

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Eisenbahn, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Postulat</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Ammann, Amando  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gerber, Marlène  
Holenstein, Katrin  
Mosimann, Andrea  
Porcellana, Diane  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge  
Ziehli, Karel  
Zumofen, Guillaume

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Ammann, Amando; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Holenstein, Katrin; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Klimapolitik, Postulat, 1988 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Aussenpolitik</b>	1
<b>Wirtschaft</b>	1
Geld, Währung und Kredit	1
Nationalbank	1
Versicherungen	1
Landwirtschaft	2
Landwirtschaft und Umweltschutz	2
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	2
Energie	2
Energiepolitik	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	4
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	13
Schiffahrt	13
Umweltschutz	14
Naturschutz	14
Allgemeiner Umweltschutz	14
Klimapolitik	14

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>SNB</b>	Schweizerische Nationalbank
<b>APK-NR</b>	Aussenpolitische Kommission des Nationalrates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>IPCC</b>	Intergovernmental Panel on Climate Change
<b>UVP</b>	Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>KTU</b>	Konzessionierte Transportunternehmungen
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>EDA</b>	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>STEP</b>	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
<b>PTT</b>	Post-, Telefon- und Telegrafbetriebe
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>BehiG</b>	Behindertengleichstellungsgesetz
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<b>IZA</b>	Internationale Zusammenarbeit
<b>NET</b>	Negativemissionstechnologien
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>BNS</b>	Banque nationale suisse
<b>CPE-CN</b>	Commission de politique extérieure du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>GIEC</b>	groupes d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
<b>EIE</b>	étude d'impact sur l'environnement
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>ETC</b>	Entreprises de transport concessionnaires
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>DFAE</b>	Département fédéral des affaires étrangères
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>PRODES</b>	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
<b>PTT</b>	Postes, téléphones, télégraphes
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>LHand</b>	Loi sur l'égalité pour les handicapés

<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire
<b>CI</b>	coopération internationale
<b>NET</b>	Technologies d'émission négative
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen

# Allgemeine Chronik

## Aussenpolitik

### Aussenpolitik

POSTULAT  
DATUM: 19.06.2020  
AMANDO AMMANN

Nationalrat Niklaus Gugger (evp, ZH) forderte den Bundesrat mit seinem Postulat dazu auf, eine «**Strategie der Schweiz für den Umgang mit den afrikanischen Staaten**» für die kommenden zehn Jahren vorzulegen. Der Bundesrat solle einen «Whole of Government»-Ansatz verfolgen und die Aussenpolitik und Entwicklungszusammenarbeit mit Aspekten der Steuerpolitik, der Migrations- und Arbeitsmarktpolitik, der Umwelt- und Klimapolitik sowie der Wirtschaftspolitik verknüpfen. Der Postulant nahm in seiner Begründung Bezug auf den Aussenpolitischen Bericht 2018, in dem verdeutlicht werde, dass ein prosperierender afrikanischer Kontinent im Interesse der Schweiz sei. Auch sei der Fokus auf afrikanische Staaten in der IZA-Botschaft 2021-2024 ein Hinweis darauf, dass Afrika in Zukunft für die Schweiz an Bedeutung gewinnen dürfte. Während die Perspektive des EDA in den vorliegenden Berichten omnipräsent sei, bliebe das Vorgehen der anderen Departemente in Fragen der zukünftigen Afrika-Strategie aussen vor. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats, da im Anschluss an die neue Aussenpolitische Strategie 2020-2023 mehrere regionale Strategien, unter anderem auch für Afrika, geplant seien und die Arbeit daran 2020 beginnen werde. in der Sommersession 2020 folgte der Nationalrat der Empfehlung der Exekutive und nahm das Postulat stillschweigend an.<sup>1</sup>

## Wirtschaft

### Geld, Währung und Kredit

#### Nationalbank

POSTULAT  
DATUM: 30.10.2020  
GUILLAUME ZUMOFEN

La majorité de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil national (CER-CN) a déposé un postulat qui charge le Conseil fédéral d'établir un rapport sur **le rôle de la Banque nationale suisse (BNS) pour atteindre les objectifs de développement durable de la Confédération**. Une minorité Matter (udc, ZH), emmenée essentiellement par des député.e.s UDC et PLR, s'est opposée au postulat. L'objectif du postulat est de déterminer comment la BNS peut contribuer à la coordination des mesures climatiques dans la finance, et quels sont les effets des risques climatiques et environnementaux sur la stabilité financière.

Le Conseil fédéral s'est montré favorable au postulat. Il a indiqué qu'un tel rapport complèterait les récents développements législatifs en finance durable.

En chambre, l'objet a été **adopté** par 100 voix contre 83 et 1 abstention. L'UDC et le PLR n'ont réussi à convaincre que 3 député.e.s du groupe du Centre. Les voix du camp rose-vert, rejointes par les Vert'libéraux et la majorité du groupe du Centre, ont fait pencher la balance.<sup>2</sup>

### Versicherungen

POSTULAT  
DATUM: 19.06.2020  
GUILLAUME ZUMOFEN

En ligne avec l'**Accord de Paris** sur le climat, Meret Schneider (verts, ZH) a demandé au Conseil fédéral de présenter un rapport sur les mesures – incitatives, dissuasives ou régulatrices – potentielles pour **empêcher les entreprises, dont les activités sont en contradiction avec les objectifs** de cet accord, **d'être assurées auprès d'une compagnie d'assurance helvétique**.

Le Conseil fédéral s'est opposé au postulat. Il estime que le postulat 19.3966, qui étudie la compatibilité des flux financiers avec les objectifs climatiques de l'Accord de Paris, répond déjà à la problématique soulevée par la parlementaire zurichoise. Le postulat a été rejeté par le Conseil national sans discussion.<sup>3</sup>

## Landwirtschaft

### Landwirtschaft und Umweltschutz

POSTULAT  
DATUM: 27.09.2019  
KAREL ZIEHLI

Le Conseil fédéral proposant d'accepter le postulat von Siebenthal (udc, BE) qui demande la mise en place de **mesures efficaces et modernes de lutte et de prévention contre les incendies de forêt**, celui-ci est accepté tacitement par la chambre du peuple. Ce postulat provient de l'inquiétude du conseiller national UDC quant à l'augmentation des incendies, due à l'accroissement des périodes de sécheresse et au réchauffement climatique, combinés au comportement de la population, directement responsable de la moitié de ceux-ci.<sup>4</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energiepolitik

POSTULAT  
DATUM: 05.03.2019  
MARCO ACKERMANN

Der Nationalrat folgte den Empfehlungen des Bundesrates und lehnte im März 2019 mit 117 zu 71 Stimmen bei 1 Enthaltung ein Postulat Grossen (glp, BE) ab, mit welchem der grünliberale Nationalrat vom Bundesrat einen Bericht forderte, wie in der zweiten Etappe der Energiestrategie 2050 ein staatsquotenneutrales und für die Bevölkerung und Wirtschaft möglichst verkraftbares, unbürokratisches und **mehrheitsfähiges Klima- und Energielenkungssystem** auf Gesetzesebene eingeführt werden könnte. Die Einführung von Lenkungsabgaben sei gemäss Grossen effizient und auch nötig, da die in der ersten Etappe beschlossenen Fördermassnahmen befristet seien und es deshalb einer effizienten Nachfolgelösung bedürfe. Die neue Umweltministerin Simonetta Sommaruga plädierte im Namen des Bundesrates für eine starke Klimapolitik und betonte die Wichtigkeit der aktuellen Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Jedoch fokussiere dieses Postulat zu stark auf ein bestimmtes Element, zudem habe der Bundesrat ein solches Lenkungssystem bereits im Jahr 2015 unter dem Namen Klima- und Energielenkungssystem vorgeschlagen; es sei aber vom Parlament 2017 abgelehnt worden. Gegen ein solches Postulat stimmten auch die 30 an der Abstimmung teilnehmenden Nationalrätinnen und Nationalräte der FDP-Fraktion, was bei Jürg Grossen gemäss Presse auf Kritik stiess, da die Parteispitze wenige Wochen zuvor angekündigt hatte, eine grünere Politik betreiben zu wollen.<sup>5</sup>

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

POSTULAT  
DATUM: 22.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les problèmes de ferroutage ont fait l'objet de diverses interventions parlementaires.** Le postulat Bühler (ps, SH), transmis par la petite chambre, désire, de la part des CFF, une collaboration avec le transport routier dans le domaine du trafic de marchandises, en vue, en particulier, d'un financement commun des installations nécessaires au transport combiné rail/route. Le Conseil national a, pour sa part, accepté le postulat Eggenberg (ps, BE) (90.424) demandant de subventionner le trafic combiné avec conteneurs intermodaux au moyen du produit sur les droits d'entrée des carburants. Cette même chambre a encore adopté partiellement comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) (89.646) qui se préoccupait du blocage toujours plus important du trafic des poids lourds dans le Tessin, à la frontière italienne. Parmi plusieurs exigences, figurait la demande d'un renforcement anticipé de la ligne ferroviaire Bellinzona-Luino afin d'augmenter les capacités de ferroutage sur ce tronçon.<sup>6</sup>

POSTULAT  
DATUM: 11.06.2012  
NIKLAUS BIERI

Das im Mai des Berichtjahres im Ständerat eingereichte Postulat Abate (fdp, TI) fordert vom Bundesrat einen Bericht zur strategischen Vision der **Entwicklung der Nord-Süd-Verbindung der Bahn**, speziell der Gotthardachse. Von mehreren Sprechern wurde in der Debatte auf die Notwendigkeit einer Gesamtschau über die strategische Entwicklung hingewiesen. Bundesrätin Leuthard betonte in ihrer Antwort, dass sich strategisch seit der Neat-Strategie nichts geändert habe und man nun in der Umsetzungsphase stehe, in welcher neben der Schweiz auch Deutschland und Italien halten müssten, was abgemacht worden sei. Der Ständerat überwies das Postulat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 29 zu 3 Stimmen.<sup>7</sup>

