dass man es mit dem Gesetz nicht wirklich ernst meine und diese Schlupflöcher letztlich Verhaltensänderungen bei den Parlamentsmitgliedern verhindern würden, weshalb nicht auf die Vorlage eingetreten werden solle. Dieser Antrag wurde in der Folge mit 114 zu 57 aus der SVP-, der FDP und der Mitte-Fraktion stammenden Stimmen abgelehnt. Etwas mehr Unterstützung, nämlich 70 Stimmen wiederum aus den gleichen Fraktionen, erhielt der Minderheitsantrag Aeschi, der eine grundsätzliche Wahlfreiheit zwischen Bahn- und Flugreisen lediglich dann vorgesehen hätte, wenn Flüge billiger sind als die entsprechende Reise mit dem Zug. Diskussionslos standen diesem Antrag allerdings 105 Stimmen gegenüber. Die darauffolgende Gesamtabstimmung passierte der Entwurf mit 114 zu 64 Stimmen (5 Enthaltungen).²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.12.2021
MARC BÜHLMANN

In der Wintersession 2021 sprach sich auch der **Ständerat** für die Revision des Parlamentsressourcengesetzes aus, die dem Entwurf des Büro-NR entsprach und auf eine parlamentarische Initiative von Michael Töngi (gp, LU) zurückging. Fortan müssen **Parlamentsmitglieder per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen**, wenn die Reisezeit weniger als sechs Stunden dauert. Brigitte Häberli-Koller (mitte, TG) führte für das Büro-SR aus, dass damit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden könne – auch wenn das Parlament bereits seit 2009 die jährlichen Flugreise-Emissionen von Parlamentarierinnen und Parlamentarier via Myclimate kompensiere. Dem Bund entstünden durch die Änderungen keine Kosten und der zusätzliche administrative Aufwand sei gering. Die Verordnung sehe zudem Ausnahmeregelungen vor, wenn etwa die Bahnreisezeit zwar weniger als sechs Stunden betrage, aber Übernachtungen nötig seien oder wenn gesundheitliche Gründe eine Flugreise nahelegten. Mit 29 zu 9 Stimmen hiessen die Kantonsvertreterinnen und -vertreter die neue Regelung gut. Die Nein-Stimmen stammten vorwiegend von SVP-Ständeräten.

In den **Schlussabstimmungen** wurde die Verordnung mit 32 zu 5 Stimmen (6 Enthaltungen) im Ständerat und mit 131 zu 52 Stimmen (10 Enthaltungen) im Nationalrat angenommen. Auch hier stammten die ablehnenden Stimmen hauptsächlich von Mitgliedern der SVP-Fraktion.³

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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

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

Aufgrund der Erläuterungen der Kommissionmehrheit zog Nationalrat Bäumle seine parlamentarische Initiative zurück; er wolle damit eine parallele Gesetzgebung vermeiden.⁴

