

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn, Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Heidelberger, Anja
Mosimann, Andrea
Müller, Eva
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Heidelberger, Anja; Mosimann, Andrea; Müller, Eva; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Klimapolitik, Motion, 1990 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Wirtschaft	1
Geld, Währung und Kredit	1
Finanzmarkt	1
Nationalbank	1
Banken	1
Landwirtschaft	1
Agrarpolitik	1
Forstwirtschaft	2
Pflanzliche Produktion	2
öffentliche Finanzen	3
Indirekte Steuern	3
Infrastruktur und Lebensraum	3
Energie	3
Energiepolitik	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	4
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	6
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	14
Schiffahrt	15
Luftfahrt	16
Umweltschutz	16
Luftreinhaltung	16
Lärmschutz	17
Bodenschutz	17
Allgemeiner Umweltschutz	17
Klimapolitik	17
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	23
Parteien	23
Liberale Parteien	23

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
WAK-SR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
BFE	Bundesamt für Energie
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
SNB	Schweizerische Nationalbank
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
AOP	Appellation d'Origine Protégée (Geschützte Ursprungsbezeichnung)
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
EHS	Emissionshandelssystem
WBK-NR	Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Nationalrats
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
GEF	Global Environment Facility
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
LwG	Landwirtschaftsgesetz

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
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CER-CE	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
BNS	Banque nationale suisse
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
PME	petites et moyennes entreprises
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
AOP	Appellation d'Origine Protégée
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
CSEC-CN	Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil national

TGV	Train à grande vitesse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
LAgr	Loi sur l'agriculture

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Geld, Währung und Kredit

Finanzmarkt

MOTION
DATUM: 25.09.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

Dans le cadre du débat sur la finance durable, Nadine Masshardt (ps, BE) a depose une motion qui charge le Conseil fédéral d'élaborer une **stratégie climatique pour le marché financier suisse**. Le Conseil fédéral s'est oppose à la motion. Il a precise que la révision de la loi sur le CO2 stipulait que les objectifs climatiques, induits par l'Accord de Paris, devaient être d'abord atteints par des mesures volontaires des acteurs du marché financier. La motion a été **classe** car elle n'a pas été traitée dans un délai de deux ans.

Nationalbank

MOTION
DATUM: 25.09.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

La parlementaire Jacqueline Badran (ps, ZH) estime que la Banque nationale suisse (**BNS**) **doit prendre en compte les objectifs de l'Accord de Paris dans sa politique d'investissement**. La motion s'inscrit dans le débat sur la finance durable. Le Conseil fédéral a recommande le rejet de la motion. Il a precise que la politique de la BNS suivait uniquement un objectif de stabilité économique, et non pas des objectifs politiques ou stratégiques. La motion a été **classée** car elle n'a pas été examinée dans un délai de deux ans.

Banken

MOTION
DATUM: 25.09.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

Le parlementaire Eric Nussbaumer (ps, BL) estime que certains crédits ou placements dans des matières nocives pour le climat – comme le pétrole, le charbon ou le gaz – sont incohérents avec les objectifs climatiques internationaux. Dans cette optique, il demande au Conseil fédéral, à travers une motion, de **rehausser les fonds propres ponderes en fonction des risques pour les crédits et les placements dans les matières premières nocives pour le climat**.

Le Conseil fédéral s'est oppose à la motion. S'il reconnaît l'importance des objectifs climatiques de l'Accord de Paris, il estime que la solution proposée serait non seulement inefficace, mais entraînerait également une surcharge bureaucratique liée à la surveillance des banques.

Le postulat a été **classe**, faute d'un examen dans les deux ans.

Landwirtschaft

Agrarpolitik

MOTION
DATUM: 03.03.2020
KAREL ZIEHLI

La motion Gschwind (pdc, JU) **«Pour des revenus agricoles moins volatils»** n'aura pas tenu face aux arguments mobilises par la majorité de la CER-CE. En effet, comme precise par le rapporteur de la commission, Martin Schmid (plr, GR), les agricultrices et agriculteurs peuvent d'ores et déjà constituer des réserves fiscales, sous certaines conditions. Ainsi, leur permettre de constituer d'autres réserves impliquerait un traitement de faveur face à d'autres secteurs également sensibles aux aléas du climat (le tourisme par exemple).

Le Conseil fédéral est du même avis, comme l'a souligné le ministre des finances, Ueli Maurer, lors des débats en chambre. Il en a profité pour rappeler que la nouvelle politique agricole PA 22+ se penche sur ces problèmes d'aleas climatiques. Les autorités souhaitent aider les paysans et paysannes à acquérir des assurances leur permettant de faire face financerement à la perte de récoltes.

Les sénatrices et sénateurs n'ont été que 12 à soutenir ce présent texte tandis qu'ils et elles ont été 27 a s'y opposer – avec une abstention – mettant un terme à la motion. ¹

Forstwirtschaft

MOTION
DATUM: 05.12.2019
KAREL ZIEHLI

Le socialiste jurassien Claude Hêche (ps, JU) demande à ce qu'**une stratégie globale pour l'adaptation de la forêt face aux changements climatiques** soit élaborée par les autorités. Avec le soutien du Conseil fédéral, la motion, reprise entre-temps par le démocrate-chrétien Stefan Engler (pdc, GR), a été tacitement acceptée par la chambre haute. Le texte, qui doit encore passer devant les député.e.s du Conseil national, s'intéresse aux effets du changement climatique sur les forêts suisses, proposant ainsi de revoir la Politique forestière 2020 en prenant plus fortement en compte cet aspect-là. Le sénateur jurassien a déposé cette motion après que la sécheresse survenue à l'été 2018 a montré ses effets sur les forêts suisses. La stratégie globale pensée par le socialiste inclurait, premièrement, une analyse de la meilleure manière d'utiliser les moyens financiers actuellement à disposition, permettrait, deuxièmement, l'adaptation des conventions-programmes en cours avec les cantons et évaluerait, troisièmement, les moyens supplémentaires nécessaires à court et moyen terme. Cette stratégie globale devra, finalement, également comprendre un examen des outils d'intervention actuellement à disposition.

Devant le plénum, Simonetta Sommaruga a tenu à préciser que le Conseil fédéral soutenait cette motion car elle est une concrétisation de la politique climatique des autorités, avec cet objectif de 50% de réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici à 2030 ainsi que l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050. En effet, la stratégie forestière revêt ce double rôle d'adaptation au changement climatique – en adaptant, par exemple, les essences présentes dans les forêts au nouveau régime climatique – mais également de réduction des émissions de CO₂ – par la captation du gaz carbonique à travers la biomasse. ²

MOTION
DATUM: 10.06.2020
KAREL ZIEHLI

Sans discussion, le Conseil national a accepté la motion Hêche (pdc, JU) qui vise la mise en place d'**une stratégie globale pour l'adaptation de la forêt face aux changements climatiques**. ³

MOTION
DATUM: 17.09.2020
KAREL ZIEHLI

Le Conseil des Etats s'est prononcé en faveur d'une meilleure gestion des forêts, acceptant sans trop d'opposition (29 voix contre 4 et 3 abstentions) une motion déposée par Daniel Fässler (pdc, AI). Le sénateur appenzellois souhaite que des incitations financières soient mises en place afin d'aider les propriétaires forestiers à entretenir les forêts suisses. Il a articulé le chiffre de CHF 25 millions par années sur quatre ans, dans un premier temps, à répartir dans trois domaines en particulier: les soins sylvicoles pour renforcer la stabilité des forêts à tous les stades de développement, les coupes de sécurité et le reboisement adapté au climat. Le Conseil fédéral s'était, quant à lui, exprimé contre l'adoption de ce texte, estimant que la motion 19.4177 acceptée par le Parlement quelques mois auparavant ainsi que les divers programmes lancés avec les cantons permettaient de répondre aux demandes formulées dans la présente motion. ⁴

Pflanzliche Produktion

MOTION
DATUM: 19.06.2020
KAREL ZIEHLI

La motion Borloz (plr, VD) visant à instaurer des réserves de vin pour faire face aux aléas climatiques a été classée. Le député vaudois proposait de modifier la LAgr de sorte à permettre aux viticulteurs et viticultrices de constituer des réserves de vin allant au-delà des contingents de production imposés par les cantons. Ainsi, les producteurs et productrices de vin auraient pu compenser une année de faible production – due aux aléas météorologiques. Dans cette optique, il demandait également à ce que le vin finalement non-utilisé soit plus facilement déclassable en vin de table, comme cela se fait en France.

Le Conseil fédéral s'est positionné contre cette motion, estimant qu'il est déjà possible pour les viticultrices et viticulteurs de produire plus que ce qui sera vendu et ainsi de constituer des réserves. De plus, le Conseil fédéral évalue actuellement la possibilité de faire évoluer le classement des vins en AOP, ce qui donnerait une plus grande marge de manœuvre aux groupement de producteurs et productrices sur ces questions. ⁵

Öffentliche Finanzen

Indirekte Steuern

MOTION
DATUM: 17.12.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im September 2019 forderte Ruedi Noser (fdp, ZH), dass Green-Finance-Kapitalanlageprodukte, also **Anlageprodukte, die eine umweltverträgliche Entwicklung fördern, von der Verrechnungssteuer und der Stempelabgabe** befreit werden sollen. Der entsprechende Markt in der Schweiz wachse stark – 2018 zum Beispiel um 83 Prozent auf CHF 717 Mrd. – und solle unterstützt werden, damit sich die Schweiz «zu einem führenden Zentrum» in diesem Bereich entwickeln und damit ein wichtiger «Beitrag an die Herausforderungen des Klimawandels» geleistet werden könne. Es bestünden seit Langem Anstrengungen, die Verrechnungssteuer und die Stempelabgaben abzuschaffen; zumindest für die Green-Finance-Produkte solle dies nun schnellstmöglich geschehen.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung und verwies stattdessen auf seine Bemühungen für eine Reform der Verrechnungssteuer sowie auf ein Postulat der UREK-SR (Po. 19.3951). Aufgrund des Postulats sei er dabei, einen Bericht zur steuerlichen Entlastung nachhaltiger Finanzprodukte zu erstellen, der abgewartet werden solle. In der Ständeratsdebatte in der Wintersession 2019 verwies Bundesrat Maurer zudem darauf, dass die Nachfrage nach solchen Produkten in der Schweiz ihr Angebot deutlich übersteige und die Nachfrage somit im Moment nicht zusätzlich gefördert werden müsse. Mit 24 zu 17 Stimmen nahm der Ständerat die Motion dennoch an.⁶

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

MOTION
DATUM: 09.10.1998
LAURE DUPRAZ

Au Conseil National, les députés ont transformé en postulat une motion de leur Ceate invitant le gouvernement à stabiliser la consommation d'agents énergétiques fossiles d'ici à l'an 2000, puis de la réduire de quelque 20% au cours des dix années suivantes. Le Conseil fédéral a assuré que la politique énergétique actuelle sera poursuivie et consolidée à l'aide des lois sur l'énergie et sur le CO₂ et du programme qui prolongera «Energie 2000» après le tournant du siècle. Néanmoins, l'exécutif estima que les réductions d'agents fossiles ne pourraient pas atteindre les 20% au cours des dix années suivantes. Le Conseil national a également transmis un postulat Vallender (prd, AR) (Po. 98.3277) invitant le Conseil fédéral à faire en sorte que les violations des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto du 10 décembre 1997, dans le domaine de la lutte contre les émissions de CO₂, fassent l'objet d'une procédure d'arbitrage internationale et que les pays en faute soient sanctionnés.⁷

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Hadorn (sp, SO) **„den McKinsey-Express bei den SBB stoppen.“** Hadorn sah im Railfit-Programm der SBB, welches unter Beizug der Unternehmensberatung McKinsey ausgearbeitet worden war, einen unannehmbaren Abbau im Service public und einen inakzeptablen Personalabbau. Er verlangte vom Bundesrat deshalb Massnahmen, um das Railfit-Programm zu stoppen. Der Bundesrat verwies in seiner Stellungnahme auf die aktuellen, grossen Veränderungen am Mobilitätsmarkt und hielt fest, dass der Bund nicht in die operative Führung der SBB eingreife. Der Nationalrat lehnte die Motion im Februar 2018 mit 135 gegen 58 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.⁸

Verkehrspolitik

MOTION
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a **rejeté une motion Béguelin** (ps, VD) **qui demandait** au gouvernement de proposer une loi sur le trafic de transit qui aurait eu pour but de **régler de manière globale le transit par rail et par route** à travers la Suisse. Ce texte aurait notamment dû prévoir la protection de l'espace alpin en adaptant le volume des transports en conséquence et en transférant l'ensemble du transit de la route au rail. La chambre a suivi l'avis du Conseil fédéral qui a déclaré qu'une telle loi nécessiterait une base constitutionnelle et qu'elle restreignait trop la marge de manoeuvre des autorités.⁹