## Strassenverkehr

**POSTULAT**  
DATUM: 16.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un **postulat** de sa commission inspiré par une pétition déposée par les organisations IG Velo et ATE et qui invite le gouvernement à intervenir auprès des entreprises de transports publics afin que **l'accès des bicyclettes aux gares** ainsi que la possibilité de les transporter soient améliorés.<sup>8</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 23.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Stillschweigend überwies die Grosse Kammer ein Postulat Darbellay (cvp, VS), das eine Eignungsprüfung der Bahn- und Autobahninfrastruktur zur **Installation von Photovoltaikanlagen** wünscht.<sup>9</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 21.09.2016  
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Viola Amherd (cvp, VS) verlangte in einem Postulat vom Dezember 2014, dass für den **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** der obligatorische Bahnverlad geprüft werde. Sie begründete ihren Vorstoss mit den immer wieder vorkommenden gefährlichen Zwischenfällen auf der Simplon-Passstrasse. Schon im Januar 2015 ereignete sich erneut ein Unglück auf dieser Strecke als einem mit Aceton beladenen Lastwagen die Bremsen versagten und er nach waghalsigen Ausweichmanövern von der Strasse abkam und in Brand geriet. Der Bundesrat empfahl das Postulat im Februar 2015 trotzdem zur Ablehnung. In der Debatte, welche im September 2016 im Nationalrat geführt wurde, zeigte Bundesrätin Leuthard Verständnis dafür, dass solche Ereignisse die Bevölkerung beschäftigten. Leuthard führte aber auch aus, das Astra habe am Simplon jährlich CHF 30-40 Mio. in die Sicherheit investiert und eine stehende Arbeitsgruppe prüfe laufend weitere Massnahmen. Den Gefahrguttransport auf die Schiene zu verlagern, sei beim Simplon keine Option. Die grosse Kammer sah das anders und nahm die Motion mit 98 zu 94 Stimmen bei 2 Enthaltungen knapp an.<sup>10</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat kam dem aus dem Postulat Amherd (cvp, VS) stammenden Auftrag, einen Bericht zum **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** zu verfassen, im Verlagerungsbericht 2017 nach. Darin kommt er bezüglich dem Gefahrguttransport am Simplon zum Schluss, dass ein generelles Gefahrgutverbot auf der Simplon-Passstrasse umsetzbar wäre, sollte ein solcher politischer Auftrag vom Parlament formuliert werden. Bezüglich der Infrastruktur seien die notwendigen Voraussetzungen für den Bahnverlad gegeben, sofern die Risikoanalyse positiv ausfalle. Alternativ zum Verbot empfahl der Bundesrat im Bericht eine Selbstverpflichtung der Branche zu sicheren und umweltfreundlichen Transporten im Alpenraum.<sup>11</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Das Postulat Amherd (cvp, VS) zum **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** wurde im Juni 2018 vom Nationalrat abgeschrieben, nachdem das Anliegen des Postulats 2017 Eingang in den Verlagerungsbericht 2017 gefunden hatte und der Vorstoss vom Bundesrat im März 2018 zur Abschreibung beantragt worden war.<sup>12</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Die **zeitgemässe und zukunftsgerichtete Erhebung der Umweltauswirkungen von Personenwagen** verlangte Nationalrat Grossen (glp, BE) mit einem Postulat. Mit einem Bericht solle der Bundesrat Klarheit über die Umweltauswirkungen von Personenwagen aller Antriebssysteme schaffen, wobei die Resultate verständlich und für alle Antriebsarten identisch dargestellt werden sollen. Grossen begründete sein Postulat mit der angesichts vielfältiger und qualitativ unterschiedlicher Studien und verschiedenen Messgrössen wachsenden Verunsicherung in der Bevölkerung. Um eine angemessene Konsumentscheidung zu treffen, sei die Bevölkerung auf einen Bericht angewiesen, der die Umweltauswirkungen verschiedener Antriebsarten korrekt und verständlich vergleiche.

Das Postulat wurde von Nationalrat Wobmann (svp, SO) bekämpft: Er verlangte im Plenum des Rats, welcher das Postulat im September 2019 behandelte, dass «das UVEK besser überlegen» solle, «wie die Strasseninfrastruktur auf Vordermann gebracht werden» könne, «anstatt für viel Geld nutzlose Berichte» zu erstellen.

Bundesrätin Sommaruga unterstützte das Postulat jedoch. Sie verwies auf die «Roadmap Elektromobilität 2022», in deren Rahmen ein ähnlicher Bericht für Personenwagen mit Elektroantrieb erstellt werde. Diese Arbeiten könnten dann mit einem Vergleich von Personenwagen anderer Antriebsart verbunden werden. Die SVP-



Fraktion stimmte geschlossen dagegen, alle anderen Fraktionen stimmten zu: Mit 125 zu 65 Stimmen (0 Enthaltungen) wurde das Postulat angenommen.<sup>13</sup>

## Eisenbahn

POSTULAT  
DATUM: 28.11.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Während sich bei der Frage der Linienwahl der NEAT die Kantone darum reissen, dass die neue Verbindung bei ihnen durchführe, zeigte sich bei den ersten Schritten zur Realisierung der im Vorjahr vom Volk beschlossenen Bahn 2000, dass der heftigste **Widerstand gegen die Neubaustrecken** aus den betroffenen Kantonen kommt. In der Detailplanung zum Vorprojekt berücksichtigten die SBB zwar einige Vorschläge der Anwohner und der Kantonsbehörden **zur Linienführung zwischen Mattstetten (BE) und Rothrist (AG) sowie auf dem Solothurner Ast**. Die auch von den Kantonsregierungen Berns und Solothurns unterstützten Begehren nach zusätzlichen Untertunnelungen, welche Mehrkosten in der Höhe von rund CHF 400 Mio verursachen würden, lehnten die Bundesbahnen aus finanziellen Gründen jedoch ab. Der Bundesrat zeigte sich in seiner Antwort auf eine Einfache Anfrage (DA 88.1012) Luder (svp, BE) freilich bereit, dem Parlament unter Umständen einen Zusatzkredit zur Realisierung von umweltfreundlicheren Lösungen zu unterbreiten. Widerstand gegen die Bahn 2000 hat sich nun ebenfalls im Kanton Baselland formiert. Auch dort verlangte die Opposition, dass die neue Linie grösstenteils unter den Boden zu legen sei. Im Nationalrat kam die Bahn 2000 in mehreren Vorstössen zur Sprache: Die Volkskammer überwies in Postulatform Forderungen für die Erarbeitung eines langfristigen Bauplans (Po. 87.97), für Zusatzkredite für Umweltschutzmassnahmen im Raume Solothurn (Po. 88.553), für ein Lärmschutzkonzept (Po. 88.798) und für die Suche nach möglichst umweltschonenden Lösungen mit grosszügigen Entschädigungen für die durch den Bahnbau betroffenen Landwirte (Po. 87.943) (siehe auch Ip. 87.938).<sup>14</sup>

POSTULAT  
DATUM: 05.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

Au Conseil national, deux interventions se préoccupèrent de ces questions; d'une part, la motion Béguelin (ps, VD) (90.300), transmise comme postulat, a demandé au Conseil fédéral d'étudier **les possibilités de jonctions au TGV par cinq axes différents** et, d'autre part, le postulat Müller (prd, ZH) (90.628), accepté, a insisté sur **la nécessité pour les régions du centre, du nord-est et du nord-ouest de la Suisse d'être reliées au réseau à grande vitesse**.<sup>15</sup>

POSTULAT  
DATUM: 14.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Une autre motion concernant Rail 2000 a été transmise comme postulat par la grande chambre**. Emanant de O. Zwygart (pep, BE) (Mo. 90.796), elle exige, dans le cadre du doublement de la voie ferrée entre Douanne et La Neuveville, l'établissement d'un long tunnel ferroviaire qui contournerait le village de Gléresse afin de préserver le site et le paysage. Plus généralement, le postulat Allenspach (prd, ZH) (Po. 89.729) s'est attaché à demander l'élaboration d'un plan sectoriel pour Rail 2000 afin de régler l'utilisation des parcelles appartenant aux CFF qui se trouvent aux abords des gares, afin d'y concentrer les installations rassemblant un grand nombre de personnes et créant, de ce fait, une forte circulation.<sup>16</sup>

POSTULAT  
DATUM: 14.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

La même chambre accepta également le postulat Eggenberger (ps, BE) souhaitant que, toujours dans le cadre de la révision de la LCF, le gouvernement inclue dans son projet **un article ordonnant une égalité de traitement entre les services d'autos postales des PTT et les ETC** en matière d'indemnisation pour les prestations effectuées en faveur de l'économie générale.<sup>17</sup>

POSTULAT  
DATUM: 29.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les cantons de Suisse orientale ont été particulièrement soucieux de raccorder leur région à la NLFA**. Le Conseil national a, à ce sujet, transmis le postulat Ruckstuhl (pdc, SG; Po. 90.335). D'autre part, proposition fut faite, à cette fin, de percer un tunnel entre Arth-Goldau et Pfäffikon (SZ). Dans le même but, mais concernant plus spécifiquement les Grisons, le conseiller aux Etats L.M. Cavelti (pdc, GR) a lancé l'idée d'une variante 'mini Y' Coire-Trun-Gothard, en tunnel par Trun et Sedrun.<sup>18</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.02.1991  
SERGE TERRIBILINI