Eisenbahn

Mit einer parlamentarischen Initiative (Pa.lv. 85.236) unterbreitete Ständerat Cavelti (cvp, GR) **eine nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch politisch gezielte Verständigungslösung: das «Alpen-Y»**, das die Vorteile der beiden umstrittenen Varianten in einem einzigen, billigeren Projekt vereinen soll. Dieser Y-Tunnel würde im Süden oberhalb Biasca im Bleniotal beginnen und sich südlich von Disentis in zwei Aste, einen westlichen nach Amsteg (UR) und einen östlichen nach Trun (GR), aufteilen. Zwischen Amsteg und Erstfeld würde an die bestehende Gotthardbahn, in Trun an eine neu zu erstellende Normalspurstrecke Disentis–Chur angeschlossen. Während die an der Gotthardstrecke liegenden Kantone diesen Vorschlag mindestens für prüfenswert hielten, zeigten sich die Ostschweizer ablehnend und kritisierten insbesondere, dass mit der Y-Variante der gesamte Nord-Süd-Verkehr nach Biasca geführt und sich in den Raum Bellinzona–Chiasso–Mailand ergiessen würde. Die Anhänger der Splügenbahn wiesen daher einmal mehr auf die Vorteile einer Linienführung über Chur nach Chiavenna–Mailand hin, welche auch von Vorarlberg und der Lombardei bevorzugt wird (Siehe auch Po. 85.518). Nachdem die vier Bundesratsparteien in ihrem gemeinsamen Aktionsprogramm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (siehe auch Mo. 84.551) für die stärkere Verlagerung des Nord-Süd-Transit-Schwerverkehrs auf die Schiene plädiert und auf einen möglichst raschen Linienentscheid bezüglich einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale gedrängt hatten (siehe auch Mo. 85.592), fand auch im Nationalrat ein Meinungsumschwung statt, wobei vor allem verkehrspolitische und ökologische Argumente ausschlaggebend waren: Gegen den Willen des Bundesrates überwiesen die Volksvertreter in ihrer Dezembersession mit 107 zu 32 Stimmen eine Motion (Mo. 84.452) des Tessiner Freisinnigen Salvioni, die das Vorantreiben der Planungsarbeiten und – in einem nur als Postulat überwiesenen Teil – einen beschleunigten Baubeginn der neuen Alpendurchquerung verlangte.⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 27.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.12.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Bezüglich der Linienführung einer neuen Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz gingen die Meinungen nach wie vor auseinander, wobei Italien zusammen mit den Ostschweizer Kantonen die Splügenvariante forcierte. Eine im Auftrag der Ständeratskommission erstellte Expertise über die Realisierbarkeit eines «Alpen-Y» als Alternative zu einem Splügen- oder Gotthard-Basistunnel kam zum Schluss, dass eine solche Y-Linienführung sich gut in das bestehende und geplante europäische Schienennetz einfügen würde. Nachdem der Bündner Ständevertreter Cavelti (cvp) seine diesbezügliche parlamentarische Initiative zurückgezogen hatte, überwies beide Räte gleichlautende Kommissionsmotionen. Danach sollen die Entscheidungsgrundlagen für die neue Alpenbahntransversale unter Einbezug des Y-Vorschlags und der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie (siehe auch Mo. 85.490) so aufgearbeitet werden, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann. **Der Bundesrat beauftragte in der Folge eine Expertenkommission, die vier diskutierten Varianten bis Ende 1987 einer vergleichenden Analyse zu unterziehen.** ⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.11.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national n'a pas donné suite à une initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) concernant le **tunnel de base du Zimmerberg** (ZH). La première étape des travaux, faisant partie de «Rail 2000» (deuxième ligne à double voie entre Zurich et Thalwil), devrait se terminer en 2003. Tandis que la seconde partie, c'est-à-dire le percement de la partie NLFA du tunnel (deuxième phase des NLFA), ne devrait débuter qu'en 2006 (de 2006 à 2013). Dans un souci de rationalisation des coûts, l'initiative proposait d'avancer le début des travaux de la deuxième partie (NLFA) à 2003, afin d'utiliser le tunnelier de 2'000 tonnes qui sera sur place au lieu de le faire démonter puis remonter trois ans plus tard. Cette solution a également été soutenue par les gouvernements des cantons de Zurich, de Zug et de Lucerne, en cours d'année. L'avancement des travaux permettrait, selon l'initiant, d'économiser environ CHF 50 à 90 millions et d'ouvrir au trafic le tunnel du Zimmerberg en 2007 au lieu de 2013. Les députés ont toutefois rejeté l'initiative par 75 voix contre 56, craignant qu'elle ne déstabilise l'ensemble du puzzle des NLFA. Si ce tronçon se faisait plus tôt, CHF 615 millions environ devraient être disponibles près de sept ans avant la date fixée dans le budget général des NLFA. Toutefois, le Conseil fédéral a autorisé le DETEC (lors d'une séance du 23 juin) à lancer rapidement la procédure d'approbation des plans pour construire le Zimmerberg, au cas où un financement de tiers était trouvé (privés ou collectivités régionales et locales). ⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 19.05.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'échec de la LOSETP, la CTT-CN a décidé à l'unanimité de déposer une initiative parlementaire de commission afin de **renforcer la police ferroviaire**. Pour rallier les commissaires PS et UDC, il a fallu abandonner la possibilité de privatiser la police des transports et octroyer à cette dernière des compétences plus étendues. La question de l'armement éventuel de l'organe de sécurité ne sera pas réglée au niveau de la loi, afin que le Conseil fédéral ait la possibilité, le cas échéant, de le modifier rapidement en fonction de l'évolution de la situation. ⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.06.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, la CTT-CN a présenté le **projet de loi sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST)**, qu'elle a élaboré suite à l'échec, l'année précédente, du projet gouvernemental portant le même titre. S'il reprend tels quels les éléments non contestés de la première tentative, le nouveau projet exclut la possibilité de déléguer à des tiers les tâches relevant de la police des transports, afin de rallier le PS et l'UDC qui avaient catégoriquement refusé leur privatisation. Il définit en outre précisément les tâches respectives de la police des transports et du service de sécurité. Concernant l'armement éventuel des policiers des transports, la commission a renoncé à légiférer, préférant confier au gouvernement la compétence d'en décider en fonction de l'évolution de la situation. Le Conseil fédéral a émis un avis très favorable sur l'ensemble du projet, ne formulant aucune critique, ni même la moindre réserve. Il a par ailleurs souligné la nécessité de remplacer la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer, en raison de son obsolescence manifeste.