MOTION
DATUM: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil des Etats a décidé tacitement de soumettre à l'examen préalable de sa commission des transports (CTT-CE) une motion Lombardi (pdc, TI) en faveur d'un soutien financier accru de la Confédération aux **efforts d'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises** afin de poursuivre la politique de transfert. Les sénateurs ont en effet souhaité que cette proposition soit traitée à la lumière du rapport sur le transfert pour la période 2007-2009 publié par le Conseil fédéral en novembre.¹⁰

MOTION
DATUM: 10.12.2013
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beauftragte den Bundesrat, Massnahmen aufzuzeigen, mit welchen die **Finanzierung des regionalen Personenverkehrs** langfristig sichergestellt werden soll und mit denen das Angebot besser auf die mit FABI beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt werden können. Zusätzlich soll das Bestellverfahren harmonisiert und vereinfacht werden, damit mehr Planungssicherheit für Transportunternehmen gegeben sei. Der Bundesrat unterstützte dieses Anliegen und wies darauf hin, dass Abklärungen zum Bestellverfahren bereits beim Bundesamt für Verkehr in Arbeit seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Ständerat folgte ihm und seiner Kommission und überwies die Motion am 10. Dezember des Berichtjahres. Im Nationalrat wurde die Motion im Berichtjahr noch nicht behandelt.¹¹

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.¹²

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Lisa Mazzone (gp, GE) nahm 2017 ein Anliegen auf, welches Jugendliche auf der Online-Plattform engage.ch, die vom Dachverband Schweizer Jugendparlamente betrieben wird, eingebracht hatten. Mit einer Motion forderte sie die **Schliessung eines Autobahnabschnitts für den motorisierten Verkehr an mindestens einem Sonntag pro Jahr**. Autofreie Sonntage hätten in der Schweiz eine lange Tradition, würden als positives Erlebnis aufgenommen und könnten grössere Bevölkerungskreise für Klimaschutzmassnahmen sensibilisieren. Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da die Sperrung eines Autobahnabschnitts zu Ausweichverkehr führe, was sowohl der Umwelt als auch der Verkehrssicherheit abträglich sei. Der Nationalrat folgte dieser Argumentation und lehnte die Motion im September 2019 mit 133 zu 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.¹³

MOTION
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der KVF-SR für **Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge** wurde im März 2020 von der kleinen Kammer angenommen. Der Bundesrat solle Gesetze und Verordnungen im Bereich von Nutzfahrzeugen regelmässig überprüfen und anpassen, um möglichst gute Rahmenbedingungen für die Umstellung auf emissionsärmere Fahrzeuge zu schaffen. Insbesondere sollen Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb von einer Reduktion oder einer Befreiung von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) profitieren. Hybridfahrzeuge sollen für jene Kilometer von der LSVA befreit werden, die sie elektrisch zurückgelegt haben. Mit Wasserstoff betriebene Sattelschlepper sollen etwas länger sein dürfen, damit neben dem Wasserstoffbehälter noch das übliche Transportvolumen Platz findet. Für den Bundesrat, der die Motion ablehnte, erklärte Bundesrätin Sommaruga im Rat, man müsse vorsichtig sein mit der Befreiung von der LSVA, schliesslich brauche man diese Gelder auch in der Strassenfinanzierung. Der Ständerat nahm die Motion trotzdem mit 35 Stimmen ohne Gegenstimme (3 Enthaltungen) an.¹⁴

MOTION
DATUM: 27.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion KVF-SR für **Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge** fand Ende Mai 2020 auch in ihrer Schwesterkommission Gehör. Die KVF-NR nahm in der Behandlung der Motion zwei Textänderungen vor: Sie ersetzte den Begriff «emissionsärmer» und ähnliche durch die Formulierung «fossilfrei angetrieben», zudem sollen Fahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb nicht von einer Befreiung, sondern von einer Reduktion der LSVA profitieren. Die so präzierte Motion empfahl die KVF-NR ihrem Rat mit 17 gegen 7 Stimmen zur Annahme.¹⁵

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit der möglichen Verbesserung der **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Die vorberatende KVF-NR hatte zwei materielle Änderungen in die Vorlage eingebracht. Zum einen hatte sie den Begriff «emissionsarm» in «fossilfrei angetrieben» geändert, zum anderen hatte sie die mögliche Befreiung von der LSVA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSVA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSVA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSVA eine Vergünstigung der Strassenbenutzung, was in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehe. Verkehrsministerin Sommaruga konnte durch die von der KVF-NR eingebrachten materiellen Änderungen die Annahme der Motion unterstützen, nachdem der Gesamtbundesrat die Motion in seiner Stellungnahme noch zur Ablehnung empfohlen hatte. In der Abstimmung stimmte der Nationalrat dem Geschäft deutlich mit 183 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu. Interessanterweise befand sich Benjamin Giezendanner nicht unter den vier SVP-Mitgliedern, welche die Motion ablehnten, sondern unter den Befürwortenden. Als nächstes wird sich wiederum der Ständerat mit der Motion befassen, da der Nationalrat einer geänderten Version der Motion zustimmte.¹⁶

Eisenbahn

MOTION

DATUM: 18.06.1990
SERGE TERRIBILINI

La contestation contre divers projets élaborés dans le cadre de Rail 2000 s'est poursuivie, de nombreuses variantes étant suggérées afin, notamment, de ménager l'environnement. Le tronçon Mattstetten (BE)-Rothrist (AG) fut particulièrement sur la sellette puisqu'il fut l'objet des motions Luder (udc, BE) (89.434) et Wiederkehr (adi, ZH) (89.422) dont les dispositions enjoignent au Conseil fédéral de veiller à ce que les CFF traitent sur un plan d'égalité les propositions des cantons et organisations concernés avec la leur propre et que le parlement puisse se prononcer sur les surcoûts occasionnés par le choix d'un tracé correspondant aux vœux de ces régions. Ces textes ont été transmis comme postulats par le Conseil national.¹⁷

MOTION

DATUM: 18.06.1990
SERGE TERRIBILINI

En 1989, le Conseil des Etats avait transmis une motion de sa commission des transports et du trafic concernant des mesures en faveur des entreprises de transports concessionnaires (ETC). Cette chambre, considérant que le rejet, en 1988, de la politique coordonnée des transports et l'acceptation de Rail 2000 en 1987 avaient modifié les conditions de révision de la loi sur les chemins de fer (LCF) et rendait difficile la réalisation des buts fixés en matière d'indemnités versées aux ETC, demandait que certains points soient inclus dans le nouveau message à élaborer sur le sujet. Ceux consistant en un examen des bases constitutionnelles pour une participation des cantons à ces indemnités, un réaménagement des contributions fédérales pour les transports publics d'agglomération et de montagne ainsi qu'une étude des retombées de Rail 2000 sur les ETC furent transmis par le Conseil national.¹⁸

MOTION

DATUM: 05.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Afin de remédier à cette situation difficile sur le plan financier, **les CFF ont pris diverses mesures et, en premier lieu, ont décidé d'une nouvelle augmentation de leurs tarifs qui interviendra le 1er mai 1991**. Celle-ci devrait apporter un gain de 119,1 millions de francs à la régie et s'attache surtout à compenser le renchérissement. Dans un premier temps, cette hausse avait été envisagée à 10,6% en moyenne. Mais l'intention du gouvernement de réduire ses subventions, notamment en ce qui concerne l'abonnement demi-tarif, a poussé les CFF à fixer cette augmentation à 12,2%. Les motions Bühler (ps, SH) (90.596) et Eggenberg (ps, BE) (90.643), transmises comme postulats, ont demandé au Conseil fédéral de proposer au parlement un crédit permettant de maintenir le principe de la réduction accordée aux abonnements précités. Par ailleurs, la grande chambre a accepté le postulat Bürgi (pdc, SZ) (90.434) envisageant la prise en charge par la Confédération du supplément dont doivent s'acquitter les groupes de handicapés voyageant dans des voitures spécialement équipées.¹⁹

MOTION

DATUM: 11.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Deux interventions parlementaires ont eu pour préoccupation la sécurité du personnel et des voyageurs. La motion Béguelin (ps, VD) (90.642), transmise comme postulat par le Conseil national, a demandé au gouvernement de mettre des crédits à disposition des CFF pour leur permettre de moderniser leurs installations de sécurité. Le Conseil des Etats a, quant à lui, accepté le postulat Delalay (pdc, VS) (90.438). Motivé par le grave accident survenu en gare de Saxon (VS), il demande à la régie fédérale de présenter un rapport sur les investissements réalisés en matière de sécurité durant les dix dernières années et ceux prévus à moyen et long terme.²⁰

MOTION

DATUM: 03.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les cantons romands, de Berne et de Bâle ont présenté un projet commun de traversée alpine; compte tenu du délai de construction de la NLFA, ils ont suggéré, afin de raccourcir le temps de trajet sur les axes Bâle-Berne-Milan, ainsi que Genève-Milan, l'utilisation de rames de type Pendolino sur les axes du Simplon et du Lötschberg. Selon eux, l'inclinaison de ces trains dans les courbes s'adapterait parfaitement au réseau sinueux des lignes alpines. Une telle proposition a été relayée au parlement par le biais de la motion Martin (prd, VD) (90.514), transmise comme postulat par le Conseil national, et par le postulat Vollmer (ps, BE) (90.390), accepté par la même chambre.²¹

MOTION
DATUM: 09.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans le domaine du **trafic régional**, le Conseil national a transmis comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) qui demande au Conseil fédéral de prendre des mesures visant à améliorer l'offre de la ligne Lugano-Chiasso-Côme-Milan. Il a fait de même avec la motion Borel (ps, NE) (Mo. 91.3089) qui demandait au gouvernement d'empêcher les CFF de transférer du rail à la route une partie des transports publics au Val-de-Travers (NE) avant que n'aient été réalisées des études sur les besoins en transports publics entre Pontarlier (F) et Neuchâtel, les liaisons TGV via Pontarlier et Vallorbe (VD) et les économies possibles à faire avec les équipements actuels.²²

MOTION
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

D'autre part, le parlement a transmis comme postulat les motions Roth (pdc, JU) (Mo. 92.3126) et Matthey (ps, NE) invitant le gouvernement à **présenter une conception** d'ensemble des **relations ferroviaires Suisse-France entre Bâle et Genève**, problème soulevé par l'arrêt sur le transit alpin. Au centre des préoccupations des motionnaires se trouvent la remise en question des lignes Paris-Lausanne (VD) via Vallorbe (VD), Delle (JU)-Belfort (F), Neuchâtel-Pontarlier (F) ou Le Locle (NE)-Besançon (F) (la SNCF a annoncé la fermeture de la ligne Delle-Belfort). Cela a provoqué les protestations des instances politiques régionales suisses et françaises: ce tronçon est en effet important pour la liaison de l'arc jurassien au TGV Rhin-Rhône et le désenclavement du canton du Jura). A. Ogi a cependant répondu que les priorités de la Suisse en matière de raccordement au réseau européen à grande vitesse restaient Genève et Bâle.²³

MOTION
DATUM: 16.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a rejeté une **Motion** du PRD chargeant le Conseil fédéral de présenter aux Chambres un **projet concernant la deuxième étape de la réforme des chemins de fer**. Celui-ci devait comprendre le remplacement des CFF par des unités juridiquement indépendantes de droit privé, le détachement de secteurs de prestations annexes et finalement l'engagement du personnel conformément aux dispositions du code des obligations. S'en tenant aux statuts juridiques des CFF (société anonyme de droit public) et des employés (soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral), décidés en 1998 par le parlement, les députés ont rejeté l'objet par 73 voix contre 50.²⁴

MOTION
DATUM: 03.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Au mois de juin, le Conseil National a rejeté par 93 voix contre 42 la proposition de biffer l'allocation d'un million de francs que le Conseil fédéral voulait accorder à **Swissmetro**. Ce dernier est placé sous la responsabilité d'une société anonyme, Swissmetro SA, à laquelle la Confédération ne participe pas. En plus, le Conseil national a accepté avec 91 voix contre 49 une motion qui demande d'intégrer Swissmetro dans la planification ferroviaire à long terme. Le Conseil des Etats l'a transformé en un postulat.²⁵

MOTION
DATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

En début d'année, **Genève** a présenté son **réseau express régional (RER)**. Il espère le mettre en fonction pour 2007. Cette nouvelle offre ferroviaire desservira un vaste espace transfrontalier, dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de Genève. Gland (VD), Bellegarde, Bonneville et Thonon (F) en constitueront les points d'ancrage extérieurs. L'étendard du nouveau système de transports sera formé de la nouvelle liaison entre la Praille et les Eaux-Vives. C'est dans ce contexte que l'Etat de Genève a plaidé en faveur d'une application rapide d'une **Convention signée le 7 mai 1912**. Ce texte prévoyait que le raccordement ferroviaire entre Cornavin et la frontière d'Annemasse soit financé par l'Etat de Genève, la Confédération et les CFF à hauteur d'un tiers chacun. Son but inhérent était de désenclaver Genève en le raccordant au réseau français de Haute-Savoie. La commission des transports du Conseil des Etats a reconnu que l'accord de 1912 était encore valable et l'a transmis sous forme de motion chargeant la Confédération d'honorer les engagements pris. Les Etats l'ont adopté sans opposition, la préférant à une initiative cantonale genevoise (00.317). Suivant sa commission des transports, le Conseil national a fait de même en plébiscitant cette motion. Le Conseil fédéral a reconnu la pertinence de la motion et, à l'aune des estimations, il prendra CHF 550 millions à sa charge. Quant à la part cantonale de CHF 400 millions, elle représentera un peu plus du tiers du devis, car certains aménagements n'étaient pas couverts par l'accord du début du siècle.²⁶