**Le Conseil national a transmis un postulat de sa Commission des transports et du trafic visant à améliorer la collaboration entre les CFF, les PTT et les entreprises de transport concessionnaires (ETC).** Cela devrait notamment concerner des conventions sur la répartition du trafic entre les CFF et le BLS (Berne-Lötschberg-Simplon) en matière de transit alpin, la création d'une assemblée comprenant des représentants des CFF, des PTT et des ETC et, en général, optimiser, rationaliser et coordonner les activités de ces trois entités.<sup>19</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.03.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat Flückiger (prd, JU) demandant au gouvernement de mener une **étude sur l'intégration du réseau ferroviaire suisse au réseau à grande vitesse de la CE**; en effet, en 1990, la CE avait adopté un plan pour un réseau ferroviaire européen à grande vitesse qui prévoit, outre la construction de certaines infrastructures, quelques uniformisations, en particulier pour les techniques de sécurité.<sup>20</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 21.03.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat une motion du Conseil des Etats concernant la compétence du parlement au sujet des **investissements des CFF**. Actuellement, les Chambres ne peuvent que se prononcer sur l'ensemble du budget annuel des CFF et prendre acte du plan d'investissements à moyen terme. Or, les sénateurs désirent avoir également un droit de regard sur le budget des investissements, le plan des investissements à moyen terme ainsi que les crédits d'engagement concernant de grands projets d'infrastructure (Voir aussi).<sup>21</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 21.06.1991  
SERGE TERRIBILINI

**Le Conseil national, pour sa part, a transmis comme postulat trois motions.** La première, de R. Büttiker (prd, SO) (Po. 90.924) demande une modification de la législation ferroviaire pour que les dispositions techniques puissent s'appliquer au monorail. La seconde, émanant de K. Schüle (prd, SH) (Po. 90.865) vise à améliorer l'offre de marchandises et de services dans les gares par une modification des dispositions relatives aux services accessoires des CFF dans la loi sur les chemins de fer. Cela devrait concerner l'uniformisation des heures d'ouverture de ces exploitations avec celles des routes nationales et des aéroports, ainsi que la simplification des procédures de recours en cas de contestation. La troisième, enfin, provient de H. Seiler (udc, BE) (Po. 91.3115) et charge le Conseil fédéral de modifier la législation ferroviaire, afin que les téléphériques fournissant des prestations de service public puissent bénéficier de mesures financières d'encouragement prévues par la loi sur les chemins de fer.<sup>22</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.10.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat de sa commission sur la **gare de Lucerne**. Ce texte demande au gouvernement d'examiner comment il serait possible d'augmenter ses capacités.<sup>23</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 04.10.1991  
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil national a adopté un **postulat** de sa commission des transports et du trafic **demandant au Conseil fédéral l'élaboration d'un rapport sur le trafic régional**. Il devra étudier la situation actuelle et les perspectives de développement (Voir aussi Rail 2000).<sup>24</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 04.10.1991  
SERGE TERRIBILINI

En outre, le Conseil national a transmis un **postulat** (Po. 91.3112) du groupe radical-démocratique **qui demande au gouvernement de faire comprendre à la CE que les travaux pour la construction de la NLFA ne commenceront que lorsque le traité sur le trafic de transit sera mis sur pied**.<sup>25</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national, par le biais d'un postulat de sa commission, a invité le gouvernement à présenter, dans un plan à moyen terme des CFF pour les années 1993-1997, un **taux de couverture des coûts nets constants**.<sup>26</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 09.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

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

Par ailleurs, une expertise menée par le professeur zurichois E. Rühli sur le partage des compétences au niveau de la direction des CFF a conclu qu'une répartition plus stricte devait être effectuée. Ainsi, le domaine politique devrait être de la compétence exclusive des Chambres et du Conseil fédéral, tandis que la direction générale des CFF devrait se consacrer uniquement à la gestion de l'entreprise.<sup>27</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a rejeté, pour des raisons financières, le postulat Bircher (ps, AG) (Po. 90.996) qui entendait transformer la carte journalière en carte valable 24 heures et étendre la validité de la carte familiale aux grand-parents. Par contre, il a transmis le postulat Béguelin (ps, VD) souhaitant que, dans le cadre du nouveau contrat entre CFF et PTT pour le **transport de colis postaux et de lettres**, l'accent soit mis sur le **transfert de la route au rail** de ce type de transports, et que les intérêts des entreprises concessionnaires soient préservés en matière de transports postaux.<sup>28</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.06.1992  
SERGE TERRIBILINI

**Le Conseil national a transmis le postulat Bircher (pdc, AG)**. Préoccupé par l'amélioration du trafic ferroviaire dans la vallée du Rhin, de Stein (AG) à Winterthour notamment, le député a proposé d'y réaliser pleinement les objectifs de Rail 2000. Sont en particulier concernés la mise sur pied d'un plan d'ensemble du trafic régional, une amélioration des horaires et des dessertes, une meilleure coordination des transports entre l'Allemagne et la Suisse et l'arrêt du démantèlement de certaines lignes.<sup>29</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

La même Chambre a encore accepté le postulat Baumberger (pdc, ZH) **souhaitant que les trains internationaux** de la ligne Stuttgart-Zurich **passent par Schaffhouse-Winterthour-Zurich-Aéroport** afin de revaloriser ce tronçon, de mieux absorber le trafic Nord-Sud et d'améliorer la situation économique des régions traversées.<sup>30</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil national a accepté le postulat Schmidhalter (pdc, VS) demandant que la Suisse participe à la commande franco-germano-belgo-néerlandaise de rames de **TGV quadricourant** afin d'assurer la liaison **directe Paris-Milan par Genève, Lausanne et Brigue**.<sup>31</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Nabholz (prd, ZH) qui demande l'instauration d'un **organe indépendant chargé d'enquêter sur les accidents des CFF**.<sup>32</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.03.1994  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un **postulat** Wanner (prd, SO) **demandant** au gouvernement **de présenter un rapport sur Rail 2000 et les NLFA afin de mettre en évidence le poids de leur financement sur le budget** de la Confédération.<sup>33</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 10.06.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a également transmis un postulat Strahm (ps, BE) priant le gouvernement **de prendre des mesures pour que l'adjudication publique** et la passation des mandats concernant les NLFA **se fassent de manière à permettre le jeu de la libre concurrence**. L'auteur du postulat invite également l'exécutif à examiner les possibilités permettant une gestion rationnelle des risques ainsi que celles concernant l'institution d'une responsabilité solidaire entre les différents fournisseurs par le biais d'un consortium.<sup>34</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 26.06.1998  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a transmis un postulat Ratti (pdc, TI) invitant le Conseil fédéral à examiner la construction d'un tronçon ferroviaire d'environ cinq kilomètres permettant de compléter la **ligne ferroviaire Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa**, en attendant la réalisation du raccordement sud de la NLFA. L'intervenant a motivé sa demande par la nécessité de rallier le nouvel aéroport international de Milan, inauguré en octobre de l'année sous revue (Malpensa 2000). Une liaison entre Mendrisio et Varese profiterait aux lignes ferroviaires déjà existantes et pourrait bénéficier de contributions financières de l'Union européenne.<sup>35</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 24.03.2006  
MAGDALENA BERNATH

Diskussionslos überwies der Nationalrat ein Postulat Müller (fdp, SG), das den Bundesrat beauftragt zu prüfen, wie auf der Ost-West-Achse – insbesondere zwischen der Schweiz resp. den westlichen Nachbarn und den neuen EU-Mitgliedern im Osten – ein modernes, leistungsfähiges **Bahngüterverkehrssystem für den Transport von Wechselbehältern und Containern** eingerichtet werden könnte. Zu SBB Cargo siehe hier.<sup>36</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 22.06.2007  
NICOLAS FREYMOND

La Chambre basse a approuvé sans discussion un postulat Donzé (pev, BE) chargeant le Conseil fédéral de présenter un rapport sur les avantages que présenterait **l'achèvement de l'équipement technique ferroviaire du tunnel de base du Lötschberg entre Mitholz et Ferden**. Le renoncement à l'équipement de la deuxième galerie de ce tronçon ayant occasionné une réduction de la capacité totale du tunnel de base, il s'agit d'évaluer le coût qu'impliquerait son achèvement à la lumière du gain potentiel au niveau de l'exploitation. Le cas échéant, le Conseil fédéral doit fournir une évaluation des délais de réalisation de l'ouvrage. Concernant le renoncement à certains projets pour des motifs financiers, voir ici (2004) et ici (2005).<sup>37</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 09.03.2009  
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a adopté tacitement un postulat Reymond (udc, GE) priant le Conseil fédéral d'examiner la **possibilité pour les cantons de préfinancer les projets d'infrastructures ferroviaires** reconnues comme options d'extension dans le message sur la vue d'ensemble FTP (fonds pour les transports publics) et d'indiquer, le cas échéant, les modifications législatives nécessaires.<sup>38</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 08.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a transmis au Conseil fédéral, par 82 voix contre 74 - le vote a révélé un clivage très net entre, d'une part, le PS, le PDC et les Verts et, d'autre part, le PLR et l'UDC -, un postulat de la CTT-CN le chargeant de présenter un rapport sur les conditions juridiques et politiques nécessaires à la **reprise par les CFF de toutes les concessions pour l'exploitation du réseau à voie normale**. Dans la perspective d'un accroissement de la concurrence internationale en matière de transport de voyageurs comme de marchandises à moyen terme, le postulat vise à renforcer la compétitivité des CFF, seule entreprise concessionnaire susceptible de faire face à la concurrence étrangère, afin de conserver un opérateur national à travers lequel la Confédération pourra poursuivre sa politique des transports.<sup>39</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a par ailleurs adopté tacitement un postulat Segmüller (pdc, LU) confiant au gouvernement l'examen de mesures visant à **combler le retard en matière d'entretien du réseau CFF**.<sup>40</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.11.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im April nahm der Nationalrat diskussionslos ein Postulat seiner KVF an, das neben einer konsistenten Terminalplanung und der Beschleunigung der bereits beschlossenen ZEB-Projekte auch den **4-Meter-Korridor** auf der Gotthardachse ab Eröffnung des Gotthardbasistunnels forderte. Letzteres streben auch die Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) an, die beide im Verlauf des Berichtsjahrs überwiesen wurden. Um den kostenintensiven Ausbau der Tunneln auf den Zufahrtsstrecken zur NEAT auf eine Scheitelhöhe von vier Metern zu umgehen, brachte ein Postulat Savary (sp, VD) (11.3490) das sogenannte Modalohr-Konzept ins Spiel. Dieses sieht den Transport der Sattelanhänger auf speziell konstruierten Niederflur-Doppelwagen vor. Die Kleine Kammer überwies auch das Postulat – diskussionslos und einstimmig.<sup>41</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.09.2012  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Baumann (cvp, UR) verlangt vom Bundesrat die Ausarbeitung eines Konzepts zur **zukünftigen Nutzung der Bahninfrastruktur auf der Gotthard-Bergstrecke**, deren Nutzung sich mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels drastisch verändern wird. Der Ständerat überwies das Postulat Ende September.<sup>42</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.09.2012  
NIKLAUS BIERI

