

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Postulat
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
Baltisser, Lena
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Holenstein, Katrin
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Postulat, 1988 – 2023*. 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	2
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	15
Schifffahrt	15
Umweltschutz	16
Allgemeiner Umweltschutz	16

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
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
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
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
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
LHand	Loi sur l'égalité pour les handicapés
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
TGV	Train à grande vitesse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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. ¹

POSTULAT
DATUM: 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. ²

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 Frühjahrssession 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. ³

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un **postulat** de sa commission inspiré par une pétition déposée par les organisations IG Velo et ATE et qui invite le gouvernement à intervenir auprès des entreprises de transports publics afin que **l'accès des bicyclettes aux gares** ainsi que la possibilité de les transporter soient améliorés.⁴

POSTULAT
DATUM: 23.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Stillschweigend überwies die Grosse Kammer ein Postulat Darbellay (cvp, VS), das eine Eignungsprüfung der Bahn- und Autobahninfrastruktur zur **Installation von Photovoltaikanlagen** wünscht.⁵

POSTULAT
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Viola Amherd (cvp, VS) verlangte in einem Postulat vom Dezember 2014, dass für den **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** der obligatorische Bahnverlad geprüft werde. Sie begründete ihren Vorstoss mit den immer wieder vorkommenden gefährlichen Zwischenfällen auf der Simplon-Passstrasse. Schon im Januar 2015 ereignete sich erneut ein Unglück auf dieser Strecke als einem mit Aceton beladenen Lastwagen die Bremsen versagten und er nach waghalsigen Ausweichmanövern von der Strasse abkam und in Brand geriet. Der Bundesrat empfahl das Postulat im Februar 2015 trotzdem zur Ablehnung. In der Debatte, welche im September 2016 im Nationalrat geführt wurde, zeigte Bundesrätin Leuthard Verständnis dafür, dass solche Ereignisse die Bevölkerung beschäftigten. Leuthard führte aber auch aus, das Astra habe am Simplon jährlich CHF 30-40 Mio. in die Sicherheit investiert und eine stehende Arbeitsgruppe prüfe laufend weitere Massnahmen. Den Gefahrguttransport auf die Schiene zu verlagern, sei beim Simplon keine Option. Die grosse Kammer sah das anders und nahm die Motion mit 98 zu 94 Stimmen bei 2 Enthaltungen knapp an.⁶

POSTULAT
DATUM: 01.12.2017
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat kam dem aus dem Postulat Amherd (cvp, VS) stammenden Auftrag, einen Bericht zum **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** zu verfassen, im Verlagerungsbericht 2017 nach. Darin kommt er bezüglich dem Gefahrguttransport am Simplon zum Schluss, dass ein generelles Gefahrgutverbot auf der Simplon-Passstrasse umsetzbar wäre, sollte ein solcher politischer Auftrag vom Parlament formuliert werden. Bezüglich der Infrastruktur seien die notwendigen Voraussetzungen für den Bahnverlad gegeben, sofern die Risikoanalyse positiv ausfalle. Alternativ zum Verbot empfahl der Bundesrat im Bericht eine Selbstverpflichtung der Branche zu sicheren und umweltfreundlichen Transporten im Alpenraum.⁷

POSTULAT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Das Postulat Amherd (cvp, VS) zum **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** wurde im Juni 2018 vom Nationalrat abgeschrieben, nachdem das Anliegen des Postulats 2017 Eingang in den Verlagerungsbericht 2017 gefunden hatte und der Vorstoss vom Bundesrat im März 2018 zur Abschreibung beantragt worden war.⁸

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 28.11.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Während sich bei der Frage der Linienwahl der NEAT die Kantone darum reissen, dass die neue Verbindung bei ihnen durchführe, zeigte sich bei den ersten Schritten zur Realisierung der im Vorjahr vom Volk beschlossenen Bahn 2000, dass der heftigste **Widerstand gegen die Neubaustrecken** aus den betroffenen Kantonen kommt. In der Detailplanung zum Vorprojekt berücksichtigten die SBB zwar einige Vorschläge der Anwohner und der Kantonsbehörden **zur Linienführung zwischen Mattstetten (BE) und Rothrist (AG) sowie auf dem Solothurner Ast**. Die auch von den Kantonsregierungen Berns und Solothurns unterstützten Begehren nach zusätzlichen Untertunnelungen, welche Mehrkosten in der Höhe von rund CHF 400 Mio verursachen würden, lehnten die Bundesbahnen aus finanziellen Gründen jedoch ab. Der Bundesrat zeigte sich in seiner Antwort auf eine Einfache Anfrage (DA 88.1012) Luder (svp, BE) freilich bereit, dem Parlament unter Umständen einen Zusatzkredit zur Realisierung von umweltfreundlicheren Lösungen zu unterbreiten. Widerstand gegen die Bahn 2000 hat sich nun ebenfalls im Kanton Baselland formiert. Auch dort verlangte die Opposition, dass die neue Linie grösstenteils unter den Boden zu legen sei. Im Nationalrat kam die Bahn 2000 in mehreren Vorstössen zur Sprache: Die Volkskammer überwies in

Postulatform Forderungen für die Erarbeitung eines langfristigen Bauplans (Po. 87.97), für Zusatzkredite für Umweltschutzmassnahmen im Raume Solothurn (Po. 88.553), für ein Lärmschutzkonzept (Po. 88.798) und für die Suche nach möglichst umweltschonenden Lösungen mit grosszügigen Entschädigungen für die durch den Bahnbau betroffenen Landwirte (Po. 87.943) (siehe auch Ip. 87.938).⁹

POSTULAT
DATUM: 05.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Au Conseil national, deux interventions se préoccupèrent de ces questions; d'une part, la motion Béguelin (ps, VD) (90.300), transmise comme postulat, a demandé au Conseil fédéral d'étudier **les possibilités de jonctions au TGV par cinq axes différents** et, d'autre part, le postulat Müller (prd, ZH) (90.628), accepté, a insisté sur **la nécessité pour les régions du centre, du nord-est et du nord-ouest de la Suisse d'être reliées au réseau à grande vitesse**.¹⁰

POSTULAT
DATUM: 14.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Une autre motion concernant Rail 2000 a été transmise comme postulat par la grande chambre. Emanant de O. Zwygart (pep, BE) (Mo. 90.796), elle exige, dans le cadre du doublement de la voie ferrée entre Douanne et La Neuveville, l'établissement d'un long tunnel ferroviaire qui contournerait le village de Gléresse afin de préserver le site et le paysage. Plus généralement, le postulat Allenspach (prd, ZH) (Po. 89.729) s'est attaché à demander l'élaboration d'un plan sectoriel pour Rail 2000 afin de régler l'utilisation des parcelles appartenant aux CFF qui se trouvent aux abords des gares, afin d'y concentrer les installations rassemblant un grand nombre de personnes et créant, de ce fait, une forte circulation.¹¹

POSTULAT
DATUM: 14.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La même chambre accepta également le postulat Eggenberger (ps, BE) souhaitant que, toujours dans le cadre de la révision de la LCF, le gouvernement inclue dans son projet **un article ordonnant une égalité de traitement entre les services d'autos postales des PTT et les ETC** en matière d'indemnisation pour les prestations effectuées en faveur de l'économie générale.¹²

POSTULAT
DATUM: 29.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les cantons de Suisse orientale ont été particulièrement soucieux de raccorder leur région à la NLFA. Le Conseil national a, à ce sujet, transmis le postulat Ruckstuhl (pdc, SG; Po. 90.335). D'autre part, proposition fut faite, à cette fin, de percer un tunnel entre Arth-Goldau et Pfäffikon (SZ). Dans le même but, mais concernant plus spécifiquement les Grisons, le conseiller aux Etats L.M. Cavelti (pdc, GR) a lancé l'idée d'une variante 'mini Y' Coire-Trun-Gothard, en tunnel par Trun et Sedrun.¹³