MOTIONDATUM: 11.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Contre l'avis du Conseil fédéral qui voulait la transformer en postulat, le Conseil des Etats a adopté par 29 voix une motion de David (pdc, SG). Celle-ci demandait de prévoir, dans la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et romande au réseau européen des LGV, la possibilité de **déroger au principe de territorialité pour les investissements** dans les infrastructures ferroviaires étrangères, lorsque c'est dans l'intérêt de la Suisse. Le Conseil fédéral se voyait aussi chargé de trois tâches : 1) électrifier et doubler la ligne Schaffhouse-Singen et la ligne Schaffhouse-Waldshut, 2) développer les nœuds ferroviaires de Bregenz, Feldkirch (A) et Singen (D), 3) ouvrir des négociations avec l'Autriche et l'Allemagne afin que le tronçon Lindau-Geltendorf soit électrifié de 2005 à 2010. Le Conseil national a transmis la motion sous forme de postulat.²⁷

MOTIONDATUM: 29.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Devant le flot d'incivilités, de resquille et de violence dont ils étaient les victimes, les CFF ont décidé de réagir par plusieurs mesures. La première est un **durcissement face à la resquille via une augmentation des surtaxes**. Dès décembre 2004, les voyageurs pincés sans titre de transport valable ne pourront plus payer leur amende de manière anonyme. Ils seront fichés dans une banque de données et devront s'acquitter d'une amende plus salée. La protection des données sera garantie, car les informations enregistrées seront effacées tous les deux ans. Outre une amende plus salée, les récidivistes risquent encore une dénonciation pénale pour obtention frauduleuse d'une prestation, passible d'une peine de prison ou d'une amende. Tout en durcissant les sanctions contre la resquille, les CFF ont mis en place l'initiative dénommée « actions grands frères ». Celle-ci a vu des **médiateurs** sillonner les lignes régionales pour sensibiliser les jeunes. Les tronçons posant le plus de problèmes sont ceux de Suisse romande, comme Fribourg-Yverdon et Lausanne-Nyon. La deuxième mesure des CFF est une **intensification accrue de la présence de la police ferroviaire**, mais aussi des polices cantonales. D'ici 2005, deux fois plus de patrouilles assureront la sécurité dans les trains et les gares. La filiale des CFF Securitrans engagera d'ici là une centaine de nouveaux agents, portant leur nombre à 250. Le renforcement de la police ferroviaire permettra une stratégie d'intervention et de prévention plus flexible et mieux ciblée selon les besoins et les périodes de la journée. Dernière mesure, les **caméras de surveillance dans les trains et les gares seront généralisées**. Basé sur le bilan positif de l'essai pilote du printemps sur la ligne Lausanne-Genève (80% d'actes de vandalisme en moins), 225 véhicules ont été équipés. Le Conseil fédéral a donné ce droit aux CFF au moyen d'une ordonnance qui entrera en vigueur le 1er janvier 2004. (Conformément à la loi sur la protection des données, les CFF sont considérés comme un organisme fédéral. C'est pourquoi une ordonnance est nécessaire comme base juridique afin de surveiller les trains et les installations ferroviaires des CFF. Les chemins de fer privé, en revanche, ne sont pas considérés comme des organismes fédéraux et peuvent donc réaliser les mesures adéquates sans ordonnance fédérale.) La vidéosurveillance sera clairement signalée, et les enregistrements devront être supprimés dans les 24 heures, pour autant qu'ils ne servent pas à la constitution de preuves. Les parlementaires se sont également emparés du problème de la violence. Après avoir été acceptée par le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats ont transmis une motion contre la violence dans les transports publics de Bernhard Hess (ds, BE). Celle-ci demandait que le Conseil fédéral soit chargé de réviser le Code pénal, afin que les agressions sur le personnel des transports publics soient poursuivies d'office.²⁸

MOTIONDATUM: 05.10.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a décidé de transmettre une motion Pedrina (ps, TI) visant à **optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par le réaménagement du prix du sillon**. À l'heure actuelle, de nombreux sillons sont peu, voire pas exploités en raison de temps de parcours et d'attentes plus longs, ainsi que d'horaires ou jours défavorables. La réforme proposée consiste dès lors à intégrer ces nouveaux critères dans la fixation des tarifs afin de faciliter la vente des sillons les moins attractifs. Le motionnaire comme le Conseil fédéral ont par ailleurs souligné que cette révision du système de tarification contribuera à la réalisation de l'objectif de transfert de la route vers le rail du trafic de marchandises, clé de voûte de la politique des transports de la Confédération.²⁹

MOTION
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Aux Chambres, des parlementaires ont cependant relayé certaines revendications cantonales. Début octobre, le Conseil des Etats a adopté à l'unanimité une motion Pfisterer (prd, AG) (07.3328) donnant mandat au Conseil fédéral de présenter d'ici à fin 2010 un projet additionnel concernant un financement complémentaire pour la NLFA et une phase supplémentaire pour le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 2). Les sénateurs ont ainsi exprimé leur volonté que le gouvernement entreprenne au plus vite la planification, puis la réalisation des projets prioritaires reportés en raison des retards et surcoûts de la NLFA (tunnels du Zimmerberg, de Brütten, du Wisenberg et du Heitersberg, ainsi que la 3ème voie Lausanne-Genève) et des options d'extension élaborées avec les cantons. Lors de la session d'hiver, le Conseil national a pour sa part approuvé sans discussion une motion Wehrli (pdc, SZ) chargeant le Conseil fédéral d'exposer d'ici à 2011 la **planification complète et le financement de la réalisation de la NLFA et du projet ZEB**. Il a également décidé de donner suite à une motion Leutenegger Oberholzer (ps, BL) (07.3492) en faveur de l'intégration au projet ZEB d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Bâle et le plateau (à travers le Jura).³⁰

MOTION
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national, le Conseil des Etats a approuvé une motion Fabio Pedrina (ps, TI) (07.3272) visant à optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par une révision du système de tarification du sillon qui prenne en compte, d'une part, le rapport entre l'offre et la demande et, d'autre part, la plage horaire. L'intégration de ces deux critères doit faciliter la vente des sillons les moins attractifs grâce à un prix plus faible. Les sénateurs ont par ailleurs assorti cette décision de principe de directives relatives à sa mise en œuvre. Ils ont ainsi approuvé une motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire** d'ici à la fin du premier semestre 2009 en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur, puis de présenter un projet comportant les modifications législatives nécessaires dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national a quant à lui approuvé sans discussion une motion Rime (udc, FR) (08.3596) identique à la motion Büttiker.³¹

MOTION
DATUM: 04.06.2009
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté tacitement la motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser le système de tarification du sillon** afin d'optimiser les capacités du réseau national en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur. Le texte transmis enjoint également le gouvernement de présenter, dans un second temps, un projet législatif plus ambitieux dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil des Etats a quant à lui décidé de transmettre la motion jumelle Rime (udc, FR) (08.3596) approuvée l'année précédente par la chambre du peuple. Sur le même Sujet, le Conseil national a en outre transmis la motion Pedrina (ps, TI) (07.3272) telle que modifiée formellement par le Conseil des Etats l'année précédente.³²

MOTION
DATUM: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite au refus du Conseil national de couper CHF 500 millions dans le fonds destiné à la **lutte contre les nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire**, le Conseil des Etats a adopté tacitement une motion Bieri (pdc, ZG) chargeant le Conseil fédéral de réexaminer la question des mesures antibruit dans le cadre de l'élaboration du message Rail 2030. Le gouvernement doit notamment évaluer l'efficacité des mesures réalisées et étudier l'opportunité d'actions supplémentaires.³³

MOTION
DATUM: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé, par 96 voix contre 94, une motion Hany (pdc, ZH) chargeant le Conseil fédéral de présenter un message additionnel relatif à la convention de prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2009 et 2010 comprenant des **investissements pour les infrastructures de l'ancienne régie** et le développement du réseau à hauteur d'un milliard de francs environ au titre de la relance conjoncturelle. Constatant que l'objectif visé par la motion était partiellement atteint avec la mise en œuvre de la deuxième phase des mesures de stabilisation de l'économie, la CTT-CE a en outre jugé prioritaire l'affectation des ressources disponibles à la réalisation des projets déjà arrêtés. Suivant sa commission et à l'inverse de la chambre basse, les sénateurs ont rejeté la motion. Le Conseil national a en outre rejeté, par 121 voix contre 67, une motion Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) (08.4028) allant dans le même sens.³⁴

MOTION
DATUM: 25.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté, par 102 voix contre 74, une motion Reymond (udc, GE) chargeant le Conseil fédéral d'obtenir et de présenter au parlement les **comptes de résultat des lignes voyageurs intervalles des CFF**. À la suite du motionnaire, la majorité issue des rangs UDC, PLR, PDC et PBD a estimé ces informations nécessaires pour se prononcer sur les projets de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).³⁵

MOTION
DATUM: 08.03.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté, par 96 voix contre 45, la motion Bieri (pdc, ZG) chargeant le Conseil fédéral de réexaminer les **mesures de lutte contre les nuisances sonores** générées par le trafic ferroviaire et, le cas échéant, d'en proposer d'autres à titre complémentaire dans le cadre de l'élaboration du message Rail 2030.³⁶

MOTION
DATUM: 02.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Contrairement au Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a rejeté tacitement la motion Reymond (udc, GE) demandant la **publication des comptes de résultat des lignes voyageurs intervalles** des CFF préalablement à l'examen par les chambres des projets d'extension du réseau ferroviaire (ZEB). À la suite de leur CTT, les sénateurs ont estimé que l'évaluation de ces projets exige une approche globale et, donc, en aucun cas une démarche se limitant à des comparaisons interlignes et à des considérations de politique régionale, comme le proposait le motionnaire.³⁷

MOTION
DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Les chambres ont adopté une motion du sénateur Claude Janiak (ps, BL) chargeant le Conseil fédéral d'allonger de cinq ans les délais pour la réalisation du **raccordement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire**. Ce projet est censé bénéficier du soutien de la Confédération pour un montant de CHF 25 millions au titre de la première phase du raccordement aux lignes à grande vitesse à condition toutefois que les travaux débutent d'ici à fin 2010 et s'achèvent au plus tard en 2015. Or, en raison du statut trinational de l'aéroport, l'élaboration du projet s'est avérée très complexe, exigeant notamment de longues négociations entre les partenaires des trois pays, de telle sorte que les travaux ne peuvent débuter en 2010. Si l'arrêté fédéral voté en 2005 laissait au gouvernement la possibilité de proroger ces délais, la motion transmise par les chambres l'y oblige.³⁸

MOTION
DATUM: 22.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Das Sanierungsvorhaben am Gotthardstrassentunnel, das grundsätzliche Verfehlen des Verlagerungsziels im Transitgüterverkehr, aber auch die generellen Kapazitätsengpässe auf Schiene und Strasse vor Augen, befassten sich die Räte mit diversen Vorstössen zur Optimierung der Bahninfrastruktur und ihrer geeigneten Verzahnung mit dem Gütertransport auf der Strasse. Um die NEAT nach der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels wirkungsvoll und entsprechend dem Verlagerungsziel betreiben zu können, wurde der **Bau von Verladeterminals** und die Einrichtung eines 4-Meter-Korridors zum durchgehenden Transport der schweren Sattelaufleger auf der gesamten Transitstrecke verlangt. Im Juni bzw. September überwies National- und Ständerat eine Motion Hutter (fdp, ZH), die den Aufbau von Terminalkapazitäten zur Bewältigung des kombinierten Verkehrs durch die und in der Schweiz forderte. Auf die Lötschberg-Simplon-Achse eingegrenzt, äusserte sich ein Postulat Imoberdorf (cvp, VS), das der Ständerat im September gegen den Willen des Bundesrats mit 17 zu 11 Stimmen annahm. Darin verlangte die Kleine Kammer die Prüfung des Baus von Verladeterminals für den Schwerverkehr in den Räumen Brig/Visp/Raron und Thun/Bern.³⁹