**Das brachliegende Potenzial von Eisenbahnnebenstrecken nutzbar zu machen** ist das Ziel eines Postulats Fetz (sp, BS). Das Postulat beauftragt den Bundesrat mit der Erstellung einer Übersicht über die bestehenden Eisenbahnnebenstrecken, welche mit geringem Aufwand (für Verbindungskurven und Kreuzungspunkte) für den Schienengüterverkehr genutzt werden könnten. Der Ständerat überwies das Postulat Ende September stillschweigend.<sup>43</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 28.09.2012  
NIKLAUS BIERI

Im September überwies der Nationalrat ein Postulat Grossen (glp, BE), welches den Bundesrat beauftragt, Anpassungen der **Trassenprioritäten** zu prüfen, um das Verlagerungsziel im Güterverkehr zu erreichen. Trassenausbauten würden gemäss Postulat oft vom Personenverkehr beansprucht, auch wenn diese ursprünglich für den Güterverkehr geplant waren. Dies sei der Umsetzung des Verlagerungszieles hinderlich. Der Bundesrat äusserte in seiner Stellungnahme die Bereitschaft, die Kapazitätssicherung des Güterverkehrs zu prüfen. Das Postulat wurde mit 129 zu 54 Stimmen überwiesen.<sup>44</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 25.09.2013  
NIKLAUS BIERI

Die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte verlangten vom Bundesrat in zwei fast gleichlautenden Postulaten einen **Bericht über die Angebotsverbesserung auf der Hochtalbahnstrecke**(13.3415 / 13.3451). Die Verbindung zwischen den Agglomerationen Basel und Schaffhausen führt über Deutsches Gebiet, ist nicht durchgehend elektrifiziert und mit Stundentakt wenig attraktiv. Zudem werden Schweizer Abonnemente nicht anerkannt. Da die Elektrifizierung und Anbindung dieser Strecke keinen Eingang in die Ausbauprojekte im Rahmen von FABI fand, verlangten die Kommissionen vom Bundesrat Abklärungen, wie die Strecke attraktiver eingebunden werden könnte. Die Elektrifizierung der Strecke wurde nur noch von der KVF-NR in das Postulat aufgenommen, für die KVF-SR stand die Anerkennung von Schweizer Abonnements sowie die Anbindung an den Schweizer Taktfahrplan im Vordergrund. Die Kommissionen betonten das grosse Interesse der Regionen an einer attraktiven Hochtalbahnstrecke, welche auch den Knoten Zürich etwas entlasten würde. Da die Konzession zum Betrieb der Strecke von Baden-Württemberg 2016 neu vergeben werde, sei es notwendig, jetzt einen Bericht zu erarbeiten. Der Bundesrat teilte diese Ansicht und beantragte, die Postulate anzunehmen. Der Nationalrat überwies das Postulat am 17., der Ständerat am 25. September diskussionslos.<sup>45</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 26.09.2013  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat von Siebenthal (svp, BE) verlangte vom Bundesrat einen Bericht über die **Gesamtkosten der Schliessung von Verladebahnhöfen**. Das Postulat betonte die Wichtigkeit des Netzes an Verladebahnhöfen und verwies auf die hohen Kosten, welche im Falle eines Sturmes wie „Lothar“ durch den Transport des Fallholzes ohne Verladebahnhöfe entstünden. Während der Bundesrat auf den Markt verwies und das Postulat deshalb zur Ablehnung empfahl, fand das Postulat im Nationalrat eine Mehrheit und wurde im September des Berichtsjahres mit 102 zu 84 Stimmen überwiesen.<sup>46</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.06.2014  
NIKLAUS BIERI

Ein im März 2014 eingereichtes Postulat Regazzi (cvp, TI) verlangte vom Bundesrat einen Bericht über die Gestaltung der **Marktordnung im nationalen Personenverkehr** nach Ablauf der SBB-Konzession im Jahr 2017. Der Bericht soll Vor- und Nachteile einer Marktöffnung erörtern und aufzeigen, wie der Markt des Personenfernverkehrs nach Ablauf der SBB-Konzession gestaltet werden kann. Der Bundesrat erklärte sich in seiner Stellungnahme zum Postulat bereit, dem Parlament einen entsprechenden Bericht vorzulegen. Das Postulat wurde vom Nationalrat in der Sommersession angenommen.<sup>47</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 25.09.2014  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat beauftragte Ständerat Hêche (sp, JU) den Bundesrat, aufzuzeigen, wie die **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während der Bauarbeiten im Bahnhof Lausanne gewährleistet werden kann. Diese Verbindung sei für den Kanton Jura und für das Laufental von grosser Bedeutung. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats und die kleine Kammer folgte diesem Antrag am 25. September 2014 diskussionslos.<sup>48</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 26.09.2014  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der FDP-Liberalen-Fraktion vom Mai 2014 beauftragte den Bundesrat mit der Überprüfung des Prozesses zur Bewertung und Priorisierung der **Bahnausbauprojekte des zweiten Fabi-Ausbauschnittes** (ab 2025). Der Bundesrat soll dem Parlament einen Bericht über die Priorisierung der Bahnausbauprojekte vorlegen. Die Priorisierungsmethodik des Bundesamtes für Verkehr basiert auf den Nachhaltigkeitsindikatoren Bahn (Niba). Ein externes Audit soll sicherstellen, dass das Niba-System transparent, nachvollziehbar und zweckmässig ist. In seiner Stellungnahme betonte der Bundesrat, dass die Niba periodisch von externen Stellen auditiert würden und erklärte sich bereit, dem Parlament dazu einen Bericht vorzulegen. Das Postulat wurde in der Herbstsession 2014 vom Nationalrat angenommen.<sup>49</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 16.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Grin (svp, VD) wollte im September 2014 mittels Postulat einen **Ausbau des Bahnhofs Yvonand** anstossen. Grin forderte den Bundesrat auf, sicherzustellen, dass im Bahnhof von Yvonand weiterhin Zuckerrüben, Getreide und Gemüse verladen werden können. Der Bundesrat entgegnete in seiner Stellungnahme vom Oktober 2014, er würde im Rahmen der Totalrevision des Gütertransports die Planungen der Güterverkehrsanlagen in die Gesamtschau des Schienengüterverkehrs integrieren. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulats, weil es keinen Grund gebe, den Bahnhof Yvonand separat zu behandeln. Der Nationalrat folgte dieser Argumentation nicht und nahm das Postulat mit 110 zu 64 Stimmen bei 12 Enthaltungen an.<sup>50</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 16.11.2016  
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament einen Entwurf eines Bundesgesetzes über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. In der Botschaft zum Entwurf beantragte der Bundesrat, das Postulat der KVF-NR (08.3763) abzuschreiben. Eine Modernisierung der Organisation der Bahninfrastruktur soll für mehr Transparenz und weniger Diskriminierungspotenzial sorgen. So soll etwa die Trasse Schweiz AG als Tochterfirma der Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB vom Bund übernommen und als unabhängige Trassenvergabestelle weiterbetrieben werden. Damit könne eine Benachteiligung von anderen Bahnunternehmen bei der Trassenvergabe ausgeschlossen werden. Der Bund soll zudem Systemführerschaften gesetzlich regeln, damit nicht jedes Bahnunternehmen eigene Systeme entwickelt. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen ein Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Planung von Investitionen und Fahrplänen erhalten und dieses bei der Regulierungsbehörde einfordern können. Die Regulierungsbehörde, bis dahin „Schiedskommission im Eisenbahnverkehr“ genannt, soll in RailCom umbenannt werden und bezüglich Mitwirkungsrechte und Systemführerschaften neue Kompetenzen erhalten. Nicht zuletzt sollen die Rechte der Reisenden gestärkt werden: Die Schweiz soll sich den internationalen Standards bezüglich Informationspflicht, der Haftung und dem Umgang mit den Folgen von Verspätungen oder verpassten Anschlüssen angleichen.<sup>51</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat in einem Bericht vom Juni 2016 die Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola abgelehnt hatte, wurde das dem Bericht zugrunde liegende Postulat der KVF-NR im Juni 2017 als erfüllt abgeschrieben.<sup>52</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR reichte im April 2017 ein Postulat ein, welches den Bundesrat damit beauftragte, mit einem Masterplan eine **Vision** zum **Eisenbahnnetz** auszuarbeiten, quasi ein «Verkehrskreuz Schweiz». Der Masterplan soll die laufende Planung berücksichtigen und insbesondere auf jene Projekte eingehen, deren Umsetzung bis 2035 vorgesehen ist. Mit einer langfristigen Planung sollen die Verbesserung des Netzes im ganzen Land sowie die Gewährleistung ausreichender Flächenreserven für die Weiterentwicklung des Netzes sichergestellt werden. Weiter sollen auch visionäre Ideen wie die Swissmetro, Bahn 2000 plus und andere bezüglich ihrer Chancen und Umsetzbarkeit beurteilt werden. Der Bundesrat zeigte sich bereit, das Anliegen entgegenzunehmen, und so nahm der Ständerat das Postulat am 15. Juni 2017 nach wenigen zustimmenden Voten ohne Widerstand an.<sup>53</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