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.¹⁴

POSTULAT
DATUM: 05.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat Flückiger (prd, JU) demandant au gouvernement de mener une **étude sur l'intégration du réseau ferroviaire suisse au réseau à grande vitesse de la CE**; en effet, en 1990, la CE avait adopté un plan pour un réseau ferroviaire européen à grande vitesse qui prévoit, outre la construction de certaines infrastructures, quelques uniformisations, en particulier pour les techniques de sécurité.¹⁵

POSTULAT
DATUM: 21.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat une motion du Conseil des Etats concernant la compétence du parlement au sujet des **investissements des CFF**. Actuellement, les Chambres ne peuvent que se prononcer sur l'ensemble du budget annuel des CFF et prendre acte du plan d'investissements à moyen terme. Or, les sénateurs désirent avoir également un droit de regard sur le budget des investissements, le plan des investissements à moyen terme ainsi que les crédits d'engagement concernant de grands projets d'infrastructure (Voir aussi).¹⁶

POSTULAT
DATUM: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national, pour sa part, a transmis comme postulat trois motions. La première, de R. Büttiker (prd, SO) (Po. 90.924) demande une modification de la législation ferroviaire pour que les dispositions techniques puissent s'appliquer au monorail. La seconde, émanant de K. Schüle (prd, SH) (Po. 90.865) vise à améliorer l'offre de marchandises et de services dans les gares par une modification des dispositions relatives aux services accessoires des CFF dans la loi sur les chemins de fer. Cela devrait concerner l'uniformisation des heures d'ouverture de ces exploitations avec celles des routes nationales et des aéroports, ainsi que la simplification des procédures de recours en cas de contestation. La troisième, enfin, provient de H. Seiler (udc, BE) (Po. 91.3115) et charge le Conseil fédéral de modifier la législation ferroviaire, afin que les téléphériques fournissant des prestations de service public puissent bénéficier de mesures financières d'encouragement prévues par la loi sur les chemins de fer.¹⁷

POSTULAT
DATUM: 01.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat de sa commission sur la **gare de Lucerne**. Ce texte demande au gouvernement d'examiner comment il serait possible d'augmenter ses capacités.¹⁸

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).¹⁹

POSTULAT
DATUM: 04.10.1991
SERGE TERRIBILINI

En outre, le Conseil national a transmis un **postulat** (Po. 91.3112) du groupe radical-démocratique **qui demande au gouvernement de faire comprendre à la CE que les travaux pour la construction de la NLFA ne commenceront que lorsque le traité sur le trafic de transit sera mis sur pied**.²⁰

POSTULAT
DATUM: 05.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national, par le biais d'un postulat de sa commission, a invité le gouvernement à présenter, dans un plan à moyen terme des CFF pour les années 1993-1997, un **taux de couverture des coûts nets constants**.²¹

POSTULAT
DATUM: 09.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Pour sa part, le Conseil national a transmis un **postulat** du groupe radical démocratique **qui entend ouvrir le débat sur la réforme des CFF**. Selon ce texte, la situation économique de la régie nécessite une remise en question de son rôle et de ses structures. Le gouvernement doit ainsi élaborer un rapport sur le sujet ayant pour objectif notamment d'étudier des scénarios tels que la privatisation des CFF, l'abolition du statut de fonctionnaire pour les agents des CFF ainsi que la séparation des activités des CFF en un domaine géré par eux-mêmes et soumis aux lois du marché et en un domaine où ils rempliraient, aux frais des collectivités publiques, des prestations particulières.

Par ailleurs, une expertise menée par le professeur zurichois E. Rühli sur le partage des compétences au niveau de la direction des CFF a conclu qu'une répartition plus stricte devait être effectuée. Ainsi, le domaine politique devrait être de la compétence exclusive des Chambres et du Conseil fédéral, tandis que la direction générale des CFF devrait se consacrer uniquement à la gestion de l'entreprise.²²

POSTULAT
DATUM: 20.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a rejeté, pour des raisons financières, le postulat Bircher (ps, AG) (Po. 90.996) qui entendait transformer la carte journalière en carte valable 24 heures et étendre la validité de la carte familiale aux grand-parents. Par contre, il a transmis le postulat Béguelin (ps, VD) souhaitant que, dans le cadre du nouveau contrat entre CFF et PTT pour le **transport de colis postaux et de lettres**, l'accent soit mis sur le **transfert de la route au rail** de ce type de transports, et que les intérêts des entreprises concessionnaires soient préservés en matière de transports postaux.²³

POSTULAT
DATUM: 12.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Bircher (pdc, AG). Préoccupé par l'amélioration du trafic ferroviaire dans la vallée du Rhin, de Stein (AG) à Winterthour notamment, le député a proposé d'y réaliser pleinement les objectifs de Rail 2000. Sont en particulier concernés la mise sur pied d'un plan d'ensemble du trafic régional, une amélioration des horaires et des dessertes, une meilleure coordination des transports entre l'Allemagne et la Suisse et l'arrêt du démantèlement de certaines lignes.²⁴

POSTULAT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

La même Chambre a encore accepté le postulat Baumberger (pdc, ZH) **souhaitant que les trains internationaux** de la ligne Stuttgart-Zurich **passent par Schaffhouse-Winterthour-Zurich-Aéroport** afin de revaloriser ce tronçon, de mieux absorber le trafic Nord-Sud et d'améliorer la situation économique des régions traversées.²⁵

POSTULAT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil national a accepté le postulat Schmidhalter (pdc, VS) demandant que la Suisse participe à la commande franco-germano-belgo-néerlandaise de rames de **TGV quadricourant** afin d'assurer la liaison **directe Paris-Milan par Genève, Lausanne et Brigue**.²⁶

POSTULAT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Nabholz (prd, ZH) qui demande l'instauration d'un **organe indépendant chargé d'enquêter sur les accidents des CFF**.²⁷

POSTULAT
DATUM: 18.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un **postulat Wanner (prd, SO) demandant** au gouvernement **de présenter un rapport sur Rail 2000 et les NLFA afin de mettre en évidence le poids de leur financement sur le budget** de la Confédération.²⁸

POSTULAT
DATUM: 10.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a également transmis un postulat Strahm (ps, BE) priant 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.²⁹

POSTULAT
DATUM: 26.06.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a transmis un postulat Ratti (pdc, TI) invitant le Conseil fédéral à examiner la construction d'un tronçon ferroviaire d'environ cinq kilomètres permettant de compléter la **ligne ferroviaire Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa**, en attendant la réalisation du raccordement sud de la NLFA. L'intervenant a motivé sa demande par la nécessité de rallier le nouvel aéroport international de Milan, inauguré en octobre de l'année sous revue (Malpensa 2000). Une liaison entre Mendrisio et Varese profiterait aux lignes ferroviaires déjà existantes et pourrait bénéficier de contributions financières de l'Union européenne.³⁰

POSTULAT

DATUM: 24.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Diskussionslos überwies der Nationalrat ein Postulat Müller (fdp, SG), das den Bundesrat beauftragt zu prüfen, wie auf der Ost-West-Achse – insbesondere zwischen der Schweiz resp. den westlichen Nachbarn und den neuen EU-Mitgliedern im Osten – ein modernes, leistungsfähiges **Bahngüterverkehrssystem für den Transport von Wechselbehältern und Containern** eingerichtet werden könnte. Zu SBB Cargo siehe hier.³¹