MOTION
DATUM: 27.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Zusammenhang mit den Beratungen über die Sanierungsvorlage für die SBB-Pensionskasse reichte die nationalrätliche Finanzkommission (FK-NR) eine Motion ein. Darin verlangte sie die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen, die ähnlich gelagerte **Sanierungsfälle bundesnaher Betriebe** künftig verhindern sollen. Der Bundesrat lehnte den Antrag mit der Begründung ab, dass bei allfälligen neuen Anträgen auf Bundeshilfen an Pensionskassen anderer bundesnaher Betriebe in jedem Fall eine formell-gesetzliche Grundlage nötig und die Mitsprache des Parlaments dadurch gesichert sei. Der Nationalrat überwies die Motion allerdings gegen die geschlossen stimmenden Grünen und Sozialdemokraten mit 115 zu 63 Stimmen. Die Kleine Kammer folgte jedoch im Herbst ihrer FK, welche die Motion einstimmig bei einer Enthaltung zur Ablehnung empfohlen hatte.⁴⁰

MOTION
DATUM: 14.12.2012
NIKLAUS BIERI

Eine im Mai im Ständerat eingereichte Motion Janiak (sp, BL) fordert vom Bundesrat **Massnahmen zur** und Ausnahmen von der bestehenden **Trassenprioritätsordnung im Eisenbahngesetz**. Den Interessen des Schienengüterverkehrs soll so mehr Achtung zukommen. Der Bundesrat verwies auf laufende Bemühungen und beantragte die Annahme der Motion. Stände- und Nationalrat überwiesen das Geschäft Ende Jahr. ⁴¹

MOTION
DATUM: 09.03.2017
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Romano (cvp, TI) wünscht sich einen **besseren Zugang zur Bahn** und forderte in einer Motion vom Juni 2015, der Bundesrat solle alle umsetzbaren und geeigneten Massnahmen ergreifen, damit die SBB, die Kantone und die Gemeinden mehr öffentliche Parkplätze auf oder in der Nähe von Bahnhöfen schaffen würden. Es ging dem Motionär dabei insbesondere um die Verbesserung des Park and Rail-Angebots im ländlichen Raum. Obschon Bundesrätin Leuthard im Nationalrat darauf hinwies, dass die Schaffung von Parkplätzen keine direkte Bundesaufgabe sei und die SBB sich diesbezüglich mit den Kantonen und Gemeinden koordiniere, nahm eine Allianz von SVP, CVP, GLP und BDP den Vorstoss gegen SP, Grüne und FDP mit 109 zu 82 Stimmen (keine Enthaltungen) an. ⁴²

MOTION
DATUM: 13.09.2017
NIKLAUS BIERI

Im September 2017 behandelte der Ständerat die vom Nationalrat angenommene Motion Romano (cvp, TI) bezüglich eines **besseren Zugangs zur Bahn**. Die KVF-SR beantragte dem Rat, die Motion abzulehnen, da die Zuständigkeit für Vorgaben im Bereich von Park- und Rail-Angeboten bei den Kantonen und Gemeinden liege und nicht beim Bund. Zudem wolle die Kommission den Zubringerdienst des öffentlichen Verkehrs nicht durch zusätzliche Parkplätze konkurrenzieren. Nachdem Olivier Français (fdp, VD) für die Kommission zum Rat gesprochen hatte, ergriffen weder der Rat noch der Bundesrat das Wort, die Motion wurde stillschweigend abgelehnt. ⁴³

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die seit September 2016 hängige Motion von Nationalrat Hadorn (sp, SO) für **begleitete Züge auf der Gotthard-Bergstrecke** wurde im Februar 2018 vom Nationalrat abgelehnt. Der Motionär hatte die Pläne der SBB, Züge auf der Gotthard-Bergstrecke künftig unbegleitet verkehren zu lassen, als Sicherheitsrisiko und als Service-Abbau auf einer touristisch relevanten Linie bezeichnet. Zudem hatte er gefordert, es sei auf die SBB einzuwirken, damit der unbegleitete Verkehr auf dieser Linie nicht per Fahrplanwechsel 2016 eingeführt werde. Als die Motion im Februar 2018 im Nationalrat behandelt wurde, gab der Motionär zu, dass es sich bei einer Annahme der Motion mittlerweile um einen symbolischen Akt gegen weitere Abbaumassnahmen der SBB handeln würde. Bundesrätin Leuthard wies im Plenum darauf hin, dass mit dem Gotthard Panorama Express und dem regulären Betrieb gute und rege genutzte Angebote auf der alten Gotthardstrecke bestünden und sich die Befürchtungen des Motionärs nicht bestätigt hätten. Der Rat lehnte die Motion mit 136 gegen 55 Stimmen (2 Enthaltungen) ab. ⁴⁴

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Nationalrat Lukas Reimann (svp, SG), dass Parlamentsmitglieder sowie Kaderangestellte des Bundes und der Bundesbetriebe nur noch **GA zweiter statt erster Klasse** erhalten sollen. In Anbetracht erneuter Preiserhöhungen der SBB sei es an der Zeit, den Bundeshaushalt mit diesem Schritt zu entlasten. Parlamentsmitglieder seien in der zweiten Klasse zudem volksnäher unterwegs, befand der Motionär. Die Motion fand im März 2018 nicht einmal in der SVP-Fraktion eine Mehrheit und wurde mit 28 gegen 154 Stimmen (9 Enthaltungen) abgelehnt. ⁴⁵

MOTION
DATUM: 18.03.2019
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat hatte im Oktober 2017 im Bericht zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus) angekündigt, eine Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu prüfen. Die KVF-SR verlangte mit ihrer Motion **«Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs»** vom November 2018, dass der Bundesrat eine allfällige Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr nicht in eigener Kompetenz beschliesse, sondern in geeigneter Form – beispielsweise als Änderung von Artikel 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes – dem Parlament zum Entscheid vorlege. Der Bundesrat stimmte diesem Anliegen zu und beantragte die Annahme der Motion, der Ständerat nahm die Motion im März 2019 diskussionslos an. ⁴⁶

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Bericht zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus) hatte der Bundesrat im Oktober 2017 angekündigt, eine Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu prüfen. Die KVF-SR wollte mit ihrer Motion **«Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs»** sicherstellen, dass der Bundesrat diese Öffnung im internationalen Personenverkehr nicht in eigener Kompetenz durchführen kann. Die Kommissionemotion – im Ständerat diskussionslos angenommen – war im Juni 2019 im Nationalrat etwas umstrittener. Die KVF-NR hatte dem Rat zwar die Annahme beantragt, eine Minderheit Burkart (fdp, AG) setzte sich aber für eine Ablehnung ein. Nationalrat Burkart begründete den Antrag um Ablehnung damit, dass es zwischen Parlament und Regierung eine Kompetenzenordnung gebe und diese auch im Falle einer Öffnung des Schienenpersonenverkehrs greifen werde. Eine Einbindung der Schweiz in ein EU-Eisenbahnpaket würde gesetzliche Änderungen bedingen, die selbstverständlich ins Parlament kommen würden. Bundesrätin Sommaruga teilte diese Ansicht, fand aber auch, der Einbezug des Parlaments sei «hier sinnvoll und richtig», weshalb die Motion angenommen werden könne. Mit 140 zu 35 Stimmen (1 Enthaltung) sprach sich der Rat für die Motion aus.⁴⁷

MOTION
DATUM: 10.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2020 reichte die KVF-NR eine Motion für einen **Staatsvertrag für eine linksrheinische NEAT-Zulaufstrecke** ein. Im Verlagerungsbericht 2019 hatte der Bundesrat darauf hingewiesen, dass die weitere Verlagerung auch abhängig vom Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland sei. Deshalb (und auch mit der Erinnerung an die Streckensperrung in Rastatt (D) von 2017) wollte die KVF-NR den Bundesrat beauftragen, mit einem Staatsvertrag mit Frankreich und Belgien eine leistungsfähige linksrheinische Alternativroute für den Güterverkehr zu schaffen. Der Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland (rechtsrheinische Zulaufstrecke zur NEAT) solle zudem mit Nachdruck gefordert werden.

Die Motion wurde zusammen mit dem Verlagerungsbericht 2019 und der Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs im März 2020 im Nationalrat diskutiert. Insbesondere die Frage nach einer allfälligen finanziellen Beteiligung der Schweiz an einer linksrheinischen Zulaufstrecke sorgte für Wortmeldungen. Bundesrätin Sommaruga erklärte zum Abschluss der Debatte denn auch, dass ein solches Engagement nicht von Anfang an angeboten würde, aber möglicherweise verlangt werden könnte. Die Verkehrsministerin warnte davor, einen Staatsvertrag als schnelles und zuverlässiges Mittel zur Schaffung einer solchen Zulaufstrecke zu erachten. Zudem hätte Frankreich andere Prioritäten, was Verkehrsrouten angehe. Der Bundesrat beantragte dennoch die Annahme der Motion und die grosse Kammer folgte diesem Antrag ohne Widerstand.⁴⁸

MOTION
DATUM: 19.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine von Frédéric Borloz (fdp, VD) im März 2020 eingereichte Motion forderte die Klärung der **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Diese Klärung solle insbesondere die Verteilung der Risiken und die Regelung der Rechtsmittel zwischen den Eisenbahnunternehmen (beispielsweise die SBB) und den Wagenhaltern sowie die rechtlichen Folgen von Vorfällen mit gefährlichen Gütern betreffen. Es müsse also geklärt werden, wer für die Qualität des Materials verantwortlich ist, respektive bei Unfällen haftbar gemacht wird. Hintergrund des Vorstosses war eine Entgleisung von Tankwagen im Jahr 2015. Borloz argumentierte, dass der Wagenhalter bei einem Unfall nach geltendem Recht nur hafte, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass diesen ein Verschulden trifft. Deshalb schlug der Motionär vor, die Rechtsmittel der Eisenbahnunternehmen gegenüber den Wagenhaltern zu überprüfen.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion, welche von der grossen Kammer in der Sommersession 2020 stillschweigend angenommen wurde.⁴⁹

MOTION
DATUM: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ständerat Dittli (fdp, UR) forderte mittels einer im Mai 2020 eingereichten Motion ein Konzept für die Finanzierung und für die Umsetzung technischer Neuerungen im Schienengüterverkehr, wodurch **Güter auf der Schiene effizienter transportiert** werden sollen. Konkret sollen mit der Motion Fördermittel für eine schnelle Umsetzung einer Teil-Automatisierung auf der letzten Meile (Terminals und Anschlussgleise) des Schienengüterverkehrs bereit gestellt werden. Nur dadurch könne der schweizerische Schienengüterverkehr zukunftsfähig bleiben, so Dittli.

Der Bundesrat erklärte sich bereit, ein solches Konzept auszuarbeiten und eine koordinierende Rolle einzunehmen und beantragte in der Folge die Annahme der

Motion. Der Ständerat nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.⁵⁰

MOTION
DATUM: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Rolle des **Bahngüterverkehrs bei der Senkung des CO₂-Ausstosses** stand im Mittelpunkt einer im Frühling 2020 eingereichten Motion von Josef Dittli (fdp, UR). Dieser forderte den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan inklusive möglicher Gesetzesanpassungen auszuarbeiten und darin darzulegen, wie der Schienengüterverkehr und multimodale Logistikkösungen (Transporte über mehrere Verkehrsträger) stärker zur Senkung des CO₂-Ausstosses beitragen können. Der Bundesrat erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen und empfahl sie zur Annahme. Der Ständerat folgte der Empfehlung des Bundesrates und nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.⁵¹

MOTION
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrätin Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) wollte den Bundesrat verpflichten, die Berichte über die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs von der Strasse auf die Schiene um ein **Monitoring des Gefahrguttransports** zu ergänzen. Diese Daten seien wichtig, um die Entwicklung der alpenquerenden Gefahrguttransporte auf der Strasse, insbesondere über den Simplon-Pass, eruieren zu können. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und ergänzte, dass ein Verbot des Gefahrguttransportes über die Simplon-Passstrasse in Betracht gezogen würde, wenn in naher Zukunft kein verstärkter Verlad auf den Schienenverkehr verzeichnet werden könne. Der Nationalrat nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.⁵²

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 befasste sich die grosse Kammer mit dem Vorstoss Dittli (fdp, UR) zur **Automation des Schienengüterverkehrs**. Für die Mehrheit der KVF-NR erläuterte Philipp Kutter (cvp, ZH) die Vorteile des Vorstosses. Die Kommissionsmehrheit sei der Ansicht, dass der Bund Investitionen in technische Neuerungen im Bereich des Gütertransportes auf der Schiene fördern solle. Die Industrie werde dadurch «von den neuen Technologien namentlich durch die Einführung der automatischen Kupplung sowie der automatischen Bremsprüfung [...] profitieren können». Eine Kommissionsminderheit Giezendanner (svp, AG) beantragte die Ablehnung der Motion. Auch die Minderheit sei für die Automatisierung in diesem Bereich; jedoch nicht auf Kosten der Steuerzahlenden. Von dem geforderten Konzept und der finanziellen Unterstützung würden zudem hauptsächlich ausländische Waggon-Anbieter profitieren, prophezeite Giezendanner. Verkehrsministerin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motion aus; mit der Automatisierung werde der ganze Rangiervorgang sicherer, dadurch sinke die Verletzungsgefahr für die Rangierarbeiterinnen und -arbeiter. An die Minderheit Giezendanner gerichtet, erläuterte Sommaruga, dass die vorliegende Motion allem voran ein Konzept über die Automation verlange. Dieses Konzept sei dringend notwendig, um das Zusammenspiel der verschiedenen Akteure der Branche zu koordinieren. Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen gegen die Motion, alle anderen Fraktionen sprachen sich hingegen geschlossen für deren Annahme aus. Daraus resultierte die Annahme der Motion mit 136 zu 50 Stimmen.⁵³