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

Der Bundesrat lehnte das Postulat ab. Er hatte beschlossen, zwei Varianten des Step 2030/35 auszuarbeiten: Eine mit Kosten von CHF 7 Mia. und eine mit Kosten von CHF 12 Mia. Die Annahme des Postulates würde den Bundesrat schon vor der Ausarbeitung der Alternative auf die Variante von CHF 12 Mia. verpflichten und ihn deshalb daran hindern, eine sinnvolle Prüfung von Varianten vorzunehmen. Bundesrätin Leuthard betonte im Juni 2017 vor dem Rat, dass die Kosten für Unterhalt und Betrieb zum Zeitpunkt dieser Debatte noch nicht klar seien und der Rat damit keine informierte Entscheidung fällen könne. Der Ständerat stimmte dem Postulat trotzdem mit 28 zu 12 Stimmen (keine Enthaltungen) zu.<sup>54</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.11.2017  
NIKLAUS BIERI

Im November 2017 legte der Bundesrat seinen Bericht zur **Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten der SBB Cargo** vor, mit dem er seinen Verpflichtungen aus dem im Rahmen der Debatte zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes angenommenen Postulat KVF-SR (15.3496) nachkam. Der Bundesrat stellte darin verschiedene Zukunftsszenarien für die SBB Cargo vor und zeigte auf, dass eine vollständige Privatisierung zur Zeit nicht angezeigt sei. Der Verwaltungsrat der SBB Cargo AG solle aber innerhalb des SBB-Konzerns gestärkt werden. Damit der Verwaltungsrat der SBB Cargo eine höhere Unabhängigkeit erhalte, sei er durch fachkundige Dritte ausserhalb der SBB zu ergänzen. Das Präsidium des Verwaltungsrats sei ebenfalls durch eine Drittperson zu besetzen. Darüber hinaus soll der Verwaltungsrat über die üblichen strategischen und geschäftsentscheidenden Kompetenzen verfügen – das Organisationsreglement der SBB sei in diesem Sinne anzupassen.<sup>55</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 08.11.2017  
NIKLAUS BIERI

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

Umfahrung volkswirtschaftlich keinen Mehrwert bringen würde.<sup>56</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 legte der Bundesrat seinen Bericht zum Postulat Grin (svp, VD) betreffend den **Ausbau des Bahnhofs Yvonand** vor. Darin wird der Verlad von Zuckerrüben in der Region beschrieben und festgestellt, dass sowohl die SBB Cargo als auch die Produzenten verschiedene Alternativen evaluieren. Der Transport landwirtschaftlicher Güter in der Region sei aber nicht gefährdet, weshalb im Sinne des Postulats kein weiterer Handlungsbedarf bestehe.<sup>57</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Das Postulat Grin (svp, VD) zum **Ausbau des Bahnhofs Yvonand** wurde im Sommer 2018 im Rahmen der Behandlung des Berichts «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2017» als erfüllt abgeschrieben.<sup>58</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat 2017 in einem Bericht zum Postulat Nordmann (sp, VD) festgehalten hatte, dass der Nutzen der geforderten **Umfahrung des störanfälligen Streckenabschnitts Flamatt-Schmittlen** die Kosten nicht aufwiegen könnte, wurde das Postulat im Juni 2018 auf Antrag des Bundesrates abgeschrieben.<sup>59</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Das Postulat der KVF-SR zur **Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten der SBB Cargo** – eingereicht und angenommen 2015 – wurde im Sommer 2018 abgeschrieben. Der Bundesrat hatte im November 2017 wie vom Postulat verlangt einen Bericht vorgelegt und erachtete das Postulat nun als erfüllt. Die Abschreibung war in den Räten unbestritten.<sup>60</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 14.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 verlangte Ständerat Hêche (sp, JU) mit einem Postulat den **Ausbau der Bahnlinie Basel-Biel für Doppelstockzüge**. Der Ausbau der Tunnels zwischen Basel und Biel via Delsberg und Laufen solle schnellstmöglich vorangetrieben werden. Support erhielt das Postulat des jurassischen Ständevertreters aus Basel: Claude Janiak (sp, BL) drückte seinen Ärger darüber aus, wie die SBB und auch das Bundesamt für Verkehr die Nordwestschweiz vernachlässigten. Sekundiert wurde er von der Stadtbaslerin Anita Fetz (sp, BS), welche ins gleiche Horn stiess. Bundesrätin Leuthard wies im Rat darauf hin, dass der Ausbau der besagten Strecke in der Planung des Ausbauschnitts 2030/35 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur enthalten und der Abschnitt Biel-Moutier bereits saniert und für Doppelstockzüge befahrbar sei. Insofern seien die Anliegen des Postulats bereits erfüllt. Die Ständekammer wollte das Anliegen aber unterstützen und überwies das Postulat im Juni 2018 mit 30 zu 12 Stimmen (keine Enthaltungen).<sup>61</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat forderte die KVF-SR den **Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München**. Die Kommission hatte das Postulat im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 formuliert und verlangte darin, dass die Schweiz bei den zuständigen Behörden in Deutschland auf die Planung und Realisierung der fehlenden Infrastruktur für eine schnelle Verbindung von Zürich und München hinwirke. Wenn nötig könnten auch Mittel aus dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 eingesetzt werden. Im Ständerat, der das Postulat am 18. Juni 2019 behandelte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass er sich schon 1987 (noch als Nationalrat) mit einem Vorstoss für eine bessere Verbindung auf dieser Linie eingesetzt habe – seither sei es stets schlechter geworden. Bundesrätin Sommaruga bekräftigte, dass diese Verbindung eine hohe Priorität geniesse, und erklärte, sie werde den zusätzlichen Druck, den das Parlament mit dem Postulat auf die Regierung ausübe, einsetzen. Das Postulat wurde vom Ständerat ohne Widerspruch angenommen.<sup>62</sup>



**POSTULAT**  
DATUM: 20.12.2019  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Bregy (cvp, VS) vom September 2019 regte eine **neuerliche Prüfung des Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels** an: Mit dem in Planung befindlichen Ausbau der Bahntechnik müsse der Tunnel sowieso mehrere Monate für den Verkehr gesperrt werden. Es dränge sich die Frage auf, inwiefern diese Zeit für den Vollausbau des Bahntunnels genutzt werden könnte, begründete Nationalrat Bregy sein Anliegen.

Zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels 2007 war erst die östliche Röhre voll ausgebaut worden, die westliche Röhre war auf Teilstücken an beiden Portalen fertig ausgebaut – die Teilstücke führten nach einigen Kilometern jedoch in die Ost-Röhre – und auf weiteren Teilstücken im Rohbau belassen worden. Ein Teilstück der West-Röhre ist noch nicht ausgebrochen. Seit der Erreichung der Kapazitätsgrenze 2010 war der weitere Ausbau oder der Vollausbau der West-Röhre ein wiederkehrendes Anliegen insbesondere der Kantone Bern und Wallis und der BLS.

Der Bundesrat verwies auf die laufenden Abklärungen in der Planung des weiteren Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels und zeigte sich in seiner Stellungnahme zum Postulat bereit, Informationen zu Kosten, Aufwand und Sperrzeiten eines Vollausbau in diese Abklärungen aufzunehmen. Die Ergebnisse dieser Abklärungen würden dem Parlament im Rahmen des Zwischenberichts zum Ausbausritt 2035 voraussichtlich 2022 unterbreitet.

Im Dezember 2019 nahm der Nationalrat das Postulat diskussionslos an.<sup>63</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 17.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Benjamin Giezendanner (svp, AG) reichte im September 2020 ein Postulat ein, in dem er den Bundesrat dazu aufforderte, den **Ausbau des Nachtzug-Angebots durch die SBB** zu stoppen. Vielmehr solle der Bundesrat in einem Bericht auf die verschiedenen – allen voran finanziellen – Aspekte dieses Ausbaus eingehen. Giezendanner verwies dabei auf das von ihm erwartete Defizit, das durch diesen Ausbau entstehen würde, und wollte wissen, ob dieses nicht in Widerspruch zum Ziel stehe, die gebundenen Ausgaben des Bundes generell zu reduzieren. Er warf auch die Frage auf, wie dieses Defizit bezahlt werden solle, falls der in der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes angedachte Klimafonds nicht zustande kommen sollte. Schliesslich monierte der Motionär, dass dieser vom Staat mitfinanzierte Ausbau zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Akteuren, insbesondere der von der Covid-19-Krise betroffenen Flug- und Reisebusbranche, führen werde.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulates. Er sah die Aufgabe des Staates beim Eisenbahnverkehr primär in der Erarbeitung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und in der Planung und Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Die Angebote hingegen würden durch die Unternehmen selber definiert. Zudem begrüsst der Bundesrat die Pläne der SBB, das Nachtzug-Angebot in Zusammenarbeit mit den ÖBB auszubauen, da dadurch Nachhaltigkeit und Klimaschutz gestärkt würden. Er verwies in diesem Zusammenhang ausserdem auf ein Postulat und auf eine Motion, welche er zur Annahme empfohlen habe, womit er bereits seine Unterstützung für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs zum Ausdruck gebracht habe.<sup>64</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 08.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