POSTULAT

DATUM: 22.06.2007
NICOLAS FREYMOND

La Chambre basse a approuvé sans discussion un postulat Donzé (pev, BE) chargeant le Conseil fédéral de présenter un rapport sur les avantages que présenterait **l'achèvement de l'équipement technique ferroviaire du tunnel de base du Lötschberg entre Mitholz et Ferden**. Le renoncement à l'équipement de la deuxième galerie de ce tronçon ayant occasionné une réduction de la capacité totale du tunnel de base, il s'agit d'évaluer le coût qu'impliquerait son achèvement à la lumière du gain potentiel au niveau de l'exploitation. Le cas échéant, le Conseil fédéral doit fournir une évaluation des délais de réalisation de l'ouvrage. Concernant le renoncement à certains projets pour des motifs financiers, voir ici (2004) et ici (2005).³²

POSTULAT

DATUM: 09.03.2009
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a adopté tacitement un postulat Reymond (udc, GE) priant le Conseil fédéral d'examiner la **possibilité pour les cantons de préfinancer les projets d'infrastructures ferroviaires** reconnues comme options d'extension dans le message sur la vue d'ensemble FTP (fonds pour les transports publics) et d'indiquer, le cas échéant, les modifications législatives nécessaires.³³

POSTULAT

DATUM: 08.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a transmis au Conseil fédéral, par 82 voix contre 74 - le vote a révélé un clivage très net entre, d'une part, le PS, le PDC et les Verts et, d'autre part, le PLR et l'UDC -, un postulat de la CTT-CN le chargeant de présenter un rapport sur les conditions juridiques et politiques nécessaires à la **reprise par les CFF de toutes les concessions pour l'exploitation du réseau à voie normale**. Dans la perspective d'un accroissement de la concurrence internationale en matière de transport de voyageurs comme de marchandises à moyen terme, le postulat vise à renforcer la compétitivité des CFF, seule entreprise concessionnaire susceptible de faire face à la concurrence étrangère, afin de conserver un opérateur national à travers lequel la Confédération pourra poursuivre sa politique des transports.³⁴

POSTULAT

DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a par ailleurs adopté tacitement un postulat Segmüller (pdc, LU) confiant au gouvernement l'examen de mesures visant à **combler le retard en matière d'entretien du réseau CFF**.³⁵

POSTULAT

DATUM: 05.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Im April nahm der Nationalrat diskussionslos ein Postulat seiner KVF an, das neben einer konsistenten Terminalplanung und der Beschleunigung der bereits beschlossenen ZEB-Projekte auch den **4-Meter-Korridor** auf der Gotthardachse ab Eröffnung des Gotthardbasistunnels forderte. Letzteres streben auch die Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) an, die beide im Verlauf des Berichtsjahrs überwiesen wurden. Um den kostenintensiven Ausbau der Tunneln auf den Zufahrtsstrecken zur NEAT auf eine Scheitelhöhe von vier Metern zu umgehen, brachte ein Postulat Savary (sp, VD) (11.3490) das sogenannte Modalohr-Konzept ins Spiel. Dieses sieht den Transport der Sattelanhänger auf speziell konstruierten Niederflur-Doppelwagen vor. Die Kleine Kammer überwies auch das Postulat - diskussionslos und einstimmig.³⁶

POSTULAT

DATUM: 20.09.2012
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Baumann (cvp, UR) verlangt vom Bundesrat die Ausarbeitung eines Konzepts zur **zukünftigen Nutzung der Bahninfrastruktur auf der Gotthard-Bergstrecke**, deren Nutzung sich mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels drastisch verändern wird. Der Ständerat überwies das Postulat Ende September.³⁷

POSTULAT
DATUM: 20.09.2012
NIKLAUS BIERI

Das brachliegende Potenzial von Eisenbahnnebenstrecken nutzbar zu machen ist das Ziel eines Postulats Fetz (sp, BS). Das Postulat beauftragt den Bundesrat mit der Erstellung einer Übersicht über die bestehenden Eisenbahnnebenstrecken, welche mit geringem Aufwand (für Verbindungskurven und Kreuzungspunkte) für den Schienengüterverkehr genutzt werden könnten. Der Ständerat überwies das Postulat Ende September stillschweigend.³⁸

POSTULAT
DATUM: 28.09.2012
NIKLAUS BIERI

Im September überwies der Nationalrat ein Postulat Grossen (glp, BE), welches den Bundesrat beauftragt, Anpassungen der **Trassenprioritäten** zu prüfen, um das Verlagerungsziel im Güterverkehr zu erreichen. Trassenausbauten würden gemäss Postulat oft vom Personenverkehr beansprucht, auch wenn diese ursprünglich für den Güterverkehr geplant waren. Dies sei der Umsetzung des Verlagerungszieles hinderlich. Der Bundesrat äusserte in seiner Stellungnahme die Bereitschaft, die Kapazitätssicherung des Güterverkehrs zu prüfen. Das Postulat wurde mit 129 zu 54 Stimmen überwiesen.³⁹

POSTULAT
DATUM: 25.09.2013
NIKLAUS BIERI

Die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte verlangten vom Bundesrat in zwei fast gleichlautenden Postulaten einen **Bericht über die Angebotsverbesserung auf der Hochrheinstrecke**(13.3415 / 13.3451). Die Verbindung zwischen den Agglomerationen Basel und Schaffhausen führt über Deutsches Gebiet, ist nicht durchgehend elektrifiziert und mit Stundentakt wenig attraktiv. Zudem werden Schweizer Abonnemente nicht anerkannt. Da die Elektrifizierung und Anbindung dieser Strecke keinen Eingang in die Ausbauprojekte im Rahmen von FABI fand, verlangten die Kommissionen vom Bundesrat Abklärungen, wie die Strecke attraktiver eingebunden werden könnte. Die Elektrifizierung der Strecke wurde nur noch von der KVF-NR in das Postulat aufgenommen, für die KVF-SR stand die Anerkennung von Schweizer Abonnements sowie die Anbindung an den Schweizer Taktfahrplan im Vordergrund. Die Kommissionen betonten das grosse Interesse der Regionen an einer attraktiven Hochrheinstrecke, welche auch den Knoten Zürich etwas entlasten würde. Da die Konzession zum Betrieb der Strecke von Baden-Württemberg 2016 neu vergeben werde, sei es notwendig, jetzt einen Bericht zu erarbeiten. Der Bundesrat teilte diese Ansicht und beantragte, die Postulate anzunehmen. Der Nationalrat überwies das Postulat am 17., der Ständerat am 25. September diskussionslos.⁴⁰

POSTULAT
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat von Siebenthal (svp, BE) verlangte vom Bundesrat einen Bericht über die **Gesamtkosten der Schliessung von Verladebahnhöfen**. Das Postulat betonte die Wichtigkeit des Netzes an Verladebahnhöfen und verwies auf die hohen Kosten, welche im Falle eines Sturmes wie „Lothar“ durch den Transport des Fallholzes ohne Verladebahnhöfe entstünden. Während der Bundesrat auf den Markt verwies und das Postulat deshalb zur Ablehnung empfahl, fand das Postulat im Nationalrat eine Mehrheit und wurde im September des Berichtjahres mit 102 zu 84 Stimmen überwiesen.⁴¹

POSTULAT
DATUM: 20.06.2014
NIKLAUS BIERI

Ein im März 2014 eingereichtes Postulat Regazzi (cvp, TI) verlangte vom Bundesrat einen Bericht über die Gestaltung der **Marktordnung im nationalen Personenverkehr** nach Ablauf der SBB-Konzession im Jahr 2017. Der Bericht soll Vor- und Nachteile einer Marktöffnung erörtern und aufzeigen, wie der Markt des Personenfernverkehrs nach Ablauf der SBB-Konzession gestaltet werden kann. Der Bundesrat erklärte sich in seiner Stellungnahme zum Postulat bereit, dem Parlament einen entsprechenden Bericht vorzulegen. Das Postulat wurde vom Nationalrat in der Sommersession angenommen.⁴²