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 stimmte der Nationalrat einer Motion Dittli (fdp, UR) zur Rolle des **Bahngüterverkehrs bei der Senkung des CO₂-Ausstosses** stillschweigend zu. Die vorberatende KVF-NR hatte einstimmig empfohlen, die Motion anzunehmen.⁵⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION

DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte im März 2017 eine Motion ein, mit der sie ein **Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen** forderte. Hintergrund des Vorstosses war die Ankündigung der SBB vom September 2016, 52 Drittverkaufsstellen per Ende 2017 zu schliessen. Die SBB-Drittverkaufsstellen werden von verschiedenen Partnern wie Migrolino- und Avec-Shops, Poststellen und von Privaten im Sinne des "Agenturmodells" geführt. Mit der Motion sollte der Bundesrat beauftragt werden, die SBB zu verpflichten, mit der Einstellung der Drittverkaufsstellen bis mindestens 2020 zu warten. Dies gebe genügend Zeit, um technische Lösungen für die vom Service-Abbau betroffenen Regionen zu finden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er nehme keinen Einfluss auf die operative Tätigkeit der SBB und prüfe bereits, ob der Zugang zu den Vertriebssystemen des öffentlichen Verkehrs geöffnet werden soll, damit Dritte ohne Zustimmung eines Transportunternehmens Billette verkaufen dürfen. Der Bundesrat verwies auf seine diesbezügliche Stellungnahme vom September 2016 zur Motion Büchler (cvp, SG) "Schliessung von SBB-Ticketstellen auf dem Land" (16.3866), welche zu diesem Zeitpunkt von den Räten noch nicht behandelt worden war. Obschon sich Bundesrätin Leuthard vor dem Rat gegen die Einmischung ins operative Geschäft der SBB wehrte, wurde das Moratorium im Juni 2017 mit 93 zu 79 Stimmen bei 12 Enthaltungen vom Nationalrat angenommen.⁵⁵

MOTION

DATUM: 13.09.2017
NIKLAUS BIERI

Die Motion der KVF-NR bezüglich eines **Moratoriums für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen**, welche im Juni 2017 im Nationalrat angenommen worden war, fand auch im Ständerat eine Mehrheit. Zwar wollte eine Mehrheit der KVF-SR die Motion ablehnen, doch eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) beantragte die Annahme und konnte sich in der Debatte mit 28 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) durchsetzen.⁵⁶

MOTION

DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Nantermod (fdp, VS) sah bezüglich der **Tarifverbunde** Probleme für die Reisenden und forderte 2017 mit einer Motion **«Freie Wahl für Benutzerinnen und Benutzer»**. Konkret ging es dem Motionär darum, dass Tarife im Direktverkehr (nationale Verbindungen des öffentlichen Verkehrs) und in Tarifverbunden (regionale Verbindungen) nicht genügend abgestimmt seien und den Konsumentinnen und Konsumenten nicht immer der beste Preis angeboten werde. Mit der Motion wollte Philippe Nantermod den Bundesrat auffordern, die Tarifierung zu vereinheitlichen. Der Bundesrat wies in seiner Stellungnahme vom August 2017 darauf hin, dass die Tarifhoheit gemäss Personenbeförderungsgesetz bei den Transportunternehmen liege und es keine Bundesstelle gebe, welche Tarife festlege. Der Bundesrat teilte zwar die Ansicht des Motionärs, dass die «heutige Tariflandschaft kompliziert und für den Kunden wenig transparent» sei, verwies aber auf Bestrebungen der ÖV-Verbände, die historisch gewachsenen Tarifsysteme des direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbunde besser zu koordinieren.

Dass es keine Bundesstelle gebe, die in Tariffragen mitrede, musste Bundesrätin Sommaruga fast zwei Jahre später erneut festhalten, als die Motion im Juni 2019 in den Nationalrat kam. Die Bundesrätin wies im Ratsplenum auch darauf hin, dass der Bundesrat in der Botschaft zur Organisation der Eisenbahninfrastruktur die Möglichkeit einer Systemführerschaft im Personenverkehr vorgesehen hatte, damit gerade solche Systemfragen leichter zu lösen wären. Das Parlament hatte die Möglichkeit einer Systemführerschaft 2018 aber aus der Vorlage der Organisation der Eisenbahninfrastruktur gestrichen. Der Bundesrat wollte deshalb darauf verzichten, weitere Schritte in diese Richtung zu nehmen, und bat den Rat, die Motion abzulehnen. Die grosse Kammer folgte dieser Bitte und sprach sich am 4. Juni 2019 mit 120 zu 64 Stimmen (3 Enthaltungen) gegen die Motion aus.⁵⁷

MOTION

DATUM: 06.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte am 27. April 2020 eine Motion ein betreffend die **Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr**, welche durch die Pandemie verursacht wurden. Aufgrund der pandemiebedingten Ausnahmesituation wurde der Bevölkerung empfohlen, zuhause zu bleiben, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten und den öffentlichen Verkehr zu meiden. Gleichzeitig verlangte der Bund jedoch von den Transportunternehmen, dass diese ein Grundangebot aufrechterhalten. Die Folge war, dass das Angebot (und damit der Aufwand bei den Transportunternehmen) zwar bei rund 80 Prozent des bisherigen Angebots lag, die Passagierzahlen jedoch um 80 bis 90 Prozent tiefer waren als vor der Ausnahmesituation. Es drohten den Transportunternehmen deshalb massive

Ertragseinbussen bei fast gleichbleibendem Aufwand. Weil der Bund die Aufrechterhaltung der Grundversorgung verlangte, sah eine Mehrheit der nationalrätlichen Verkehrskommission den Bund auch in der Pflicht, den Transportunternehmen beizustehen. Mit der Motion verlangte sie, dass der Bundesrat zusammen mit den Kantonen und den Transportunternehmen eine Gesamtsicht der Auswirkungen der Pandemie auf den öffentlichen Verkehr erstellt und entsprechende Finanzierungsmassnahmen vorsieht. Dabei sollen neben dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Teil des Ausfalls tragen. Eine Minderheit in der Kommission beantragte die Ablehnung der Motion.

Der Nationalrat beriet die Motion in der ausserordentlichen Session Anfangs Mai 2020. Für die Minderheit sprach Benjamin Giezendanner (svp, AG), der keine «neuen Subventionen» beschliessen wollte und sich insbesondere auch daran störte, dass der Güterbahnverkehr ebenfalls von Unterstützung profitieren soll. Bundesrätin Sommaruga lehnte die Motion ebenfalls ab, sie verwies auf laufende Gespräche zwischen Bundesrat, Kantonen und Transportunternehmen und wehrte sich dagegen, dass der Bund – wie es der Motionstitel vorweg nimmt – «in der Pflicht steht». Vielmehr müsse diese Situation gemeinsam gelöst werden und Kantone und Transportfirmen müssten einen Beitrag leisten. Gegen den Widerstand der Fraktionen von SVP und FDP nahm die grosse Kammer die Motion mit 114 zu 72 Stimmen (2 Enthaltungen) an.

Der Ständerat entschied bereits am nächsten Tag über die Motion: Mit 35 zu 6 Stimmen (2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion an.⁵⁸

MOTION

DATUM: 14.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat stimmten im Herbst 2020 der Abschreibung der Motion **«Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen»** der WBK-NR zu. In Erfüllung der Motion hatte die damalige UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard den SBB einen Brief geschrieben, in welchem sie die Bundesbahnen dazu aufforderte, mit den vom Moratorium betroffenen Drittverkaufsstellen neue Verträge abzuschliessen. Diese Regelung galt für die Dauer des Moratoriums bis Ende 2020. Über die Umsetzung dieses Moratoriums seitens SBB werde selbige spätestens bis 2021 berichten, erklärte der Bundesrat.⁵⁹

Schifffahrt

MOTION

DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat beschäftigte sich in der Wintersession 2020 mit der vom Ständerat gutgeheissenen Motion Herzog (sp, BS) zur **Förderung des Gütertransports auf dem Rhein**. Die Mehrheit der KVF-NR beantragte die Annahme der Motion. Katja Christ (glp, BS) führte aus, dass die Motion das Ziel verfolge, «aufzuzeigen, mit welchen Strategien und Massnahmen der Gütertransport auf dem Rhein für die Schweiz langfristig sichergestellt werden kann», wodurch er seine wichtige verkehrspolitische Rolle weiterhin wahrnehmen könne. Sie betonte des Weiteren, dass es darum gehen solle, «Anreize für Innovation, Automation und Digitalisierung mit unseren verkehrs- und klimapolitischen Zielen zu vereinen». Eine Kommissionsminderheit, die ausschliesslich aus SVP-Mitgliedern bestand, beantragte die Ablehnung der Motion. Sandra Sollberger (svp, BL) erläuterte, dass der Staat durch diesen Vorstoss in die Wirtschaft eingreifen und damit die Wirtschaftsfreiheit unnötigerweise einschränken würde. Dies sei aber nicht nötig, der Gütertransport auf dem Rhein funktioniere ausgezeichnet und bedürfe keinerlei Massnahmen seitens der öffentlichen Hand. Zudem würde eine staatliche Förderung des Gütertransports auf dem Rhein bloss den Gütertransport auf der Schiene konkurrenzieren. Verkehrsministerin Sommaruga argumentierte, dass es nicht darum gehe, das eine Transportmittel gegen das andere auszuspielen. Vielmehr sollen mit der Umsetzung dieser Motion mögliche Probleme antizipiert und auch die Versorgungssicherheit der Schweiz im Auge behalten werden. Hierfür spiele der Gütertransport auf dem Rhein nämlich eine entscheidende Rolle. Die grosse Kammer folgte der Empfehlung seiner vorberatenden Kommission und nahm die Motion mit 136 zu 49 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion.⁶⁰

MOTION
DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Luftfahrt

Nationalrat Hardegger (sp, ZH) forderte per Motion den Bundesrat auf, eine **Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge** zu entwickeln, die ein Verlagerungsziel für Kurzstreckenflüge auf andere Verkehrsträger, eine verbindliche Frist und geeignete Massnahmen für die Erreichung des Ziels enthält. Im Nationalrat, der die Motion im Mai 2019 behandelte, wies Bundesrätin Sommaruga auf laufende Bemühungen des Bundesrates sowie auf die parlamentarische Beratung der Revision des CO₂-Gesetzes hin, wo die grosse Kammer mit dem Einschlagen einiger «Pflöcke» (Sommaruga) mehr erreichen könne als mit der Annahme dieser Motion. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 110 gegen 66 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab.⁶¹

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Bourgeois (fdp, FR) forderte mit einer Motion den Bundesrat auf, gemeinsam mit den Fluggesellschaften zu gewährleisten, dass beim Kauf von Flugtickets das **CO₂-Äquivalent der Emissionen der gebuchten Flugreise ausgewiesen** wird und dass diesbezüglich zukünftig Transparenz herrscht. Bislang würde, falls überhaupt, kein einheitliches CO₂-Äquivalent verwendet.

Der Bundesrat erklärte sich in seiner Stellungnahme zur Motion bereit, zusammen mit den betroffenen Kreisen eine wissenschaftlich basierte Berechnungsgrundlage zu erarbeiten, welche von den Fluggesellschaften zu verwenden sei – zur Ausweisung der Emissionen auf dem Flugticket ebenso wie bei Flugangeboten.