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

Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga. Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.<sup>65</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT  
DATUM: 11.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte die KVF-NR den Bundesrat beauftragen, aufzuzeigen, wie **nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr** auf Strassen **zum Durchbruch verholfen** werden könnte. Die KVF-NR wünschte sich einen Prüfbericht, in dem Massnahmen zur finanziellen Förderung der Umstellung von Dieselmotoren auf klimaneutrale Fahrzeuge untersucht werden. Mit der Begründung, dass heute weder Kosten noch Nutzen der Förderung von klimafreundlichen Bussen verlässlich beziffert werden könnten, befürwortete der Bundesrat die Annahme des Postulats. Gegen den Widerstand der SVP-Fraktion – für Adrian Amstutz (svp, BE) ist klimaneutrale Mobilität schlicht «gelogen» – nahm der Rat das Postulat mit 104 gegen 78 Stimmen (keine Enthaltungen) an.<sup>66</sup>

POSTULAT  
DATUM: 20.12.2019  
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Reynard (sp, VS) hatte im September 2019 sein Postulat «**Für einen erschwinglichen und gut eingespielten öffentlichen Verkehr**» eingereicht, welches den Bundesrat beauftragt, mit einem Bericht die Tarifgestaltung und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu überprüfen und Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Der Postulant sah «Inkohärenzen in der Tarifgestaltung», welche er als stossend empfand. Der Bundesrat teilte die Sichtweise Reynards: Er erwarte ein «einfaches, faires, nachvollziehbares» Tarifsystem und trage gerne mit einem Bericht zur Klärung diesbezüglicher Fragen bei, schrieb der Bundesrat in seiner kurzen Stellungnahme und beantragte die Annahme des Postulats. Der Nationalrat stimmte dem Postulat in der Wintersession 2019 diskussionslos zu.<sup>67</sup>

POSTULAT  
DATUM: 25.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mittels Postulat forderte Nationalrat Mathias Reynard (sp, VS) den Bundesrat dazu auf, über die **Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr** Bericht zu erstatten. Reynard erläuterte, dass gemäss BehiG der gesamte öffentliche Verkehr inklusive Bahnhöfen und Haltestellen bis spätestens 2023 behindertengerecht ausgestattet sein müssen. Dieses Ziel werde aber nicht erreicht werden. Dementsprechend solle zumindest ein Zeitplan erstellt werden, bis wann die Mängel bei der Zugänglichkeit behoben würden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats; dieses wurde in der Herbstsession 2020 stillschweigend angenommen.<sup>68</sup>

### Schifffahrt

POSTULAT  
DATUM: 21.06.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil national a transmis** comme postulat la motion Nebiker (udc, BL) chargeant le gouvernement de créer les bases légales pour que les **réductions tarifaires** dont bénéficie le trafic ferroviaire avec les ports des deux Bâle soient reconduites **de manière illimitée** après leur échéance en 1992, et ceci afin d'**améliorer la compétitivité de la navigation fluviale**.<sup>69</sup>

## Umweltschutz

### Naturschutz

POSTULAT  
DATUM: 17.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ständerätin Céline Vara (gp, NE) reichte im Juni 2020 ein Postulat mit dem Titel **«Anpassung der Wälder an die Klimaerwärmung. Wie steht es um die Biodiversität?»** ein. Mit dem Postulat forderte sie den Bundesrat auf, zu prüfen, ob Massnahmen zu ergreifen seien, um die Biodiversität der Wälder zu erhalten – zusätzlich zu den bereits getroffenen Schutzmassnahmen für Wälder im Zusammenhang mit dem Klimawandel. Dabei solle insbesondere auf die Rolle des Totholzes und alter Bäume eingegangen werden, sowie auf einheimische Pflanzenarten, welche den Klimawandel gut bewältigen können. Falls die derzeitigen Massnahmen und Methoden nicht genühten, sollten zusätzliche Massnahmen zur Bewirtschaftung des Waldes vorgeschlagen werden, die auf das Ziel der Anpassung der Wälder an den Klimawandel und den Erhalt der Biodiversität ausgerichtet seien.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulats. Er begründete seinen Entscheid damit, dass heute bereits sehr viel unternommen werde, um die Forderungen des Postulats zu erfüllen. Er verwies dabei unter anderem auf Massnahmen und Arbeiten im Rahmen der Waldpolitik 2020 oder des Aktionsplans der Strategie Biodiversität Schweiz (AP SBS). Zudem werde im Zuge der Wirkungsanalyse AP SBS im Jahr 2022 der Effekt der Sofortmassnahmen im Bereich der Waldbiodiversität geprüft.

Die kleine Kammer stimmte dem Postulat in der Herbstsession 2020 zu, mit Hinweis auf die ebenfalls angenommene Motion Fässler (cvp, AI; Mo. 20.3745). Diese befasst sich ebenfalls mit der Waldbewirtschaftung, legt den Fokus aber stärker auf den Klimawandel und die Sicherstellung der Nutzung des Waldes.<sup>70</sup>

### Allgemeiner Umweltschutz

POSTULAT  
DATUM: 03.12.2015  
MARLÈNE GERBER

Der Bundesrat vertrat die Ansicht, dass eine **Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Chlorgas** notwendig sei und nahm ein Postulat der KVF-SR mit dieser Forderung im Sommer 2015 an. Gleichzeitig wies er aber darauf hin, dass bereits verschiedene Massnahmen in die Wege geleitet worden seien. Aufgrund des geplanten Wohnungsbaus würde der Chlortransport in der Genferseeregion in Zukunft von „inakzeptablen Risiken“ begleitet, weswegen der Bund, die SBB und die betroffenen Akteure bereits eine Arbeitsgruppe gebildet hätten, um Massnahmen zur Herabsetzung dieser Risiken zu eruieren. Im Rahmen dieser Tätigkeiten werde jedoch kein Bericht über die Auswirkungen und Risiken von Gefahrgut im Allgemeinen erstellt, was der exakten Forderung des Kommissionspostulats entsprochen hätte. Der Ständerat nahm das Postulat in der Wintersession 2015 in diesem Sinne an.<sup>71</sup>

### Klimapolitik

POSTULAT  
DATUM: 18.06.2007  
ANDREA MOSIMANN

Der Ständerat hiess in der Sommersession ein Postulat Büttiker (fdp, SO) gut, welches mehr **Transparenz bei den Biotreibstoffen** fordert. Der Bundesrat soll verpflichtet werden, periodisch über die effektive Beimischung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen und die Entwicklung des inländischen Angebotes an Biotreibstoffen zu berichten.<sup>72</sup>

POSTULAT  
DATUM: 08.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

Les députés ont transmis au gouvernement, par 114 voix contre 55, un postulat Zemp (pdc, AG) le chargeant d'étudier l'opportunité d'**intégrer la question des émissions polluantes dans les principes de la gouvernance d'entreprise**. Le Conseil fédéral a accueilli positivement ce mandat, soulignant notamment la pertinence d'examiner dans quelle mesure la responsabilité d'entreprise, en tant qu'initiative privée, peut contribuer à la réalisation des objectifs de la politique climatique nationale. Toujours avec l'assentiment du gouvernement, la chambre basse a en outre adopté tacitement un postulat Rennwald (ps, JU) en faveur de la **valorisation des technologies de lutte contre le réchauffement climatique** dans le cadre des mesures de relance de l'économie suisse (Po. Rennwald; 08.4005).<sup>73</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 08.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a rejeté, par 98 voix contre 60, un postulat du groupe des Verts confiant au Conseil fédéral la tâche d'étudier la possibilité d'étendre la taxe sur le CO2 aux **émissions grises**, c'est-à-dire aux émissions liées à la production et au transport de biens provenant de l'étranger et consommés en Suisse. Les députés n'ont pas non plus souhaité que la Confédération cesse de prélever le centime climatique sur les carburants, rejetant par 119 voix contre 70 une motion du groupe UDC en ce sens.<sup>74</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 22.09.2010  
NICOLAS FREYMOND

Les députés ont rejeté, par 94 voix contre 54, un postulat Nordmann (ps, VD) en faveur de l'introduction d'un mécanisme de **plafonnement des émissions imputables aux voitures à forte consommation** en vertu duquel l'immatriculation d'un véhicule émettant plus de 110 grammes de CO2 par kilomètre nécessiterait l'achat de droits d'émissions mis aux enchères par la Confédération.<sup>75</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 11.04.2011  
MARLÈNE GERBER

In der Aprilsession überwies der Nationalrat ein Postulat Bourgeois (fdp, FR), welches vom Bundesrat einen Bericht zur **Beimischung von Biotreibstoffen** zu gängigen Treibstoffen forderte. Darin soll der Bundesrat insbesondere mögliche infrastrukturelle Massnahmen aufzeigen, um die Verwendung von Biotreibstoffen zu fördern – sollte deren Förderung als sinnvoll erachtet werden. In diesem Zusammenhang äusserte der Postulant in seinem Vorstoss zudem die Frage, wieso dem Bioethanol, resp. Biodiesel trotz seines CO2-reduzierenden Potentials auf dem schweizerischen Treibstoffmarkt nach wie vor nur eine marginale Rolle zukomme. In seiner Antwort nahm der Bundesrat Bezug auf die im Vorjahr zurückgezogene parlamentarische Initiative Rechsteiner (sp, BS), welche aufgrund der Gefährdung der Nahrungsmittelsicherheit gar ein Moratorium für die Einführung von Agrotreibstoffen forderte. Der Bundesrat zeigte sich jedoch zur Annahme des Postulates bereit, da ein Bericht, wie im Postulat gefordert, neben dem Potenzial von Biotreibstoffen auch deren Risiken aufzeigen könne.<sup>76</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 23.12.2011  
MARLÈNE GERBER