Lors de la session de printemps, le Conseil national a approuvé l'entrée en matière sans opposition. Lors de la discussion par article, l'armement des agents de la police des transports a une nouvelle fois suscité la controverse. Une minorité Lachenmeier-Thüring (verts, BS) a proposé d'exclure expressément la possibilité pour ces agents de porter des armes à feu, estimant que ni leur sécurité, ni celle des usagers des

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

Au Conseil des Etats, le projet a reçu un accueil très favorable. Sur proposition de leur commission, les sénateurs l'ont toutefois amendé afin d'obliger toute entreprise de transport qui gère sa police des transports à offrir ses prestations aux autres entreprises de transport à des conditions comparables, l'OFT étant par ailleurs habilité à statuer en cas de litige. Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté le projet ainsi modifié à l'unanimité. La chambre basse ayant tacitement éliminé cette unique divergence, la LOST a été adoptée en votation finale à l'unanimité par les deux conseils.⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 19.10.2018
NIKLAUS BIERI

Die aus zwölf Mitgliedern – je zwei Mitgliedern der Finanzkommissionen (FK), der Geschäftsprüfungskommissionen (GPK) und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte – bestehende Aufsichtsdelegation für die Neat (NAD) hatte beschlossen, sich per Ende der laufenden Legislatur aufzulösen. Einerseits seien die meisten Grossbauten mittlerweile abgeschlossen, andererseits würde die Aufrechterhaltung der NAD bis zur für 2020 geplanten Inbetriebnahme des Ceneri-Tunnels dazu führen, dass über die Parlamentswahlen von 2019 hinaus für eine oder zwei Sitzungen ein Wissenstransfer erfolgen müsste, was unverhältnismässig erscheine, begründeten die Mitglieder der NAD ihren Entscheid. Weil zur vorzeitigen **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** eine Änderung des Alptransitgesetzes notwendig ist, erarbeitete die FK-SR eine entsprechende Vorlage, die im Oktober 2018 mit einem Bericht an die Ständekammer ging.¹⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.12.2018
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2018 war die **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** (NAD) ein Traktandum im Ständerat. Die von einer parlamentarischen Initiative der FK-SR ausgehende Vorlage, welche im Alptransitgesetz Artikel 20, Absätze 3, 4 und 5 aufheben und damit eine vorzeitige Auflösung der NAD ermöglichen soll, wurde in der kleinen Kammer einstimmig angenommen. Sollte sich auch der Nationalrat für die Änderung des Alptransitgesetzes aussprechen, so würde die Finanzkommission die Berichterstattung bis zum Ende der Bauarbeiten übernehmen.¹¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 22.03.2019
NIKLAUS BIERI

Im 19. März 2019 stimmte auch der Nationalrat einer Änderung des Alptransitgesetzes, welche die **Aufhebung der Neat-Aufsichtsdelegation** bezweckt, diskussionslos und einstimmig (keine Enthaltung) zu. In den Schlussabstimmungen, die in beiden Räten am 22. März abgehalten wurden, nahm die grosse Kammer die Änderung wiederum einstimmig (mit 196 Stimmen, keine Enthaltung) an und auch die kleine Kammer stimmte ihr einstimmig (mit 43 Stimmen und einer Enthaltung) zu. Damit wird die Neat-Aufsichtsdelegation per Ende der laufenden Legislatur aufgelöst und die Finanzkommission übernimmt die Aufsichtstätigkeit bei der Neat.¹²

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 befasste sich die KVF-SR mit vier **parlamentarischen Initiativen, welche vergünstigte Tageskarten für Schulklassen forderten** (Pa.lv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.lv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.lv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.lv. 19.507 Trede (gp, BE)). Wie bereits in der KVF-NR stiessen die Initiativen auch bei der Schwesterkommission auf Zustimmung; sie begrüsst die finanzielle Unterstützung von schulischen Aktivitäten, die ausserhalb des Klassenzimmers stattfinden. Die Kommission wies darauf hin, dass die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs Alliance SwissPass für die Tarifregelung zuständig sei. Daher solle diese einen Tarifvorschlag im Sinne der Initiativen ausarbeiten. Erst danach solle geprüft werden, ob eine Änderung gesetzlicher Grundlagen nötig sei. Eine Kommissionsminderheit beantragte, den Initiativen keine Folge zu geben, da die Kompetenz in Bildungsfragen bei den Kantonen und Gemeinden liege.¹³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.03.2023
MARCO ACKERMANN