POSTULAT
DATUM: 25.09.2014
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat beauftragte Ständerat Hêche (sp, JU) den Bundesrat, aufzuzeigen, wie die **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während der Bauarbeiten im Bahnhof Lausanne gewährleistet werden kann. Diese Verbindung sei für den Kanton Jura und für das Laufental von grosser Bedeutung. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats und die kleine Kammer folgte diesem Antrag am 25. September 2014 diskussionslos.⁴³

POSTULAT
DATUM: 26.09.2014
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der FDP-Liberalen-Fraktion vom Mai 2014 beauftragte den Bundesrat mit der Überprüfung des Prozesses zur Bewertung und Priorisierung der **Bahnausbauprojekte des zweiten Fabi-Ausbaus** (ab 2025). Der Bundesrat soll dem Parlament einen Bericht über die Priorisierung der Bahnausbauprojekte vorlegen. Die Priorisierungsmethodik des Bundesamtes für Verkehr basiert auf den Nachhaltigkeitsindikatoren Bahn (Niba). Ein externes Audit soll sicherstellen, dass das Niba-System transparent, nachvollziehbar und zweckmässig ist. In seiner Stellungnahme betonte der Bundesrat, dass die Niba periodisch von externen Stellen auditiert würden und erklärte sich bereit, dem Parlament dazu einen Bericht vorzulegen. Das Postulat wurde in der Herbstsession 2014 vom Nationalrat angenommen.⁴⁴

POSTULAT
DATUM: 16.06.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Grin (svp, VD) wollte im September 2014 mittels Postulat einen **Ausbau des Bahnhofs Yvonand** anstossen. Grin forderte den Bundesrat auf, sicherzustellen, dass im Bahnhof von Yvonand weiterhin Zuckerrüben, Getreide und Gemüse verladen werden können. Der Bundesrat entgegnete in seiner Stellungnahme vom Oktober 2014, er würde im Rahmen der Totalrevision des Güterverkehrs die Planungen der Güterverkehrsanlagen in die Gesamtschau des Schienengüterverkehrs integrieren. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulats, weil es keinen Grund gebe, den Bahnhof Yvonand separat zu behandeln. Der Nationalrat folgte dieser Argumentation nicht und nahm das Postulat mit 110 zu 64 Stimmen bei 12 Enthaltungen an.⁴⁵

POSTULAT
DATUM: 16.11.2016
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament einen Entwurf eines Bundesgesetzes über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. In der Botschaft zum Entwurf beantragte der Bundesrat, das Postulat der KVF-NR (08.3763) abzuschreiben. Eine Modernisierung der Organisation der Bahninfrastruktur soll für mehr Transparenz und weniger Diskriminierungspotenzial sorgen. So soll etwa die Trasse Schweiz AG als Tochterfirma der Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB vom Bund übernommen und als unabhängige Trassenvergabestelle weiterbetrieben werden. Damit könne eine Benachteiligung von anderen Bahnunternehmen bei der Trassenvergabe ausgeschlossen werden. Der Bund soll zudem Systemführerschaften gesetzlich regeln, damit nicht jedes Bahnunternehmen eigene Systeme entwickelt. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen ein Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Planung von Investitionen und Fahrplänen erhalten und dieses bei der Regulierungsbehörde einfordern können. Die Regulierungsbehörde, bis dahin „Schiedskommission im Eisenbahnverkehr“ genannt, soll in RailCom umbenannt werden und bezüglich Mitwirkungsrechte und Systemführerschaften neue Kompetenzen erhalten. Nicht zuletzt sollen die Rechte der Reisenden gestärkt werden: Die Schweiz soll sich den internationalen Standards bezüglich Informationspflicht, der Haftung und dem Umgang mit den Folgen von Verspätungen oder verpassten Anschlüssen angleichen.⁴⁶

POSTULAT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat in einem Bericht vom Juni 2016 die Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola abgelehnt hatte, wurde das dem Bericht zugrunde liegende Postulat der KVF-NR im Juni 2017 als erfüllt abgeschlossen.⁴⁷

POSTULAT
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR reichte im April 2017 ein Postulat ein, welches den Bundesrat damit beauftragte, mit einem Masterplan eine **Vision zum Eisenbahnnetz** auszuarbeiten, quasi ein «Verkehrskreuz Schweiz». Der Masterplan soll die laufende Planung berücksichtigen und insbesondere auf jene Projekte eingehen, deren Umsetzung bis 2035 vorgesehen ist. Mit einer langfristigen Planung sollen die Verbesserung des Netzes im ganzen Land sowie die Gewährleistung ausreichender Flächenreserven für die Weiterentwicklung des Netzes sichergestellt werden. Weiter sollen auch visionäre Ideen wie die Swissmetro, Bahn 2000 plus und andere bezüglich ihrer Chancen und Umsetzbarkeit beurteilt werden. Der Bundesrat zeigte sich bereit, das Anliegen entgegenzunehmen, und so nahm der Ständerat das Postulat am 15. Juni 2017 nach wenigen zustimmenden Voten ohne Widerstand an.⁴⁸

POSTULAT
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einem im April 2017 eingereichten Postulat „**Vorfinanzierung im Rahmen von Fabi/Ausbaustritt 2030/35**“ wollte die KVF-SR erreichen, dass der Bundesrat sich bei der Planung der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur an folgende Eckpunkte hält: Step 2030/35 soll CHF 12 Mia. betragen. Für die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes wichtige Projekte, die aus finanziellen Gründen nicht in Step 2030/35 aufgenommen werden können, sollen gemäss Art. 58c des Eisenbahngesetzes zur Vorfinanzierung freigegeben werden.

Der Bundesrat lehnte das Postulat ab. Er hatte beschlossen, zwei Varianten des Step 2030/35 auszuarbeiten: Eine mit Kosten von CHF 7 Mia. und eine mit Kosten von CHF 12 Mia. Die Annahme des Postulates würde den Bundesrat schon vor der Ausarbeitung der Alternative auf die Variante von CHF 12 Mia. verpflichten und ihn deshalb daran hindern, eine sinnvolle Prüfung von Varianten vorzunehmen. Bundesrätin Leuthard betonte im Juni 2017 vor dem Rat, dass die Kosten für Unterhalt und Betrieb zum Zeitpunkt dieser Debatte noch nicht klar seien und der Rat damit keine informierte Entscheidung fällen könne. Der Ständerat stimmte dem Postulat trotzdem mit 28 zu 12 Stimmen (keine Enthaltungen) zu.⁴⁹

POSTULAT
DATUM: 01.11.2017
NIKLAUS BIERI

Im November 2017 legte der Bundesrat seinen Bericht zur **Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten der SBB Cargo** vor, mit dem er seinen Verpflichtungen aus dem im Rahmen der Debatte zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes angenommenen Postulat KVF-SR (15.3496) nachkam. Der Bundesrat stellte darin verschiedene Zukunftsszenarien für die SBB Cargo vor und zeigte auf, dass eine vollständige Privatisierung zur Zeit nicht angezeigt sei. Der Verwaltungsrat der SBB Cargo AG solle aber innerhalb des SBB-Konzerns gestärkt werden. Damit der Verwaltungsrat der SBB Cargo eine höhere Unabhängigkeit erhalte, sei er durch fachkundige Dritte ausserhalb der SBB zu ergänzen. Das Präsidium des Verwaltungsrats sei ebenfalls durch eine Drittperson zu besetzen. Darüber hinaus soll der Verwaltungsrat über die üblichen strategischen und geschäftsentscheidenden Kompetenzen verfügen – das Organisationsreglement der SBB sei in diesem Sinne anzupassen.⁵⁰