Bastien Girod (gp, ZH) bemängelte in einem Postulat die **Entscheidungsgrundlage betreffend Massnahmen zur Herabsetzung von Treibhausgasemissionen**. Er verlangte daher vom Bundesrat einen Bericht, der sowohl die Reduktionspotentiale der verschiedensten Massnahmen aufzeigen als auch eine konsistente Beurteilung der dabei anfallenden Kosten liefern soll. Die grosse Kammer überwies den Vorstoss in der Wintersession unter Widerstand der geschlossenen SVP und FDP.<sup>77</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.06.2014  
MARLÈNE GERBER

Ein in der Sommersession 2014 vom Nationalrat angenommenes Postulat der FDP-Liberalen Fraktion veranlasst den Bundesrat zu prüfen, ob eine **CO2-Abgabe auf importiertem Strom** erhoben werden kann, sofern dieser aus CO2-belasteter Produktion stammt. Nachdem der Bundesrat das Anliegen befürwortet hatte – eine solche Prüfung werde im Rahmen der zweiten Etappe der Energiestrategie 2015 möglich sein –, überwies es die grosse Kammer stillschweigend.<sup>78</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 25.11.2014  
MARLÈNE GERBER

Mit Hilfe eines Postulats wollte der freisinnige Ständerat Felix Gutzwiller (fdp, ZH) die **Grundlagen für eine faktenbasierte Klimapolitik** schaffen. Um griffige Klimaziele bis 2030 zu erarbeiten – eine Aufgabe, der sich die Verwaltung im Auftrag des Bundesrates gegenwärtig widmet – sei eine gute Entscheidungsgrundlage zwingend. Des Weiteren habe der Bericht in Erfüllung des Postulats Girod (gp, ZH) gezeigt, dass die Energiestrategie 2050 alleine nicht ausreiche, um das globale Ziel der maximalen Erderwärmung um 2 Grad zu erreichen. Demzufolge müsste auch in weiteren, treibhausgasrelevanten Sektoren wie etwa der Abfallbewirtschaftung, der Landwirtschaft oder im Luftverkehr aufgezeigt werden, wie diese Ziele erreicht werden könnten, so der Initiant. In seiner befürwortenden Stellungnahme bekräftigte der Bundesrat sein Vorhaben, im Rahmen der anstehenden Arbeiten zur Klimagesetzgebung nach 2020 sektorbasiert verschiedene Optionen zur Verringerung des Treibhausgasausstosses prüfen zu wollen. Der Ständerat überwies das Anliegen in der Wintersession diskussionslos.<sup>79</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.12.2015  
MARLÈNE GERBER

Die APK-NR verlangte vom Bundesrat einen Bericht, in dem die Exekutive die **internationale Klimafinanzierung der Schweiz ab 2020** darlegen soll. Der Bundesrat äusserte sich angesichts der im Dezember 2015 bevorstehenden Klimakonferenz in Paris, an der ein weiterführendes Klimaabkommen für die Zeit nach 2020 beschlossen werden soll, befürwortend zum Anliegen. In der Wintersession 2015 fand das Postulat daraufhin stillschweigende Zustimmung im Nationalrat.<sup>80</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.06.2017  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Berichts über die Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2016 die **Abschreibung des Postulates** der FDP-Liberalen Fraktion für eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf importierten Strom, da sein Anliegen mit der Botschaft zum Verfassungsartikel über ein Klima- und Energielenkungssystem aufgenommen wurde. Der Nationalrat schrieb das Postulat daraufhin im Sommer 2017 diskussionslos ab.<sup>81</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 22.03.2019  
DIANE PORCELLANA

Adèle Thorens Goumaz (verts, VD) demande au Conseil fédéral un rapport sur **le potentiel, les bénéfices et les risques liés aux émissions négatives de CO<sub>2</sub> pour les futures politiques climatiques de la Suisse**. D'après les différents scénarios élaborés par le GIEC pour maintenir le réchauffement climatique à 1,5 degré, il faudra recourir à des solutions permettant de capturer, de stocker ou d'utiliser le CO<sub>2</sub> émis ou encore à émettre dans l'atmosphère. Pour la parlementaire, la Suisse doit alors se préparer aux défis techniques et financiers associés aux émissions négatives. Le Conseil fédéral propose d'accepter le postulat. Il faut, en parallèle des mesures de réduction des émissions, exploiter des technologies d'émission négative (NETs) pour absorber et stocker dans des puits naturels et/ou artificiels durablement le CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère. Le Conseil national adopte le postulat.<sup>82</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 25.09.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-SR forderte den Bundesrat auf, in einem Bericht aufzuzeigen, wie die Schweiz eine **klimaverträgliche Ausrichtung und Verstärkung der Transparenz der Finanzmittelflüsse** erreichen kann. Im Entwurf des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, das derzeit beraten wird, seien in diesem Bereich noch keine Massnahmen vorgesehen, so die Kommission. Im geforderten Bericht solle der Bundesrat nun entsprechende Massnahmen vorschlagen und erläutern, wie die Unternehmen Transparenz über die Klimaauswirkungen und -risiken ihrer Tätigkeit sicherstellen sollten. Der Bericht solle aufzeigen, welche Ansätze und Massnahmen bei den Finanzmarktakteuren die richtigen Anreize setzen, um die Investitionen in klimafreundliche Anlagen umzusetzen. Denkbar seien dabei etwa Branchenvereinbarungen, verbindliche Zielvorgaben oder regulatorische Eingriffe, wie sie im EU-Aktionsplan «Finanzierung nachhaltigen Wachstums» vorgesehen sind. Der Bundesrat sprach sich für die Ausarbeitung des geforderten Berichts aus und erläuterte, dass darin zum einen die Resultate aus einem noch zu erstellenden Verwaltungsbericht einfließen sollen, in welchem die Chancen und die Wettbewerbsfähigkeit für den Schweizer Finanzplatz in Bezug auf Umweltaspekte geprüft und dahingehende Vorschläge gemacht werden. Zum anderen sollen auch die Resultate aus der Standortbestimmung durch den zweiten, freiwilligen Klimaverträglichkeitstest für die Finanzmarktakteure integriert werden, welcher voraussichtlich im Herbst 2020 publiziert wird. Der Postulatsbericht soll schliesslich auch evaluieren, inwieweit bislang mit freiwilligen Massnahmen eine Klimawirkung erzielt werden konnte beziehungsweise welche weitergehenden Schritte allenfalls angezeigt sind. Der Ständerat nahm das Postulat im Herbst 2019 stillschweigend an.<sup>83</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 25.09.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2019 reichte die UREK-SR ein Postulat ein, welches fordert, dass **der Verkehr einen angemessenen Beitrag an den Klimaschutz leistet**. Der Bundesrat solle demnach in einem Bericht darlegen, welche zusätzlichen klimapolitischen Massnahmen im Verkehrsbereich eingeführt werden könnten, damit dieser Sektor sein CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel von minus 25 Prozent gegenüber 1990 erreichen kann. Er solle insbesondere konkrete Umsetzungsvorschläge für eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe sowie die Einführung eines Mobility-Pricings prüfen. Die UREK-SR begründete ihren Vorstoss damit, dass die bisher in der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgesehenen Massnahmen im Verkehrssektor nicht ausreichen, damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen in genügendem Masse sinken. Der Bundesrat erläuterte, dass er die Emissionsreduktion im Verkehrssektor ebenfalls

als ungenügend erachte, und beantragte folglich die Annahme des Postulats. Der Ständerat folgte diesem Antrag in der Herbstsession 2019 stillschweigend; in der Folge wird der Bundesrat den geforderten Bericht ausarbeiten.<sup>84</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 25.09.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat schrieb im Herbst 2019 das von Felix Gutzwiller (fdp, ZH) eingereichte Postulat «**Grundlagen für eine faktenbasierte Klimapolitik**» im Rahmen der Debatten zum CO<sub>2</sub>-Gesetz ab.<sup>85</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 27.09.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Maya Graf (gp, BL) bat den Bundesrat darzulegen, wie die schweizerische Land- und Ernährungswirtschaft ihr Klima-Sektorziel zur Erreichung des Pariser Klimaabkommens (2015) umsetzen kann. In ihrem im März 2019 eingereichten Postulat monierte sie insbesondere die fehlenden **Klimaziele in der Agrarpolitik ab 2022** für den Landwirtschaftssektor. Die Postulantin wies in der Begründung des Postulats darauf hin, dass beim Klimaschutz im Bereich Landwirtschaft durchaus auch Chancen bestünden und die Bauernfamilien nicht nur als Verursacher von Treibhausgasen gesehen werden sollten. So könnten die Landwirtinnen und Landwirte beispielsweise durch Humusbildung den Boden mit Kohlendioxid anreichern und dadurch einen Beitrag zur Lösung der Klimakrise leisten.

Der Bundesrat erläuterte in seiner Stellungnahme, dass er im Rahmen der Botschaft zur Weiterentwicklung der Agrarpolitik ab 2022 aufzeigen werde, mit welchen Massnahmen die Zielvorgabe für den Sektor Landwirtschaft erreicht werden könne, und beantragte die Annahme des Postulats.

Der Nationalrat nahm das Postulat in der Herbstsession 2019 stillschweigend an.<sup>86</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 25.09.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Jacques Bourgeois (fdp, FR) forderte den Bundesrat mittels Postulat «**Kohlenstoffsequestrierung in Böden**» auf, eine Analyse zu erstellen, in welcher das Potenzial der verschiedenen Böden in der Schweiz, langfristig Kohlenstoff zu speichern, untersucht wird. Zudem verlangte Bourgeois unter anderem, dass der Bericht auch auf Anreize und Programme eingehe, die die Bodenbesitzerinnen und Bodenbesitzer dazu bewegen würden, Massnahmen zu ergreifen, um Kohlenstoff im Boden zu binden – zum Beispiel durch die Ausstellung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten.