Im März 2023 schrieb der Nationalrat vier **parlamentarische Initiativen, welche vergünstigte Tageskarten für Schulklassen gefordert** hatten, stillschweigend ab. Die KVF-NR hatte zuvor in ihrem Bericht erklärt, dass das Anliegen der parlamentarischen Initiativen (Pa.lv. 19.504 Munz, sp, SH; Pa.lv. 19.505 Roduit, cvp, VS; Pa.lv. 19.506 Eymann, lpd, BS; Pa.lv. 19.507 Trede, gp, BE) im Rahmen der Revision des Personenbeförderungsgesetzes (BRG 21.039) bereits umgesetzt worden sei. Schulklassen können somit künftig von ermässigten Tarifen im öffentlichen Verkehr profitieren.¹⁴

Umweltschutz

Lärmschutz

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.12.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national n'a pas donné suite à une initiative parlementaire Steinemann (pdl, SG) qui réclamait que les **transports de marchandises par voie ferroviaire**, routière et aérienne soient soumis aux mêmes exigences en matière de protection contre le bruit et qu'ils respectent de la même façon la période de repos nocturne. Selon l'initiant, il y avait urgence à intervenir dans le domaine ferroviaire, car les fréquences augmentent constamment et les trains de marchandises traversent, la nuit, des quartiers d'habitation. L'initiant proposait d'instaurer l'interdiction de circuler la nuit également pour les trains de marchandises bruyants. Il souhaitait une égalité de traitement pour tous les modes de transports. La CTT a estimé que la protection contre le bruit était déjà assumée par la Confédération, dans le cadre de la LPE et des ordonnances s'y rapportant. La commission a rappelé que des mesures concernant l'amélioration de la protection contre le bruit, le long des voies ferrées, avaient été adoptées par le parlement, dans l'arrêté relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics.¹⁵

Klimapolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 13. Juni 2021 lehnte die Stimmbevölkerung die Revision des CO₂-Gesetzes ab. Die Grüne Fraktion forderte im Nachgang zu dieser Abstimmung mittels einer nur wenige Tage später eingereichten parlamentarischen Initiative, dass zumindest ein Teil der **Investitionen in den Klimaschutz**, die im Gesetz vorgeschlagen worden waren, nun mit Bundesmitteln anstatt mit den im Gesetz vorgesehenen Lenkungsabgaben finanziert werden sollen. Beispiele seien die Finanzierung des Ausbaus des Nachtzug-Angebots oder die Förderung von Technologien zur Reduzierung von Treibhausgasen.¹⁶

1) Pa.lv. 19.407

2) AB NR, 2021, S. 1767 ff.; BBl, 2021 2074

3) AB NR, 2021, S. 2755; AB SR, 2021, S. 1225 f.; AB SR, 2021, S. 1443; AZ, 15.9.21

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

5) AB NR, 1985, S. 2080 f.; AB NR, 1985, S. 2082 ff.; Presse vom 17.12.85; NZZ, 19.12.85; BZ und TA, 27.12.85; SGT, 11.6.85; 21.9.85; BaZ, 14.6.85; Vat., 9.7.85.; Verhandl. B. Vers., 1985, I, S. 39; Verhandl. B. Vers., 1985, III, S. 19; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 36

6) AB NR, 1986, S. 1443; AB SR, 1984, S. 600 ff.; AB SR, 1986, S. 553 ff.; AB SR, 1986, S. 556; CdT, 12.4.86, 23.5.86; 12.9.86; Vat., 26.7.86; NZZ, 15.11.86. BaZ, 31.1.86; 12.5.86; 11.9.86; SGT, 7.3.86; 24.5.86; 15.12.86; 18.10.86; LNN, 20.2.86; Vat., 20.2.86; 9.10.86; 25.10.86; 11.11.86.; Verhandl. B. vers., 1986 III IV S. 58

7) BO CN, 1999, p. 2108 ss.; NZZ, 18.11.99.

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

9) BO CN, 2010, p. 216 ss., 1058 et 1163; BO CE, 2010, p. 668 ss. et 753; FF, 2010, p. 3863 ss.; FF, 2010, p. 821 ss. (CTT-CN) et

845 ss. (CF).

10) Bericht FK-SR vom 19.10.18

11) AB SR, 2018, S. 1009 f.

12) AB NR, 2019, S. 445 f.; AB NR, 2019, S. 618; AB SR, 2019, S. 239

13) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.2.21

14) AB NR, 2023, S. 613; Bericht KVF-NR vom 13.2.23

15) BO CN, 1998, p. 2793 ss.

16) Pa. lv. 21.473