POSTULAT
DATUM: 08.11.2017
NIKLAUS BIERI

Das im Mai 2015 von Roger Nordmann (sp, VD) eingereichte Postulat zur **Umfahrung des störanfälligen Streckenabschnitts Flamatt-Schmitten** auf der Linie Bern-Lausanne war im August 2015 vom Bundesrat begrüsst und vom Nationalrat im September 2015 diskussionslos angenommen worden. Eine Umfahrung des geologisch instabilen Bereichs, der wegen Erdbeben immer wieder gesperrt werden musste, war bereits zuvor vom Bund im Rahmen von Step untersucht, wegen der hohen Kosten jedoch nicht weiterverfolgt worden. Nach neuerlichen Unterbrüchen 2015 stimmte der Bundesrat dem Auftrag einer zweiten Untersuchung zu. Im November 2017 legte er den Bericht in Erfüllung des Postulats Nordmann vor. Der Bericht kommt zum Schluss, dass der Streckenabschnitt seit den 2008 vorgenommenen Sanierungsarbeiten im Hinblick auf Betriebsstörungen nicht mehr auffällig sei. Der Nutzen läge bei allen geprüften Alternativen zur heutigen Streckenführung unter den jeweiligen Kosten, so dass eine Umfahrung volkswirtschaftlich keinen Mehrwert bringen würde.⁵¹

POSTULAT
DATUM: 20.12.2017
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 legte der Bundesrat seinen Bericht zum Postulat Grin (svp, VD) betreffend den **Ausbau des Bahnhofs Yvonand** vor. Darin wird der Verlad von Zuckerrüben in der Region beschrieben und festgestellt, dass sowohl die SBB Cargo als auch die Produzenten verschiedene Alternativen evaluieren. Der Transport landwirtschaftlicher Güter in der Region sei aber nicht gefährdet, weshalb im Sinne des Postulats kein weiterer Handlungsbedarf bestehe.⁵²

POSTULAT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Das Postulat Grin (svp, VD) zum **Ausbau des Bahnhofs Yvonand** wurde im Sommer 2018 im Rahmen der Behandlung des Berichts «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2017» als erfüllt abgeschrieben.⁵³

POSTULAT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat 2017 in einem Bericht zum Postulat Nordmann (sp, VD) festgehalten hatte, dass der Nutzen der geforderten **Umfahrung des störanfälligen Streckenabschnitts Flamatt-Schmitten** die Kosten nicht aufwiegen könnte, wurde das Postulat im Juni 2018 auf Antrag des Bundesrates abgeschrieben.⁵⁴

POSTULAT
DATUM: 12.06.2018
NIKLAUS BIERI

Das Postulat der KVF-SR zur **Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten der SBB Cargo** – eingereicht und angenommen 2015 – wurde im Sommer 2018 abgeschrieben. Der Bundesrat hatte im November 2017 wie vom Postulat verlangt einen Bericht vorgelegt und erachtete das Postulat nun als erfüllt. Die Abschreibung war in den Räten unbestritten.⁵⁵

POSTULAT
DATUM: 14.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 verlangte Ständerat Hêche (sp, JU) mit einem Postulat den **Ausbau der Bahnlinie Basel-Biel für Doppelstockzüge**. Der Ausbau der Tunnels zwischen Basel und Biel via Delsberg und Laufen solle schnellstmöglich vorangetrieben werden. Support erhielt das Postulat des jurassischen Ständesvertreters aus Basel: Claude Janiak (sp, BL) drückte seinen Ärger darüber aus, wie die SBB und auch das Bundesamt für Verkehr die Nordwestschweiz vernachlässigten. Sekundiert wurde er von der Stadtbaslerin Anita Fetz (sp, BS), welche ins gleiche Horn stiess. Bundesrätin Leuthard wies im Rat darauf hin, dass der Ausbau der besagten Strecke in der Planung des Ausbauschnitts 2030/35 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur enthalten und der Abschnitt Biel-Moutier bereits saniert und für Doppelstockzüge befahrbar sei. Insofern seien die Anliegen des Postulats bereits erfüllt. Die Ständekammer wollte das Anliegen aber unterstützen und überwies das Postulat im Juni 2018 mit 30 zu 12 Stimmen (keine Enthaltungen).⁵⁶

POSTULAT
DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat forderte die KVF-SR den **Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München**. Die Kommission hatte das Postulat im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 formuliert und verlangte darin, dass die Schweiz bei den zuständigen Behörden in Deutschland auf die Planung und Realisierung der fehlenden Infrastruktur für eine schnelle Verbindung von Zürich und München hinwirke. Wenn nötig könnten auch Mittel aus dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 eingesetzt werden. Im Ständerat, der das Postulat am 18. Juni 2019 behandelte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass er sich schon 1987 (noch als Nationalrat) mit einem Vorstoss für eine bessere Verbindung auf dieser Linie eingesetzt habe – seither sei es stets schlechter geworden. Bundesrätin Sommaruga bekräftigte, dass diese Verbindung eine hohe Priorität geniesse, und erklärte, sie werde den zusätzlichen Druck, den das Parlament mit dem Postulat auf die Regierung ausübe, einsetzen. Das Postulat wurde vom Ständerat ohne Widerspruch angenommen.⁵⁷

POSTULAT
DATUM: 20.12.2019
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Bregy (cvp, VS) vom September 2019 regte eine **neuerliche Prüfung des Vollausbaus des Lötschberg-Basistunnels** an: Mit dem in Planung befindlichen Ausbau der Bahntechnik müsse der Tunnel sowieso mehrere Monate für den Verkehr gesperrt werden. Es dränge sich die Frage auf, inwiefern diese Zeit für den Vollausbau des Bahntunnels genutzt werden könnte, begründete Nationalrat Bregy sein Anliegen. Zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels 2007 war erst die östliche Röhre voll ausgebaut worden, die westliche Röhre war auf Teilstücken an beiden Portalen fertig ausgebaut – die Teilstücke führten nach einigen Kilometern jedoch in die Ost-Röhre – und auf weiteren Teilstücken im Rohbau belassen worden. Ein Teilstück der West-Röhre ist noch nicht ausgebrochen. Seit der Erreichung der Kapazitätsgrenze 2010 war der weitere Ausbau oder der Vollausbau der West-Röhre ein wiederkehrendes Anliegen insbesondere der Kantone Bern und Wallis und der BLS. Der Bundesrat verwies auf die laufenden Abklärungen in der Planung des weiteren Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels und zeigte sich in seiner Stellungnahme zum Postulat bereit, Informationen zu Kosten, Aufwand und Sperrzeiten eines Vollausbaus in diese Abklärungen aufzunehmen. Die Ergebnisse dieser Abklärungen würden dem Parlament im Rahmen des Zwischenberichts zum Ausbauschnitt 2035 voraussichtlich 2022 unterbreitet. Im Dezember 2019 nahm der Nationalrat das Postulat diskussionslos an.⁵⁸

POSTULAT

DATUM: 17.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Benjamin Giezendanner (svp, AG) reichte im September 2020 ein Postulat ein, in dem er den Bundesrat dazu aufforderte, den **Ausbau des Nachtzug-Angebots durch die SBB** zu stoppen. Vielmehr solle der Bundesrat in einem Bericht auf die verschiedenen – allen voran finanziellen – Aspekte dieses Ausbaus eingehen. Giezendanner verwies dabei auf das von ihm erwartete Defizit, das durch diesen Ausbau entstehen würde, und wollte wissen, ob dieses nicht in Widerspruch zum Ziel stehe, die gebundenen Ausgaben des Bundes generell zu reduzieren. Er warf auch die Frage auf, wie dieses Defizit bezahlt werden solle, falls der in der Revision des CO₂-Gesetzes angedachte Klimafonds nicht zustande kommen sollte. Schliesslich monierte der Motionär, dass dieser vom Staat mitfinanzierte Ausbau zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Akteuren, insbesondere der von der Covid-19-Krise betroffenen Flug- und Reisebusbranche, führen werde.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulates. Er sah die Aufgabe des Staates beim Eisenbahnverkehr primär in der Erarbeitung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und in der Planung und Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Die Angebote hingegen würden durch die Unternehmen selber definiert. Zudem begrüsst der Bundesrat die Pläne der SBB, das Nachtzug-Angebot in Zusammenarbeit mit den ÖBB auszubauen, da dadurch Nachhaltigkeit und Klimaschutz gestärkt würden. Er verwies in diesem Zusammenhang ausserdem auf ein Postulat und auf eine Motion, welche er zur Annahme empfohlen habe, womit er bereits seine Unterstützung für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs zum Ausdruck gebracht habe.⁵⁹

POSTULAT

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga.

Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.⁶⁰

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.⁶¹

POSTULAT

DATUM: 16.06.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2019 hatte Nationalrat Thomas Ammann (cyp, SG) einen Vorstoss betreffend die **Förderung des Nachtzug-Angebotes** eingereicht. Der Vorstoss forderte den Bundesrat dazu auf, Massnahmen zur Förderung des Nachtzug-Angebots zu evaluieren. Es müsse generell geklärt werden, inwiefern die Schweiz bereit sei, dieses Angebot respektive dessen Ausbau finanziell zu fördern. Im geforderten Bericht solle auch dargelegt werden, welche Instrumente oder Anreize bei der Angebotssteigerung greifen könnten, wie die Nachtzugverbindungen in anderen Ländern gefördert werden und ob die Schweiz eventuell auch Mittel aus dem Handel mit Emissionszertifikaten dafür verwenden könnte.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Nachdem der Vorstoss durch Adrian Amstutz (svp, BE) bekämpft worden war, kam es erst in der Sommersession 2021 in den Nationalrat. Dort hielt Stefan Müller-Altarmatt (mitte, SO), der den Vorstoss mittlerweile vom aus dem Rat ausgeschiedenen Ammann übernommen hatte, ein flammendes Plädoyer für den Ausbau der Nachtzüge. Müller-Altarmatt berichtete von eigenen Erfahrungen und zeigte sich überzeugt, dass in diesem Bereich mit wenig Geld viel erreicht werden könne. Alfred Heer (svp, ZH) widersprach seinem Ratskollegen: Zum einen würden mit einer Verbilligung der Nachtzug-Angebote die Fluggesellschaften nachziehen und die Flugtickets verbilligen. Damit würde sowohl öfters Zug gefahren als auch mehr geflogen. Zum anderen würden viele Züge in Europa nach wie vor mit fossiler Energie (Kohle) angetrieben und seien damit alles andere als klimafreundlich. Daher sei dieser Vorstoss kontraproduktiv und müsse abgelehnt werden. Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga sprach sich weiterhin für eine Annahme des Postulats aus. Dieses ziele auf eine Entwicklung ab, welche die SBB bereits aufgegleist hätten. Die Mehrheit des Nationalrates zeigte sich ebenfalls vom Anliegen überzeugt und stimmte dem Postulat mit 123 zu 61 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von einer deutlichen Mehrheit der SVP-Fraktion und von einer knappen Mehrheit der FDP.Liberales-Fraktion.⁶²

POSTULAT

DATUM: 23.09.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Bruno Storni (sp, TI) forderte mittels eines im März 2021 eingereichten Postulats eine **Aktualisierung der Szenarien zur Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs**. Bei dieser Aktualisierung solle der «Neuen Seidenstrasse», den Transeuropäischen Verkehrskorridoren und weiteren aktuellen geopolitischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen Rechnung getragen werden. Der Bundesrat zeigte sich bereit, die gewünschte Aktualisierung vorzunehmen und diese in den Verlagerungsbericht 2023 zu integrieren. Das Postulat gelangte in der Herbstsession 2021 in den Nationalrat. Bruno Storni ergänzte im Rat, dass der Güterverkehr derzeit lediglich 30 Prozent der für diesen Sektor reservierten Trassen (Nutzungsrechte auf dem Schienennetz) brauche. Mit diesen 30 Prozent würden schon an die 75 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert. Daher solle auch überprüft werden, ob ein Teil der Trassen für den Personenverkehr zur Verfügung gestellt werden könnte. Benjamin Giezendanner (svp, AG), der das Postulat bekämpfte, kritisierte, dass ein Bericht über

die Entwicklung in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht realisierbar sei, da immer wieder auch kurzfristig Ereignisse eintreten können, die signifikante Auswirkungen auf den alpenquerenden Güterverkehr haben. Wenn jetzt Trassen für den Personenverkehr abgegeben werden sollen, sei dies im Übrigen ein Eingeständnis, dass die NEAT «zu gross dimensioniert wurde». Dem entgegenetzte Verkehrsministerin Sommaruga, dass sie nicht davon ausgehe, dass der Gütertransport auf der Schiene langfristig abnehmen werde. Daher werde die Verlagerungspolitik vom Bundesrat wie bis anhin konsequent weiterverfolgt. Anschliessend stimmte die grosse Kammer dem Postulat mit 137 zu 47 Stimmen zu; lediglich die fast geschlossen stimmende SVP-Fraktion lehnte das Anliegen ab.⁶³

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.⁶⁴

POSTULAT
DATUM: 08.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2021 war es während mehrerer Tage zu einem Unterbruch der Eisenbahnlinie zwischen Lausanne und Genf gekommen. Ständerat Olivier François (fdp, VD) nahm diese Störung zum Anlass für die Einreichung eines **Postulats**, in welchem er einen **sicheren Bahnbetrieb im Fernverkehrsnetz** forderte. Damit wollte er den Bundesrat beauftragen, eine Gesamtschau über die grössten Risiken im Fernverkehrsnetz zu erstellen und nötigenfalls Korrekturmassnahmen vorzuschlagen, «um die Zuverlässigkeit und Redundanz der Fernverkehrslinien im schweizerischen Eisenbahnnetz zu gewährleisten». Es gehe nicht an, dass Erwerbstätige, medizinische Einrichtungen, Unternehmen und viele mehr während Tagen von der restlichen Schweiz abgeschnitten seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Die kleine Kammer stimmte dem Anliegen in der Frühjahressession 2022 stillschweigend zu. Im Nationalrat reichte Roger Nordmann (sp, VD) ebenfalls ein Postulat zu dieser Thematik ein.⁶⁵

POSTULAT
DATUM: 18.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Roger Nordmann (sp, VD) verlangte in einem im Dezember 2021 eingereichten Postulat eine **Studie zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und der Redundanz der Bahnverbindung Lausanne-Genf**. Auf dieser stark befahrenen Strecke komme es immer wieder zu Unterbrüchen, die sich teilweise auf die ganz Schweiz auswirkten. In der Studie sollten nach dem Willen von Nordmann zwei Hauptoptionen geprüft werden: zum einen der Bau einer komplett neuen Bahnlinie zwischen den Zonen Renens-Bussigny und Genf Cornavin-Genf Flughafen ohne Anbindung an die alte Strecke, zum anderen die schrittweise Erstellung mehrerer Abschnitte einer neuen Strecke mit Anbindung an die alte Linie, «damit Schritt für Schritt eine vollständige Redundanz entsteht». Gemäss Nordmann sollten die Ergebnisse der geforderten Studie in die für 2026 vorgesehene Botschaft über einen nächsten Ausbauschnitt der Eisenbahninfrastruktur einfließen. Der Bundesrat sprach sich für die Annahme des Postulates aus. Die grosse Kammer stimmte ihm in der Frühjahressession 2022 stillschweigend zu. Im Ständerat reichte der Waadtländer Olivier François (fdp, VD) ebenfalls ein Postulat zu dieser Thematik ein.⁶⁶