Der Nationalrat debattierte im September 2019 über die Motion. Nationalrat Hurter (svp, SH) bat das Plenum, die Motion abzulehnen, das bringe nur «marktverzerrende Bürokratie». Man könne diese Angaben heute schon haben, allerdings seien es immer nur Annäherungen. Bundesrätin Sommaruga warb hingegen für die Annahme der Motion und argumentierte auch mit Wettbewerbsanreizen: Fluggesellschaften mit emissionsärmeren Flotten könnten tiefere Emissionen ausweisen, klimafreundliche Investitionen würden somit belohnt. Der Rat nahm die Motion mit 121 zu 63 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an.⁶²

MOTION
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eva Herzog (sp, BS) forderte mit einer im September 2020 eingereichten Motion, dass der Bundesrat ein Monitoring über die **Entwicklung der Kundennachfrage und der Flugaktivitäten im Rahmen der Einführung der Flugticketabgabe** einführen soll. Dies sei insbesondere für den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse wichtig. Falls die Flugticketabgabe zu einer unerwünschten Verlagerung der Flugpassagiere in den französischen Sektor des Flughafens führe, wo die Tickets einer tieferen Abgabe unterlägen und daher günstiger seien, solle der Bundesrat Vorschläge erarbeiten, wie dieser Trend aufgehalten werden könnte. Im schlimmsten Fall könne nämlich die Binationalität des Flughafens in Frage gestellt werden. Falls dieser dann nur noch ein französischer Regionalflughafen wäre, dürfte die Schweiz ihn zwar noch mitbenutzen, hätte aber kein Mitspracherecht mehr (Stichwort Nachtflugsperr). Herzog befürchtete auch ein mögliches Ausweichen der Passagiere von anderen Schweizer Flughäfen nach Basel-Mulhouse, was zu einer Intensivierung der Lärmbelastung führen würde. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; die kleine Kammer stimmte dieser in der Wintersession 2020 stillschweigend zu.⁶³

Umweltschutz

Luftreinhaltung

MOTION
DATUM: 16.06.2016
MARLENE GERBER

Eine Motion Böhni (glp, TG), nach Ausscheiden des Motionärs aus dem Rat übernommen von Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH), beabsichtigt die **Förderung synthetischer, CO₂-neutraler und in der Schweiz hergestellter Treibstoffe**, indem Betreibern, Importeuren und Herstellern solcher Fahrzeuge die geringeren CO₂-Emissionswerte im Rahmen der Flottenregelung angerechnet werden sollen. Der Bundesrat befürwortete das Anliegen zwar in seiner Stossrichtung, empfahl aber dennoch dessen Ablehnung. Der Zeitpunkt für eine solche Regelung sei verfrüht, da sich diese Technologien noch in der Entwicklungsphase befänden. Darüber hinaus sei eine Anrechnung an die CO₂-Emissionsvorschriften bereits in Abklärung, jedoch seien hier im Moment noch verschiedenste Fragen offen, weswegen man die laufenden Arbeiten abwarten wolle. Mit 162 zu 22 Stimmen, letztere beinahe ausschliesslich aus der CVP/EVP-Fraktion stammend, gab sich der Nationalrat im Sommer 2016 jedoch selten geeint und nahm das Anliegen als Erstrat an, um – gemäss Martin Bäumle – ein Signal an Bundesrat und Verwaltung zu senden.⁶⁴

MOTION
DATUM: 08.03.2017
MARLÈNE GERBER

Die UREK-SR empfahl ihrem Rat einstimmig die Annahme einer bereits vom Nationalrat befürworteten Motion Böhni (glp, TG) mit dem Ziel, **synthetische, CO₂-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**. Im vom Bundesrat erstellten Bericht zur Erläuterung der Vernehmlassungsvorlage "Klimapolitik der Schweiz" werde darauf hingewiesen, dass die im gegebenen Fall zur Anwendung gelangende, sogenannte Power-to-Gas/Liquid-Technologie grosses Potential zur fossilen CO₂-Emissionsreduktion – wozu die Schweiz durch Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens ja weiterhin verpflichtet sei – berge. Ferner sei die Schweiz ein innovativer Forschungsstandort, weswegen es sich anbiete, die Förderung solcher Technologien in der Schweiz selber voranzutreiben. Obwohl die Bundesrätin in ihrem Votum neben ihren Bedenken zum frühen Entwicklungsstadium solcher Technologien darauf aufmerksam machte, dass die CO₂-Emissionsvorschriften für Personenkraftwagen eigentlich auf die Erhöhung der Energieeffizienz abzielten und nicht die Verwendung alternativer Treibstoffe vorantreiben wollten, nahm der Ständerat das Anliegen stillschweigend an.⁶⁵

Lärmschutz

MOTION
DATUM: 05.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Nach dem Nationalrat im Vorjahr überwies der Ständerat diskussionslos eine Motion Abate (fdp, TI), die den Bundesrat beauftragt, bei den zuständigen Organen der EU die nötigen Schritte zu unternehmen, damit das **Rollmaterial**, insbesondere die Güterwagen aus EU-Ländern, welche die Schweiz durchqueren, einer Lärmsanierung unterzogen werden.⁶⁶

Bodenschutz

MOTION
DATUM: 18.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FDP-Liberale Fraktion forderte den Bundesrat im September 2020 mittels einer Motion dazu auf, ein schweizweites Programm zur **Erforschung des Untergrunds** zu erarbeiten, und verfolgte damit ein ähnliches Anliegen wie zuvor Nationalrat Karl Vogler (csp, OW; Mo. 19.4059). Damit will die FDP-Liberale Fraktion die Datengewinnung über den Untergrund vorantreiben, womit die Voraussetzungen geschaffen werden sollen, um den Untergrund für die Ressourcengewinnung (bspw. Wärme), für die Speicherung (bspw. CO₂) und für die Infrastrukturverlagerung (vor allem Verkehr) nutzen zu können. Diese Nutzung sei vor allem im Hinblick auf die Erreichung der Schweizer Klimaziele wichtig, denn nur so könne das Ziel von Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050 erreicht werden. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Der Nationalrat stimmte ihr in der Wintersession 2020 stillschweigend zu.⁶⁷

Allgemeiner Umweltschutz

MOTION
DATUM: 09.10.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a transmis, sous la forme du postulat, une motion Vallender (prd, AR) qui charge le Conseil fédéral de soumettre au parlement un projet de loi permettant la création en Suisse d'un **marché des prestations** en faveur de la protection climatique. Le Conseil fédéral a répondu que les modalités pratiques de l'introduction des instruments de flexibilité devaient d'abord se régler au niveau international. A l'échelle nationale, l'exécutif a rappelé que les bases juridiques nécessaires à l'introduction de ces instruments seront ancrées dans le projet de loi sur la réduction des émissions de CO₂, alors en cours de traitement par les Chambres.⁶⁸

Klimapolitik

MOTION
DATUM: 16.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a accepté un postulat (94.3456) Baumberger (pdc, ZH) demandant que le gouvernement **favorise la recherche** afin de savoir s'il existe un seuil à partir duquel les émissions de particules de suie des moteurs diesel sont nuisibles pour la santé. Il a encore transmis comme postulat une motion (94.3131) Giezendanner (pdl, AG) demandant que, à partir du 1er janvier 1996, les véhicules routiers à moteur diesel qui seront importés en Suisse soient équipés d'un catalyseur.⁶⁹

MOTION
DATUM: 09.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats a adopté une motion de Hans Hess (prd, OW), demandant au Conseil fédéral de prendre en compte le **bois utilisé pour la construction** en tant que puits de carbone dans l'application du Protocole de Kyoto. Le Conseil fédéral a accepté ce point, mais il a combattu, en vain, l'autre partie de la motion qui le chargeait de veiller, en application de la législation sur le CO₂, à ce que le bois utilisé pour la construction soit pris en compte dans le bilan de CO₂ de la Suisse. Le gouvernement trouvait qu'il n'était pas indiqué de mentionner les produits en bois en tant que puits de carbone dans le bilan national, tant que cette mesure n'était pas reconnue au plan international.⁷⁰

MOTION
DATUM: 23.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Als Zweitrat billigte die grosse Kammer eine Motion von Ständerat Hess (fdp, OW), welche verlangt, dass die Leistungen des **CO₂-Speichers Holz** bei der Erfüllung der Klimaziele des Kyoto-Protokolls angerechnet werden. Das in der Schweiz verbaute Holz speichere rund 45 Mio Tonnen Kohlendioxid. Bundesrat und Kommissionsminderheit hatten vergeblich darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung von Bauholz als CO₂-Speicher noch nicht international anerkannt sei.⁷¹

MOTION
DATUM: 09.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine Motion Teuscher (gp, BE) betreffend **klimaneutrale Flugreisen** von Regierung, Parlament und Verwaltung ab. Gemäss Bundesrat sei der Bund bestrebt, die Zahl der Dienstreisen per Flugzeug auf einem möglichst tiefen Niveau zu halten. Den Kauf von CO₂-Kompensationstickets für obligatorisch zu erklären lehne er aber ab, da die dadurch verursachten erheblichen Mehrausgaben durch den insgesamt eher bescheidenen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen nicht gerechtfertigt seien.⁷²

MOTION
DATUM: 09.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat überwies eine Motion Hegetschweiler (fdp, ZH) zur Aufhebung des Monopols des Bundes bei der Einfuhr von gebrannten Wassern, die als Treibstoff verwendet werden. Der Bundesrat erklärte, er wolle den **Import jenes Bioethanols** liberalisieren, das dem Benzin beigemischt werden soll, um den CO₂-Ausstoss zu reduzieren und fossile Energie durch erneuerbare zu ersetzen.⁷³

MOTION
DATUM: 21.03.2007
ANDREA MOSIMANN

Das Parlament überwies im Berichtsjahr die Motion Lustenberger (cvp, LU), welche den Bundesrat auffordert, darauf hinzuwirken, dass verbautes Holz im Rahmen des Kyoto Protokolls als **CO₂-Senke** anrechenbar wird.⁷⁴

MOTION
DATUM: 21.03.2007
ANDREA MOSIMANN

Der Rat überwies eine Motion Wyss (sp, BE), mit der der Bundesrat aufgefordert werden soll, dem Parlament ein **Konzept für die Klimapolitik nach dem Kyoto-Stichdatum 2012** vorzulegen sowie die Postulate der Grünen Fraktion für einen nationalen Klimabericht (Po. 06.3594) und von Riklin (cvp, ZH) zu einer kohärenten Klimapolitik im Rahmen eines nationalen Klimaprogramms (Po. Riklin, 06.3627).⁷⁵

MOTION
DATUM: 12.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a approuvé la motion Ursula Wyss (ps, BE) chargeant le Conseil fédéral d'élaborer un programme de mise en œuvre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les **changements climatiques pour l'après-Kyoto**. Cette politique climatique nationale aura notamment pour objectif de réduire de 15 à 30% les émissions de CO₂ entre 2012 et 2020.⁷⁶

MOTION
DATUM: 16.03.2011
MARLÈNE GERBER

In der Frühjahrsession stimmte der Ständerat als Zweitrat einstimmig einem **Rahmenkredit für die globale Umwelt** zu. Der Rahmenkredit von CHF 148,93 Mio., dem der Nationalrat bereits im Vorjahr zugestimmt hatte, dient für die nächsten vier Jahre folgenden Zwecken: Beinahe CHF 125 Mio. fallen dem Globalen Umweltfonds (GEF) zu, CHF 12 Mio. dem multilateralen Ozonfonds, CHF 9 Mio. dem Klimafonds und CHF 3 Mio. sind für die Durchführung des Rahmenkredites reserviert. Der gesprochene Rahmenkredit bedeutete im Vergleich zur vorangegangenen Periode eine Aufstockung der Mittel um 35% (von CHF 109,77 Mio. auf CHF 148,93 Mio.). Dies lag einem Entscheid des Exekutivrates des GEF zugrunde, welcher für die neue Beitragsperiode einstimmig eine Erhöhung der gesamten Mittel um 50% beschlossen hatte. Da die Aufstockung in

der Schweiz im Rahmen der aktuellen Kreditlinie stattfand und zur Erreichung des Entwicklungsziels von 0,5 Prozent beitrug, war sie im Ständerat unumstritten.⁷⁷

MOTION
DATUM: 06.06.2011
MARLÈNE GERBER

In der Sommersession nahm der Nationalrat mit einer knappen Mehrheit von 87 zu 84 Stimmen eine Motion Barthassat (cvp, GE) an, welche für neuanzuschaffende **Fahrzeuge der Bundesverwaltung konkrete Grenzwerte für den CO₂-Ausstoss** festsetzen will. Um ihre Vorbildfunktion zu wahren, soll die Bundesverwaltung laut Motionär zukünftig keine Personenwagen anschaffen, die mehr als 130 g/km CO₂ ausstossen würden. Für Lieferwagen, Kleinbusse und Kleinlastwagen sei der Grenzwert 160 g/km nicht zu überschreiten. Die Behandlung der Motion im Ständerat stand im Berichtsjahr noch aus.⁷⁸

MOTION
DATUM: 29.02.2012
MARLÈNE GERBER

Die Motion Barthassat (cvp, GE), welche für neuanzuschaffende **Fahrzeuge der Bundesverwaltung konkrete Grenzwerte für den CO₂-Ausstoss** festsetzen will und welcher der Nationalrat im Vorjahr knapp zugestimmt hatte, wurde im Berichtsjahr vom Ständerat auf Anraten seiner zuständigen Kommission abgelehnt. Kommissionssprecher Berberat (sp, NE) vertrat die Ansicht, dass bestehende Regelungen der Fahrzeugverordnung des Bundes ökologischen Prinzipien bereits ausreichend Rechnung tragen würden und die Forderungen der Motion, den CO₂-Ausstoss von Personenwagen auf 130 g/km und denjenigen von Kleinbussen und Fahrzeugen zwischen 1,5 und 3,5 t auf 160 g/km zu beschränken, zu starr seien.⁷⁹