Der Bundesrat erläuterte in seiner Stellungnahme, dass der Aufbau von CO<sub>2</sub>-Senken in naher Zukunft nötig sei, um die im Übereinkommen von Paris festgehaltenen Klimaziele erreichen zu können. Obwohl bisherige Arbeiten nahelegten, dass das Potenzial zur Erhöhung des Bodenkohlenstoffgehalts in landwirtschaftlich genutzten Böden der Schweiz begrenzt sei, könnten in einem Bericht Bewirtschaftungsmassnahmen identifiziert werden, welche es erlauben würden, den Gehalt mindestens beizubehalten. Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Nachhaltige Nutzung der Ressource Boden» (NFP 68) sei bereits darauf hingewiesen worden, dass flächendeckende bodenkundliche Daten erhoben werden müssten, um das Potenzial der Böden zur langfristigen Speicherung von organischem Kohlenstoff quantifizieren zu können. Folglich beantragte der Bundesrat die Annahme des Postulats.

Der Nationalrat nahm den Vorstoss in der Herbstsession 2019 stillschweigend an.<sup>87</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 14.01.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Rahmen der Debatte zum CO<sub>2</sub>-Gesetz beschloss die UREK-NR im Januar 2020, ein Postulat zur Klärung offener Fragen zum Thema Klimaneutralität für UVP-pflichtige Anlagen einzureichen. Das Postulat «**Klimatische Auswirkungen bei der UVP berücksichtigen**» forderte den Bundesrat konkret auf, darzulegen, wie bei Umweltverträglichkeitsprüfungen die positiven und negativen Effekte auf das Klima berücksichtigt werden können. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Vorstosses, ohne diesen Antrag inhaltlich zu begründen. Das Postulat wurde in der Sommersession 2020 im Rahmen der Debatten zum CO<sub>2</sub>-Gesetz vom Nationalrat behandelt und dabei stillschweigend angenommen.<sup>88</sup>

Hintergrund des Postulates «**Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit 0g CO<sub>2</sub>/km im Betrieb**» der UREK-NR war die Tatsache, dass Elektroautos, die als Geschäftsfahrzeuge verwendet werden, gleich besteuert werden wie Autos mit fossilem Antrieb. Aufgrund des hohen Anschaffungspreises von Elektroautos habe dies eine starke Belastung durch Einkommenssteuern und Sozialversicherungen zur Folge. Mit dem im September 2020 eingereichten Postulat wurde der Bundesrat aufgefordert, in einem Bericht darzulegen, welche Auswirkungen eine reduzierte Bemessungsgrundlage des Privatanteils für Inhaberinnen und Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit klimaneutralem Antrieb hätte.

Der Bundesrat erklärte sich bereit zu prüfen, ob eine differenziertere Bemessung zugunsten von Elektroautos opportun sei.

Der Nationalrat befasste sich in der Wintersession 2020 mit dem Geschäft. Er nahm das Geschäft deutlich, mit 133 zu 48 Stimmen (bei einer Enthaltung), an und entschied damit im Sinne der Mehrheit der Kommission und entgegen des Antrags (mark (svp, SO), der die Ablehnung des Postulates gefordert hatte. Die ablehnenden Stimmen stammten von 47 Mitgliedern der SVP-Fraktion und einem Mitglied der Mitte-Fraktion.<sup>89</sup>

1) AB NR, 2020, S. 1141; Po. 19.4628

2) BO CN, 2020, pp.2056; Communiqué de presse CER-CN du 25.02.2020; LT, NZZ, 10.11.20

3) BO CN, 2020, p.1140

4) AB NR, 2019, S.1939

5) AB NR, 2019, S. 56 ff.; AZ, SGT, 6.3.19

6) BO CE, 1990, p.37s.; BO CN, 1990, p.1267s.; BO CN, 1990, p.685ss.

7) AB SR, 2012, S. 508.

8) BO CN, 1992, p. 2582 ss.

9) AB NR, 2011, S. 2266; 24h, 8.10.11.

10) AB NR, 2016, S. 1466 f.

11) Bericht BR vom 01.12.2017

12) BBl, 2018, S. 2253 ff.

13) AB NR, 2019, S. 1522 f.

14) AB NR, 1988, S 443; AB NR, 1988, S. 1321; AB NR, 1988, S. 1478 f.; AB NR, 1988, S. 1755 f.; AB NR, 1988, S. 1939; AB NR, 1988, S. 1980; AB NR, 1988, S. 445; AB NR, 1988, S. 460 f.; AB NR, 1988, S. 748; Bund, 21.3., 11.5., 29.6., 14.11. und 19.11.88; SZ, 26.3., 10.6.88; BZ, 1.11., 17.11. und 19.11.88; BaZ, 17.6., 24.6., 8.7., 16.7., 22.7., 9.8., 30.9., 11.11., 25.11. und 28.11.88.

15) BO CN, 1990, p.1092ss.; BO CN, 1990, p.1924.; JdG, 7.2.90; presse du 20.6.90.

16) BO CN, 1990, P.2428s.; BO CN, 1990, p.719s

17) BO CN, 1990, P.2449

18) BO CN, 1990, p.1087; Presse du 25.4.90; Büz, 29.8., 5.9. et 9.10.90; NZZ, 24.11.90.

19) BO CN, 1991, p. 886 ss.; NZZ, 18.2.91.

20) BO CE, 1991, p. 505 s.

21) BO CN, 1991, p. 662 ss.

22) BO CN, 1991, p. 1339 s.; BO CN, 1991, p. 760; BO CN, 1991, p. 761 s.

23) BO CE, 1991, p. 835

24) BO CN, 1991, p. 1959 ss.

25) BO CN, 1991, p. 1990

26) BO CN, 1991, p. 2082

27) BO CN, 1992, p. 345 s.; Presse du 22.1 et 4.2.92.

28) BO CN, 1992, p. 349 s.; BO CN, 1992, p. 636

29) BO CN, 1992, p. 2176 s.

30) BO CN, 1992, p. 2756

31) BO CN, 1992, p. 2755; NZZ, 20.7.92.

32) BO CN, 1992, p. 2756

33) BO CN, 1994, p. 603

34) BO CN, 1995, p. 2208

35) BO CN, 1998, p. 1538 s.

36) AB NR, 2006, S. 492 und Beilagen I, S. 565 f.

37) BO CN, 2007, p. 1144

38) BO CN, 2009, p. 223.

39) BO CN, 2009, p. 1366.

40) BO CN, 2010, p. 1652.

41) AB NR, 2011, S. 581; AB SR, 2011, S. 280 f.; AB NR, 2011, S. 1247 (stillschweigend); NLZ, 25.2.2011; AB NR, 2011, S. 529

(stillschweigend); AB SR, 2011, S. 900; AB SR, 2011, S. 901; NLZ, 25.2.11; CdT, 17.3.11; LT, 12.5.11; SGT, 5.11.11; Lit. "Bericht des Bundesrates (Verlagerungsbericht 2011) (2011). Bericht über die Verkehrsverlagerung vom Dezember 2011: Verlagerungsbericht Juli 2009-Juni 2011".

42) AB SR, 2012, S. 830.

43) AB SR, 2012, S. 830.

44) AB NR, 2012, S. 1791.

45) AB SR, 2013, S. 897 f.; AB NR, 2013, S. 1434.

46) AB NR, 2013, S. 1737 f.

47) AB NR, 2014, S. 1279.

48) AB SR, 2014, S. 973.

49) AB NR, 2014, S. 1833.

50) AB NR, 2016, S. 1137

51) BBl, 2016, S. 8661 ff.

52) BBl, 2017, S. 2865 ff. ; Po. 13.4013

53) AB SR, 2017, S. 516 ff.

54) AB SR, 2017, S. 519 ff.

55) Bericht BR

56) Bericht BR

57) Bericht BR vom 20.12.2017

58) AB NR, 2018, S. 825 ff.

59) BBl, 2018, S. 2253 ff.

60) BBl 2018, S. 2253 ff.

- 61) AB SR, 2018, S. 564 ff.
- 62) AB SR, 2019, S. 474 f.
- 63) AB NR, 2019, S. 2431
- 64) Postulat 20.4019
- 65) AB SR, 2020, S. 1260 ff.
- 66) AB NR, 2019, S. 229 f.
- 67) AB NR, 2019, S. 2431
- 68) AB NR, 2020, S. 1899
- 69) BO CN, 1991, p. 1338 s.; BaZ, 2.2.91.; NZZ, 21.6.91.
- 70) AB SR, 2020, S. 917 ff.
- 71) AB SR, 2015, S. 1172 f.
- 72) AB SR, 2007, S. 547 f.
- 73) BO CN, 2009, p. 232 (Rennwald) et 1374 (Zemp).
- 74) BO CN, 2009, p. 220 (motion UDC 08.3352) et 1368 s. (Verts).
- 75) BO CN, 2010, p. 1445.
- 76) AB NR, 2011, S. 590 ff.; vgl. auch Pa.lv. Rechsteiner.
- 77) Po. 11.3523; AB NR, 2011, S. 2260.
- 78) AB NR, 2014, S. 1278
- 79) AB SR, 2014, S. 1037 f.
- 80) AB NR, 2015, S. 1964
- 81) BBl, 2017, S. 2865 ff.
- 82) BO CN, 2019, p.585
- 83) AB SR, 2019, S. 941
- 84) AB SR, 2019, S. 941
- 85) AB SR, 2019, S. 922 ff.
- 86) AB NR, 2019, S. 1935
- 87) AB NR, 2019, S. 1937
- 88) AB NR, 2020, S. 883; Medienmitteilung UREK-NR vom 15.1.20
- 89) AB NR, 2020, S. 2255