POSTULAT
DATUM: 07.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Sommersession 2022 der **Abschreibung des Postulates «Marktordnung im Personenfernverkehr. Wie weiter nach dem Ablauf der SBB-Konzession 2017?»** zu. Der Bundesrat hatte im Juni 2021 den gewünschten Postulatsbericht publiziert.⁶⁷

POSTULAT
DATUM: 30.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Postulat Giezendanner (svp, AG), das einen **Stopp beim Ausbau des Nachtzug-Angebots** forderte, wurde in der Herbstsession 2022 abgeschrieben, da es nicht innert zwei Jahren vom Nationalrat behandelt worden war.⁶⁸

POSTULAT
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Olivier Français (fdp, VD) reichte im März 2022 ein Postulat ein, in welchem er eine **Bestandsaufnahme und Verbesserungen beim Ausbau der Eisenbahninfrastrukturen** verlangte: In einem Bericht solle der Bundesrat über die Gründe für die Verzögerungen bei der Realisierung von Eisenbahninfrastrukturen berichten und dabei insbesondere auf «die Planungs- und die Baubewilligungsphase, die Qualität der eingereichten Unterlagen, die administrativen und rechtlichen Prozesse und die vorhandenen politischen und anderen Strukturen» fokussieren. Im Bericht solle ebenfalls auf die Kostenfolgen, die durch die Verzögerungen entstünden, eingegangen werden. Schliesslich müsse der Bundesrat auch Verbesserungsvorschläge bezüglich der Prozesse und deren Umsetzung erarbeiten.

Hintergrund von Français' Vorstoss war der Umstand, dass der Bundesrat in einer Medienmitteilung vom Dezember 2021 angekündigt hatte, eine Aktualisierung der Ausbaupläne für den Ausbauschritt 2035 vorzunehmen, da er aufgrund des grossen Volumens Verzögerungen erwartete. Es sei nun angebracht, die entsprechenden Lehren zu ziehen, damit die Verzögerungen bei der Umsetzung der politischen Entscheide eingedämmt würden, argumentierte Français.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats, welches in der Wintersession 2022 vom Ständerat behandelt wurde. In diesem Rahmen verwies Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga aber darauf, dass die schiere Anzahl an Ausbauprojekten, die derzeit umgesetzt würden oder zumindest beschlossen worden seien – 250 an der Zahl –, bereits eine gewisse Herausforderung darstelle. Denn jedes einzelne Projekt habe Auswirkungen auf die Stabilität des Bahnnetzes und auf die Verlässlichkeit des Bahnbetriebes. Die SBB und das BAV seien daher in den letzten Jahren vermehrt dazu übergegangen, die einzelnen Projekte zu staffeln. Anschliessend wurde das Postulat stillschweigend angenommen.⁶⁹

POSTULAT
DATUM: 14.09.2023
LENA BALTISSER

Der **Ständerat** überwies in der Herbstsession 2023 stillschweigend ein Postulat Würth (mitte, SG) an den Bundesrat. Würth forderte in seinem Postulat **mehr Verhältnismässigkeit und Augenmass bei Projekten des Substanzerhalts und Unterhalts bei der Bahninfrastruktur**. Dazu soll laut dem Postulat ein Bericht über die Umsetzung, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der in den letzten 10 Jahren neu eingeführten Normen im Bereich der Bahninfrastruktur sowie über deren finanzielle Implikationen vorgelegt werden. Vermehrt würden Mittel aus dem BIF nicht mehr nur zur Sanierung von Alterungserscheinungen der Infrastruktur verwendet, sondern zur Umsetzung von neuen Normen und Regulierungen eingesetzt. Neu umgebaute Bahnhöfe müssen laut Würth beispielsweise nach kurzer Zeit wieder saniert werden, um neue Normen bezüglich der Breite von Perrons einzuhalten. Diese Massnahmen zur Normeinhaltung seien nicht verhältnismässig und würden beachtliche Kosten mit sich bringen.⁷⁰

POSTULAT
DATUM: 19.12.2023
LENA BALTISSER

Im Rahmen der Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050 beantragte der Bundesrat der kleinen Kammer, ein Postulat der KVF-SR abzuschreiben. Ziel des Postulats war es gewesen, den **Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München** zu prüfen.

Der Bundesrat habe im Rahmen der Vorlage eine Studie erstellen lassen, die prüfe, welche Infrastrukturmassnahmen auf deutscher Seite nötig wären, um einen Studententakt auf der Zugstrecke Zürich-München umzusetzen. Die Studie kam zum Resultat, dass die weitgehend eingleisige Strecke zwischen Lindau, Buchloe und München auf zwei Spuren ausgebaut werden müsste, um die Kadenz des Fahrplans erhöhen zu können. Weiter wurde laut dem Bundesrat im Lenkungsausschuss Schweiz-Deutschland eine Fachgruppe «EC-Studententakt Zürich-München» gegründet, welche sich des Ausbaus der Zugstrecke Zürich-München weiter annehme.

Der Ständerat genehmigte die **Abschreibung des Postulats** während der Beratung der Ausbauschritte der Bahninfrastruktur in der Wintersession 2023 diskussionslos.⁷¹

POSTULAT
DATUM: 20.12.2023
LENA BALTISSER

Im Zuge der Beratung der Revision des CO₂-Gesetzes genehmigte der Nationalrat stillschweigend die **Abschreibung** eines Postulats Ammann (mitte, SG). Der Postulant hatte gefordert, Massnahmen zur **Förderung des Nachtzug-Angebots** auszuarbeiten. Der Nationalrat folgte damit dem Abschreibungsantrag des Bundesrats. Dieser sah das Postulat dadurch erledigt, dass er in der Botschaft zum revidierten CO₂-Gesetz vorschlug, ab 2024 den Ertrag aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge in die Förderung des Nachtzug-Angebotes zu investieren. Der zweckgebundene Erlös – begrenzt auf CHF 30 Mio. pro Jahr bis 2030 – würde somit dem internationalen Personenverkehr auf der Schiene zugutekommen.⁷²

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT
DATUM: 20.12.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Reynard (sp, VS) hatte im September 2019 sein Postulat «**Für einen erschwinglichen und gut eingespielten öffentlichen Verkehr**» eingereicht, welches den Bundesrat beauftragt, mit einem Bericht die Tarifgestaltung und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu überprüfen und Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Der Postulant sah «Inkohärenzen in der Tarifgestaltung», welche er als stossend empfand. Der Bundesrat teilte die Sichtweise Reynards: Er erwarte ein «einfaches, faires, nachvollziehbares» Tarifsystem und trage gerne mit einem Bericht zur Klärung diesbezüglicher Fragen bei, schrieb der Bundesrat in seiner kurzen Stellungnahme und beantragte die Annahme des Postulats. Der Nationalrat stimmte dem Postulat in der Wintersession 2019 diskussionslos zu.⁷³

POSTULAT
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mittels Postulat forderte Nationalrat Mathias Reynard (sp, VS) den Bundesrat dazu auf, über die **Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr** Bericht zu erstatten. Reynard erläuterte, dass gemäss BehiG der gesamte öffentliche Verkehr inklusive Bahnhöfen und Haltestellen bis spätestens 2023 behindertengerecht ausgestattet sein müssen. Dieses Ziel werde aber nicht erreicht werden. Dementsprechend solle zumindest ein Zeitplan erstellt werden, bis wann die Mängel bei der Zugänglichkeit behoben würden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulat; dieses wurde in der Herbstsession 2020 stillschweigend angenommen.⁷⁴