MOTION
DATUM: 16.06.2014
MARLÈNE GERBER

Markus Hutter (fdp, ZH) vertrat die Ansicht, dass das BFE den Automobilimporteuren nicht ausreichende Informationen bereitstelle, um ihren aus dem CO₂-Gesetz und der entsprechenden Verordnung erwachsenden Verpflichtungen nachkommen zu können. Überschreiten die Fahrzeugimporte den Zielwert von 130 g CO₂ pro km, müssen die Autoimporteure mit Sanktionen rechnen. Damit diese die Daten des BFE zu den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge mit den Angaben der Autohersteller angemessen vergleichen könnten, verlangte die - wegen Rücktritt Hutters durch Parteikollege Favre (fdp, NE) übernommene - Motion von BFE und Astra die kostenlose **monatliche Datenlieferung zur Kontrolle der CO₂-Sanktionen** an die Adresse der Autoimporteure. Trotz ablehnendem Antrag des Bundesrates, der sich gegen den zusätzlichen Verwaltungsaufwand sträubte und der Ansicht war, dass eine regelmässige Datenlieferung Sache des Branchenverbandes und nicht die Aufgabe der Administration sei, da sie ja bereits eine transparente Jahresendabrechnung an die Importeure adressiere, nahm der Nationalrat das Anliegen mit knappen 95 zu 89 Stimmen bei zwei Enthaltungen an. Vergeblich dagegen stellten sich die geschlossenen Fraktionen der GLP, GP und der SP, wobei sie durch eine starke Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion unterstützt wurden. Der Ständerat äusserte sich 2014 noch nicht zum Anliegen.⁸⁰

MOTION
DATUM: 16.03.2015
MARLÈNE GERBER

Entgegen dem Nationalrat, der im Vorjahr befürwortete, dass das BFE und das Astra den Automobilimporteuren anstelle der jährlichen Übermittlung **allmonatlich und kostenlos aktuelle Daten liefern** sollen, lehnte der Ständerat auf Anraten seiner Kommission die in eine Motion Hutter (fdp, ZH) verpackte Forderung im März 2015 ab. Diese Daten sollten den Importeuren zur Überprüfung dienen, dass ihre Fahrzeuge im Durchschnitt nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Kommissionssprecher Bischofberger (cvp, AI), der 10 von 13 Kommissionsmitglieder hinter sich wusste, argumentierte dabei ähnlich wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme aus dem Jahr 2012. Die Bereitstellung der Daten sei mit einem erheblichen administrativen und technischen Aufwand bei der Verwaltung verbunden und es stehe den Autoimporteuren bereits heute frei, Daten in höherer Frequenz gegen Gebühr zu beziehen. Eine kostenlose monatliche Lieferung der aufbereiteten Daten würde nach Schätzungen der Verwaltung und gemäss heutiger Gebührenerordnung zu Mindereinnahmen von CHF 1,5 Mio. führen. Zudem sei es momentan so, dass die Rohdaten der Vereinigung der Automobilimporteure zur Verfügung gestellt würden und dort in aufbereiteter Form von den Importeuren bezogen werden können.⁸¹

MOTION
DATUM: 14.09.2015
MARLÈNE GERBER

Eine bürgerliche Mehrheit der UREK-NR stürzte sich an den Bestimmungen des neuen CO₂-Gesetzes, demgemäss 100% der erforderlichen CO₂-Reduktionen bis 2020 (-20% im Vergleich zu 1990) im Inland erfolgen sollen. Sie lancierte deswegen eine – von einer starken linken Minderheit abgelehnte – Kommissionsmotion zur Änderung des CO₂-Gesetzes, mit welcher erlaubt werden soll, **50% aller Emissionsreduktionen oder mehr im Ausland** zu tätigen. Nur so könne das bereits jetzt ehrgeizige Reduktionsziel von 20% oder gar mehr tatsächlich auch erreicht werden. Die Kommissionmehrheit hob in ihrer Argumentation hauptsächlich die Preisunterschiede einer Tonne CO₂ im In- und Ausland hervor: Der Erwerb ausländischer CO₂-Zertifikate sei um einiges preiswerter, was den Anreiz zur CO₂-Reduktion im Ausland stark erhöhe. Anstoss zur Motion gab eine Kommissionssitzung im April 2015, an der die UREK-NR Kenntnis vom Bericht in Erfüllung eines Postulats Girod (gp, ZH) nahm. In besagtem Bericht zu "Kosten und Potenzial der Reduktion von Treibhausgasen in der Schweiz" erachtete der Bundesrat die Erreichung des inländischen Reduktionsziels durch die Verschärfung bestehender Massnahmen im Grunde als möglich, wies jedoch auch Mehrkosten für alle betroffenen Bereiche – Industrie und Dienstleistungen, Verkehr und Wohngebäude – aus. Im erstberatenden Nationalrat fand das Anliegen der UREK-NR, die mit 12 zu 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen für ihre Motion warb, mit Ausnahme zweier CVP-Vertreter keine Zustimmung über die SVP und die FDP hinaus, womit das Anliegen mit 73 gegen 106 Stimmen bei 4 Enthaltungen scheiterte. Ausschlaggebend für diesen Entscheid mögen die Überlegungen der Bundesrätin und des Sprechers der Kommissionsminderheit, Roger Nordmann (sp, VD), gewesen sein: Es sei wenig sinnvoll und für die betroffenen Akteure verwirrend, eine bis 2020 geltende Regelung per 2018 – dem erwarteten Termin zum Inkraftsetzen einer entsprechenden Gesetzesanpassung – zu ändern. Bundesrätin Leuthard stellte ferner in Aussicht, dass eine im Folgejahr in Vernehmlassung zu schickende Vorlage zur Regelung der Reduktionsziele bis 2030 Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Ausland vorsehen werde.⁸²

MOTION
DATUM: 21.09.2016
MARLÈNE GERBER

Ein Missverhältnis zwischen erforderlichem administrativen Aufwand und nachweisbarer Umweltwirkung ertete Jacques Bourgeois (fdp, FR) beim **Emissionshandelssystem (EHS)**. Gegenwärtig erhalten um die 50 Unternehmen aufgrund ihrer hohen Gesamtfeuerungswärmeleistung vom Bund CO₂-Emissionszertifikate zugeteilt. Stossen die Unternehmen mehr CO₂-Emissionen aus als die Menge, die ihnen aufgrund der Zertifikate zusteht, müssen sie entweder eine Busse bezahlen oder können bei anderen Unternehmen, die ihren "CO₂-Kredit" nicht ausschöpfen, zusätzliche Zertifikate erwerben. Mittelgrosse Unternehmen können sich dem EHS auf freiwilliger Basis anschliessen. Der Freiburger Nationalrat schlug nun mittels Motion vor, den Emissionshandel auch für die besagten energieintensiven Unternehmen nicht mehr länger obligatorisch zu halten, sondern auch für diese den Emissionshandel als freiwillige Massnahme anzubieten. Ferner zeigte er sich skeptisch, dass die Verhandlungen zur Verknüpfung des schweizerischen und des europäischen Emissionshandelssystems erfolgreich abgeschlossen werden könnten. Würden die EHS auch in Zukunft nicht verknüpft, sähen sich Schweizer Unternehmen weiterhin einem Wettbewerbsnachteil gegenüber europäischen Unternehmen ausgesetzt, da Letztere aufgrund des grösseren Handelsgebiets bedeutend mehr Möglichkeiten für den An- und Verkauf ihrer Zertifikate hätten.

Zuversichtlicher zeigte sich der Bundesrat in seiner Antwort zur Motion und verwies auf die im Herbst 2014 erlassene Härtefallregel, welche in Art. 55a der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen die Erhöhung der Menge an Emissionszertifikaten für EHS-Unternehmen beinhaltet, um mögliche Wettbewerbsnachteile abzufedern. In der parlamentarischen Erstberatung im Nationalrat konnte Bundesrätin Leuthard dann auch vermelden, dass die Verhandlungen mit der EU abgeschlossen sind und sich das Parlament im Jahr 2017 zur Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme wird äussern können. Ferner verwies sie auf den Widerspruch betreffend Freiwilligkeit und Wettbewerbsgleichheit. Würde man das CH-EHS auf freiwilliger Basis organisieren, wäre ein Anschluss an das EU-EHS nicht möglich, womit sich die teilnehmenden Schweizer Unternehmen mit starken Wettbewerbsnachteilen konfrontiert sähen. Trotzdem votierten die Fraktionen der SVP, FDP und BDP geschlossen für das Anliegen Bourgeois, was diesem mit einem Stimmverhältnis von 103 zu 88 Stimmen zu einer relativ komfortablen Mehrheit im Erstrat verhalf.⁸³

MOTION
DATUM: 21.09.2016
MARLÈNE GERBER

Gemäss CO₂-Gesetz und dessen Verordnung sind Unternehmen bei Herstellung, Gewinnung und Einfuhr von Brennstoffen zu einer CO₂-Abgabe verpflichtet. Im Anhang 7 zur CO₂-Verordnung definiert der Bundesrat Wirtschaftszweige, deren Unternehmen sich unter bestimmten Voraussetzungen von der Abgabe befreien können – dies unter der Bedingung, dass sie ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 in einem bestimmten Umfang reduzieren und die Fortschritte in einem jährlichen Bericht festhalten. Die geltenden Bestimmungen sehen ferner vor, dass nur Unternehmen, die gemäss aktuellen Zahlen pro Jahr Treibhausgase im Umfang von mehr als 100 Tonnen CO₂-Äquivalent ausstossen, eine solche Vereinbarung abschliessen können. Unter dem Titel "Bürokratieabbau" verlangt eine von der FDP-Fraktion eingereichte Motion nun, Unternehmen die **Befreiung von der CO₂-Abgabepflicht** zu erleichtern. Konkret soll der Anhang 7 mit der Definition der notwendigen Tätigkeiten zur Abgabebefreiung gestrichen werden; stattdessen sollen sämtliche produzierende Branchen aus Industrie und Gewerbe sowie auch gewisse Dienstleistungserbringer, namentlich Hotelbetriebe, zur Befreiung von der Abgabe ermächtigt werden. Darüber hinaus soll es auch KMU erleichtert werden, Vereinbarungen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen abzuschliessen und sich so von der CO₂-Abgabe zu befreien. Als Begründung fügten die Motionäre zum einen Wettbewerbsnachteile für Schweizer Unternehmen an, da Unternehmen in umliegenden Ländern keine CO₂-Abgabe zu entrichten hätten. Zum anderen sei der Abschluss solcher Vereinbarungen wesentlich zielführender im Hinblick auf die Verringerung von Treibhausgasemissionen als das Bezahlen der CO₂-Abgabe. In seiner Antwort stellte sich der Bundesrat gegen die Motion. Man hätte sich während den Beratungen zum CO₂-Gesetz in den Jahren 2010 und 2011 gegen eine flächendeckende Abgabebefreiung ausgesprochen und die Befreiungsmöglichkeit als flankierende Massnahme für energieintensive Unternehmen eingeführt; eine Abkehr von dieser Regelung bedürfte folglich einer Gesetzesanpassung. Ebenfalls abgelehnt worden sei damals der Vorschlag, dass die Nettobelastung aus der CO₂-Abgabe nach Abzug der Rückverteilung ausschlaggebend für die Berechtigung zur Abgabebefreiung sein soll. Dies fordern die Motionäre anstelle der in Anhang 7 geregelten Tätigkeiten. Nicht zuletzt betonte der Bundesrat, dass gerade die von der FDP-Fraktion vorgeschlagene Regelung den Bürokratieaufwand noch erhöhen würde, da mit zusätzlichen Zielvereinbarungen zu rechnen sei, die es zu prüfen gälte. Bei positivem Bescheid müssten zudem die daraus resultierenden Verpflichtungen überwacht und bei Erfüllung die Abgabe zurückerstattet werden. Mit Stichentscheid der Präsidentin Markwalder (fdp, BE) nahm der Nationalrat in der Herbstsession 2016 das Anliegen als Erstrat mit kleinstmöglicher Mehrheit an. Für die Motion stimmten die geschlossenen Fraktionen der FDP und SVP.⁸⁴

MOTION
DATUM: 13.06.2017
MARLÈNE GERBER

Da sich der Nationalrat im September 2016 für eine Motion der FDP.Liberalen ausgesprochen hatte, die allen Unternehmen die **Befreiung von der CO₂-Abgabepflicht** im Austausch zum Abschluss einer CO₂-Reduktionsvereinbarung erlauben will, machte der Bundesrat von seiner Möglichkeit Gebrauch, dem Zweitrat die Abänderung der Motion zu beantragen. Diese sah im Wesentlichen eine generelle Befreiungsmöglichkeit für alle Unternehmen aus Wirtschaftszweigen vor, die mit der CO₂-Abgabe belastet sind; dies jedoch nur „unter Wahrung der Verhältnismässigkeit“. Darüber hinaus soll diese Änderung nicht auf dem Verordnungsweg erfolgen, sondern über die geplanten Gesetzesänderungen im Rahmen der Klimapolitik nach 2020. Bundesrätin Leuthard betonte im Ständerat, dass die OECD das in der Schweiz geltende Befreiungssystem im November 2015 als ineffizient und verzerrend kritisiert hatte. Dies verlange nach einer Einschränkung der Befreiungsmöglichkeiten – entsprechend sei das vom Bundesrat vorgeschlagene Verhältnismässigkeitsprinzip in diesem Sinne zu verstehen. Sowohl der Ständerat in der Frühjahrssession 2017 als auch der Nationalrat in der darauf folgenden Sommersession nahmen den so abgeänderten Vorstoss diskussionslos an. Beide Kammern taten dies auf einstimmiges Anraten ihrer vorberatenden Kommissionen.⁸⁵

MOTION
DATUM: 19.08.2019
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CE propose, à l'unanimité, de rejeter la motion visant à **rendre la participation au SEQE facultative**. Selon elle, l'accord sur le couplage des SEQE entre la Suisse et l'UE, conclu entre-temps, a rendu la requête obsolète.⁸⁶

MOTION
DATUM: 19.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die im November 2017 von Jürg Grossen (glp, BE) eingereichte Motion **«Klimaschutz endlich auch im Flugverkehr»** forderte den Bundesrat auf, eine Abgabe, Gebühr oder Lenkungsabgabe in der Zivilluftfahrt einzuführen. Die Abgabe sei gegebenenfalls mit bestehenden internationalen oder nationalen Instrumenten abzustimmen. Die eingenommenen Gelder sollen für Umweltschutzmassnahmen im Flugverkehr und für Klimaschutzmassnahmen im Allgemeinen verwendet werden, so Grossen in seiner Begründung.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Eine solche Abgabe könne zur Verlagerung von Verkehrsströmen ins Ausland führen, was wirtschaftliche und ökologische Nachteile mit sich bringen könne. Zudem fehle in der Verfassung eine Grundlage für eine solche Steuer, was die Abgabe im Grunde darstellen würde. Schliesslich habe die Schweiz im Rahmen der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme mit der EU den Einbezug der Luftfahrt in das Schweizer Emissionshandelssystem ab 2020 vorgesehen.