POSTULAT
DATUM: 12.06.2023
MARCO ACKERMANN

Ein Postulat Reynard (sp, VS) **für einen erschwinglichen und gut eingespielten öffentlichen Verkehr** schrieb der Nationalrat in der Sommersession 2023 im Rahmen des Berichts über Motionen und Postulate der eidgenössischen Räte im Jahr 2022 ab. Der Bundesrat hatte im Dezember 2022 einen Bericht in Erfüllung des Vorstosses veröffentlicht.⁷⁵

Schifffahrt

POSTULAT
DATUM: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil national a transmis** comme postulat la motion Nebiker (udc, BL) chargeant le gouvernement de créer les bases légales pour que les **réductions tarifaires** dont bénéficie le trafic ferroviaire avec les ports des deux Bâle soient reconduites **de manière illimitée** après leur échéance en 1992, et ceci afin d'**améliorer la compétitivité de la navigation fluviale**.⁷⁶

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

POSTULAT
DATUM: 03.12.2015
MARLÈNE GERBER

Der Bundesrat vertrat die Ansicht, dass eine **Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Chlorgas** notwendig sei und nahm ein Postulat der KVF-SR mit dieser Forderung im Sommer 2015 an. Gleichzeitig wies er aber darauf hin, dass bereits verschiedene Massnahmen in die Wege geleitet worden seien. Aufgrund des geplanten Wohnungsbaus würde der Chlortransport in der Genferseeregion in Zukunft von „inakzeptablen Risiken“ begleitet, weswegen der Bund, die SBB und die betroffenen Akteure bereits eine Arbeitsgruppe gebildet hätten, um Massnahmen zur Herabsetzung dieser Risiken zu eruieren. Im Rahmen dieser Tätigkeiten werde jedoch kein Bericht über die Auswirkungen und Risiken von Gefahrgut im Allgemeinen erstellt, was der exakten Forderung des Kommissionspostulats entsprochen hätte. Der Ständerat nahm das Postulat in der Wintersession 2015 in diesem Sinne an.⁷⁷

-
- 1) BO CE, 1990, p.37s.; BO CN, 1990, p.1267s.; BO CN, 1990, p.685ss.
 - 2) AB SR, 2012, S. 508.
 - 3) AB NR, 2022, S. 516 ff.
 - 4) BO CN, 1992, p. 2582 ss.
 - 5) AB NR, 2011, S. 2266; 24h, 8.10.11.
 - 6) AB NR, 2016, S. 1466 f.
 - 7) Bericht BR vom 01.12.2017
 - 8) BBI, 2018, S. 2253 ff.
 - 9) AB NR, 1988, S 443; AB NR, 1988, S. 1321; AB NR, 1988, S. 1478 f.; AB NR, 1988, S. 1755 f.; AB NR, 1988, S. 1939; AB NR, 1988, S. 1980; AB NR, 1988, S. 445; AB NR, 1988, S. 460 f.; AB NR, 1988, S. 748; Bund, 21.3., 11.5., 29.6., 14.11. und 19.11.88; SZ, 26.3., 10.6.88; BZ, 1.11., 17.11. und 19.11.88; BaZ, 17.6., 24.6., 8.7., 16.7., 22.7., 9.8., 30.9., 11.11., 25.11. und 28.11.88.
 - 10) BO CN, 1990, p.1092ss.; BO CN, 1990, p.1924.; JdG, 7.2.90; presse du 20.6.90.
 - 11) BO CN, 1990, P.2428s.; BO CN, 1990, p.719s
 - 12) BO CN, 1990, P.2449
 - 13) BO CN, 1990, p.1087; Presse du 25.4.90; Büz, 29.8., 5.9. et 9.10.90; NZZ, 24.11.90.
 - 14) BO CN, 1991, p. 886 ss.; NZZ, 18.2.91.
 - 15) BO CE, 1991, p. 505 s.
 - 16) BO CN, 1991, p. 662 ss.
 - 17) BO CN, 1991, p. 1339 s.; BO CN, 1991, p. 760; BO CN, 1991, p. 761 s.
 - 18) BO CE, 1991, p. 835
 - 19) BO CN, 1991, p. 1959 ss.
 - 20) BO CN, 1991, p. 1990
 - 21) BO CN, 1991, p. 2082
 - 22) BO CN, 1992, p. 345 s.; Presse du 22.1 et 4.2.92.
 - 23) BO CN, 1992, p. 349 s.; BO CN, 1992, p. 636
 - 24) BO CN, 1992, p. 2176 s.
 - 25) BO CN, 1992, p. 2756
 - 26) BO CN, 1992, p. 2755; NZZ, 20.7.92.
 - 27) BO CN, 1992, p. 2756
 - 28) BO CN, 1994, p. 603
 - 29) BO CN, 1995, p. 2208
 - 30) BO CN, 1998, p. 1538 s.
 - 31) AB NR, 2006, S. 492 und Beilagen I, S. 565 f.
 - 32) BO CN, 2007, p. 1144
 - 33) BO CN, 2009, p. 223.
 - 34) BO CN, 2009, p. 1366.
 - 35) BO CN, 2010, p. 1652.
 - 36) AB NR, 2011, S. 581; AB SR, 2011, S. 280 f.; AB NR, 2011, S. 1247 (stillschweigend); NLZ, 25.2.2011; AB NR, 2011, S. 529 (stillschweigend); AB SR, 2011, S. 900; AB SR, 2011, S. 901; NLZ, 25.2.11; CdT, 17.3.11; LT, 12.5.11; SGT, 5.11.11; Lit. "Bericht des Bundesrates (Verlagerungsbericht 2011) (2011). Bericht über die Verkehrsverlagerung vom Dezember 2011: Verlagerungsbericht Juli 2009-Juni 2011".
 - 37) AB SR, 2012, S. 830.
 - 38) AB SR, 2012, S. 830.
 - 39) AB NR, 2012, S. 1791.
 - 40) AB SR, 2013, S. 897 f.; AB NR, 2013, S. 1434.
 - 41) AB NR, 2013, S. 1737 f.
 - 42) AB NR, 2014, S. 1279.
 - 43) AB SR, 2014, S. 973.
 - 44) AB NR, 2014, S. 1833.
 - 45) AB NR, 2016, S. 1137
 - 46) BBI, 2016, S. 8661 ff.
 - 47) BBI, 2017, S. 2865 ff. ; Po. 13.4013
 - 48) AB SR, 2017, S. 516 ff.
 - 49) AB SR, 2017, S. 519 ff.
 - 50) Bericht BR
 - 51) Bericht BR
 - 52) Bericht BR vom 20.12.2017
 - 53) AB NR, 2018, S. 825 ff.
 - 54) BBI, 2018, S. 2253 ff.
 - 55) BBI 2018, S. 2253 ff.
 - 56) AB SR, 2018, S. 564 ff.
 - 57) AB SR, 2019, S. 474 f.
 - 58) AB NR, 2019, S. 2431
 - 59) Postulat 20.4019
 - 60) AB SR, 2020, S. 1260 ff.

- 61) AB SR, 2021, S. 636 ff.
- 62) AB NR, 2021, S. 1380 f.
- 63) AB NR, 2021, S. 1847 f.
- 64) AB SR, 2021, S. 1016 f.
- 65) AB SR, 2022, S. 133
- 66) AB NR, 2022, S. 585
- 67) BBl, 2022 858
- 68) Po. 20.4019
- 69) AB SR, 2022, S. 1173 f.
- 70) AB NR, 2023, S. 760 f.; Mo. 23.3703
- 71) AB SR, 2023, S. 1216 ff.; BBl, 2023 2061
- 72) AB NR, 2023, S. 2514 ff.; BBl, 2022 2651
- 73) AB NR, 2019, S. 2431
- 74) AB NR, 2020, S. 1899
- 75) BBl 2023 870 (S. 58)
- 76) BO CN, 1991, p. 1338 s.; BaZ, 2.2.91.; NZZ, 21.6.91.
- 77) AB SR, 2015, S. 1172 f.