In der Herbstsession 2019 befasste sich der Nationalrat mit der Motion. Umweltministerin Sommaruga wies im Rat vergeblich darauf hin, dass in der Zwischenzeit im Rahmen der Debatten zum CO₂-Gesetz der Vorschlag einer Flugticketabgabe eingebracht worden war; der Nationalrat nahm die Motion mit 112 zu 61 Stimmen bei 10 Enthaltungen deutlich an.⁸⁷

MOTION
DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die überwiesene Motion der FDP-Liberale Fraktion **«Bürokratieabbau. Allen Unternehmen die Befreiung von der CO₂-Abgabe ermöglichen»** wurde im September 2019 im Rahmen der Beratungen zur Revision des CO₂-Gesetzes von beiden Räten abgeschrieben.⁸⁸

MOTION
DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Winter 2018 respektive im Herbst 2019 schrieben die Räte die Motion der FDP-Liberalen mit dem Titel **«Bürokratieabbau in der CO₂- und Energiegesetzgebung. Einheitliche Rahmenbedingungen für den Vollzug von Zielvereinbarungen»** ab. Dies geschah im Rahmen der Beratungen über das CO₂-Gesetz.⁸⁹

MOTION
DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine überwiesene Motion von Thomas Böhni (glp, TG), welche verlangte, **synthetische, CO₂-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**, wurde im Rahmen der Botschaft des Bundesrates zur Revision des CO₂-Gesetzes zur Abschreibung beantragt. Der Bundesrat erachtete die Motion als erfüllt, indem er im CO₂-Gesetz vorschlug, dass sich Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die nachweislich aus erneuerbarer Elektrizität hergestellte Treibstoffe in Verkehr bringen, die daraus entstehenden Emissionsverminderungen an ihre durchschnittlichen Emissionen anrechnen lassen können. Aus handelsrechtlichen Gründen schlug der Bundesrat vor, dass die Anrechnung auch für im Ausland hergestellte Treibstoffe möglich ist.⁹⁰

MOTION
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat lehnte in der Herbstsession 2020 die Motion Grossen (glp, BE) **«Klimaschutz endlich auch im Flugverkehr»** stillschweigend ab, nachdem Kommissionssprecher Müller (fdp, LU) darauf verwiesen hatte, dass das Anliegen der Motion bereits im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes erfüllt worden sei.⁹¹

MOTION
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Motion **«Angabe der CO₂-Emissionen beim Kauf eines Flugtickets»** von Nationalrat Jacques Bourgeois (fdp, FR) fand in der Herbstsession 2020 im Ständerat keine Zustimmung. Da das Anliegen der Motion bereits in die Debatten zum CO₂-Gesetz eingeflossen sei, lehnte der Ständerat die Motion stillschweigend ab.⁹²

MOTION
DATUM: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ständerat Damian Müller (fdp, LU) beauftragte den Bundesrat mit seiner Motion **«CO₂-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken»**, die CO₂-Verordnung dahingehend anzupassen, dass die CO₂-Zielvorgaben in Zukunft auch für Fahrzeuge von Klein- und Nischenmarken gelten. Müller erläuterte, dass für gewisse Marken bislang ein separater Zielwert für den CO₂-Ausstoss gelte, dies betreffe zum Beispiel Jaguar, Ferrari oder Lamborghini. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und auch der Ständerat sprach sich

in der Herbstsession 2020 stillschweigend für den Vorstoss aus.⁹³

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Liberalen Parteien

Die Fraktion der Liberalen **bezweifelte die Notwendigkeit der Neat** und reichte im Herbst eine Motion ein, welche die Neat-Bundesbeschlüsse **rückgängig machen will**. Falls es trotzdem zum Bau kommt, tritt sie für nur einen Alpendurchstich, den Lötschberg, ein.⁹⁴

MOTION

DATUM: 13.03.1996
EVA MÜLLER

- 1) AB SR, 2020, S. 18 f.
- 2) AB SR, 2019, S.1087 f.
- 3) AB NR, 2020, S. 884
- 4) AB SR, 2020, S.915 ff.
- 5) Motion Borloz 18.3221
- 6) AB SR, 2019, S. 1196 f.
- 7) BO CN, 1998, p. 2203; BO CN, 1998, p. 740 s.
- 8) AB NR, 2018, S. 61 f.
- 9) BO CN, 1992, p. 292 ss.
- 10) BO CE, 2009, p. 1285.
- 11) AB SR, 2013, S. 1107 ff.
- 12) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieu économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
- 13) AB NR, 2019, S. 1709 f.
- 14) AB SR, 2020, S. 145 f.
- 15) Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20
- 16) AB NR, 2020, S. 2641 f.
- 17) BO CN, 1990, p.1081s.; BO CN, 1990, p.1082s.
- 18) BO CN, 1990, p.1075ss.
- 19) BO CE, 1990, p.649s.; BO CN, 1990, P.1907s.; BO CN, 1990, p.1268; Bund, 24.3.90; TW et JdG, 26.3.90; BaZ, 28.3.90; presse des 29.8., 30.8. et 14.9.90 ainsi que DP, 1007, 13.9.90.
- 20) BO CE, 1990, p.290s.; BO CN, 1990, p.1906s.; NZZ, 11.10.90.
- 21) BO CN, 1990, p.1267; BO CN, 1990, p.1906; Presse du 1.12.90; NZZ, 3.12.90.
- 22) BO CN, 1992, p. 347 ss.; BO CN, 1992, p. 355 ss.
- 23) BO CE, 1992, p. 518 s.; BO CN, 1992, p. 2743 ss.; NQ, 1.2, 27.9 et 15.10.92; Suisse, 6.2 et 21.2.92; 24 Heures, 20.2.92; BZ, 2.3.92; TA, 6.3.92; presse du 28.4.92; LM, 11.5.92; Express et Dém., 17.6.92.
- 24) BO CN, 1999, p. 1202 s.
- 25) BO CN, 2000, p. 532 ss. (crédit) et 768 (motion); BO CN, 2000, p. 654; Lib., 25.8.00
- 26) BO CE, 2001, p. 106 s.; BO CN, 2001, p. 988; TG, 18.1, 27.1 et 26.6.01; LT, 17.2 et 6.9.01; presse du 18.9 et 25.9.01; 24h, 6.12.01.
- 27) BO CE, 2002, p. 456; BO CN, 2002, p. 2067; SGT, 19.6.02.
- 28) 24h, 12.9.03; LT, 2.12.03; presse du 22.11 (patrouilles) et 29.12.03 (fiches); OFT, communiqué de presse, 5.12.03 (vidéosurveillance); BO CN, 2002, p. 1686; BO CE, 2003, p. 1017 s.
- 29) BO CN, 2007, p. 1712.
- 30) BO CE, 2007, p. 922 ss. (Pfisterer); BO CN, 2007, p. 2061 (Wehli et Leutenegger Oberholzer); presse du 5.10.07 (Pfisterer). Concernant la réévaluation des coûts finaux de la NLFA, cf. presse du 10.8.07; DETEC, communiqué de presse, 9.8.07.
- 31) BO CE, 2008, p. 280 ss. (Pedrina) et 861 s. (Büttiker); BO CN, 2008, p. 1956.
- 32) BO CN, 2009, p. 1045; BO CE, 2009, p. 669; BO CN, 2009, p. 667 ss.
- 33) BO CE, 2009, p. 672.
- 34) BO CN, 2009, p. 222; BO CE, 2009, p. 672; BO CN, 2009, p. 234.
- 35) BO CN, 2009, p. 1927 s.
- 36) BO CN, 2010, p. 225 s.
- 37) BO CE, 2010, p. 440.
- 38) BO CE, 2010, p. 184; BO CN, 2010, p. 1000 ss.
- 39) AB NR, 2011, S. 1265; AB SR, 2011, S. 901; AB SR, 2010, S.898 f.; NZZ, 25.1.11, CdT, 25.2.11.
- 40) AB NR 2011, S. 183 ff., 194; AB SR, 2011, S. 933.
- 41) AB SR, 2012, S. 828; AB NR, 2012, S. 2241.
- 42) AB NR, 2017, S. 322 f.
- 43) AB SR, 2017, S. 597 f.
- 44) AB NR, 2018, S. 63 f.
- 45) AB NR, 2018, S. 322 f.
- 46) AB SR, 2019, S. 171 ff.
- 47) AB NR, 2019, S. 829 f.
- 48) AB NR, 2020, S. 244 ff.; AB NR, 2020, S. 254; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.01.20
- 49) AB NR, 2020, S. 1139 f.
- 50) AB SR, 2020, S. 846
- 51) AB SR, 2020, S. 847
- 52) AB NR, 2020, S. 1894
- 53) AB NR, 2020, S. 2643 ff.
- 54) AB NR, 2020, S. 2645
- 55) AB NR, 2017, S. 1059 ff.
- 56) AB SR, 2017, S. 593 ff.
- 57) AB NR, 2019, S. 832 f.
- 58) AB NR, 2020, S. 469 ff.; AB SR, 2020, S. 262 ff.
- 59) BBI 2020, 3359
- 60) AB NR, 2020, S. 2645 ff.
- 61) AB NR, 2019, S. 721 f.

- 62) AB NR, 2019, S. 1520 f.
- 63) AB SR, 2020, S. 1269 f.
- 64) AB NR, 2016, S. 1139 f.
- 65) AB SR, 2017, S. 165 f.
- 66) AB NR, 2005, S. 1973 und Beilagen V, S. 349 ff.; AB SR, 2006, S. 910 und Beilagen IV, S. 58 ff.
- 67) AB NR, 2020, S. 2692
- 68) BO CN, 1998, p. 2190 s.
- 69) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.
- 70) BO CE, 2004, p. 850.
- 71) AB NR, 2006, S. 467 f.; Siehe auch die Antwort des BR auf eine Anfrage der SVP-Fraktion in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 167 f.
- 72) AB NR, 2006, S. 604.
- 73) AB NR, 2006, S. 612 f.
- 74) AB NR, 2007, S. 495; AB SR, 2007, S. 931.
- 75) AB NR, 2007, S. 501 (Motion Wyss), 502 (Postulat Grüne Fraktion) und 503 (Postulat Riklin).
- 76) BO CE, 2008, p. 140 s.
- 77) AB SR, 2011, S. 267 f.; BBl, 2011, S. 2937 f.
- 78) AB NR, 2011, S. 915.
- 79) AB SR, 2012, S. 59.
- 80) AB NR, 2014, S. 1114
- 81) AB SR, 2015, S. 206
- 82) AB NR, 2015, S. 1531 ff.
- 83) AB NR, 2016, S. 1484 f.
- 84) AB NR, 2016, S. 1485 f.
- 85) AB NR, 2017, S. 1062; AB SR, 2017, S. 258 f.
- 86) Rapport de la CEATE-CE du 19.8.19
- 87) AB NR, 2019, S. 1719 f.
- 88) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 89) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 90) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 91) AB SR, 2020, S. 668
- 92) AB SR, 2020, S. 668
- 93) AB SR, 2020, S. 844
- 94) JdG, 9.9.96; Verhandl. B. vers. 1996, III, S. 109.