

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenabgaben, Transitverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Heidelberger, Anja
Müller, Eva
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Heidelberger, Anja; Müller, Eva; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenabgaben, Transitverkehr, Motion, 1992 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	6
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	7
Parteien	7
Grosse Parteien	7
Liberalen Parteien	7

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
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
USAM	Union suisse des arts et métiers
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
SNCF	Société nationale des chemins de fer français

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 10.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine bereits im März 2013 eingereichte Motion Lehmann (cvp, BS) verlangte vom Bundesrat rechtliche und technische Massnahmen, damit Halter von Wechselschildern die **Autobahnvignette** nicht mehrfach bezahlen müssen. Für Anhänger sei die Vignettenpflicht ganz aufzuheben und für Motorräder sei sie einzuschränken, da diese oft nur während des Sommers auf den Nationalstrassen verkehrten. Seine Ablehnung der Motion begründete der Bundesrat damit, dass die Vignette keine kontrollschildbezogene Steuer sondern eine fahrzeugbezogene Pauschalabgabe sei. Mit einer differenzierten Abgabe wäre das einfache System der Klebevignette nicht aufrechtzuerhalten. Der Nationalrat lehnte die Motion in der Frühjahrssession 2015 mit 119 zu 55 Stimmen bei 6 Enthaltungen ab.¹

MOTION
DATUM: 12.12.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer im September 2015 eingereichten Motion verlangte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) die **Implementierung des Abfertigungsverfahrens Transito auch am Grenzübergang Chiasso-Brogeda**. Transito sei in Basel-Weil am Rhein sehr erfolgreich, es habe die Stautunden am Grenzübergang deutlich reduziert. In Chiasso-Brogeda sei das Abfertigungsverfahren deshalb ebenfalls einzuführen. Der Bundesrat beantragte im November 2015 die Ablehnung der Motion und begründete dies mit der fehlenden Unterstützung Italiens. Die Einführung von Transito sei mit Italien abgesprochen worden, doch sei seit 2006 von Italien nie eine Genehmigung des Projekts eingegangen, noch hätte Italien seinen Anteil von CHF 35 Mio. an den Gesamtkosten von rund CHF 45 Mio. zugesagt, um die baulich notwendigen Massnahmen am Grenzübergang zu finanzieren. Der Bund beobachte die Situation in Chiasso-Brogeda seit Jahren, sei aber zum Schluss gekommen, dass wegen der rückläufigen Zahl der Lastwagen momentan kein Handlungsbedarf gegeben sei. Bundesrat Maurer erklärte im Mai 2017 im Nationalrat erneut, dass der Ball bei Italien liege. Der Nationalrat nahm die Motion dennoch mit 137 gegen 52 Stimmen (1 Enthaltung) an. Der Ständerat behandelte das Geschäft im Dezember 2017 und nahm die Motion ebenfalls an: Mit 29 gegen 12 Stimmen (keine Enthaltungen).²

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.³

MOTION
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

La grande chambre a par contre **accepté** comme postulat la **motion Cavadini** (prd, TI) **demandant que la Suisse multiplie les contacts avec les autorités italiennes** afin que les liaisons avec les transversales alpines soient assurées, et que l'Italie soit à même de supporter un volume suffisant de trafic sur ses lignes.⁴

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.⁵

MOTIONDATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Sur la base du rapport concernant le transfert du trafic transalpin pour l'année 2009, la CTT-CE a déposé une motion chargeant le Conseil fédéral de présenter une **stratégie et les mesures complémentaires nécessaires afin de hâter le transfert de la route au rail**. Le gouvernement a accueilli favorablement la motion, tout en relevant que la mise en œuvre de mesures supplémentaires exige du temps. Prenant l'exemple de la bourse du transit alpin, telle que prévue dans la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM), il a souligné la nécessité de négociations avec les autres pays alpins et avec l'UE préalablement à son instauration. Les chambres ont suivi la CTT-CE et transmis tacitement la motion au Conseil fédéral.⁶

MOTIONDATUM: 22.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Zusammenhang mit der Motion Germanier (fdp, VS) "**Investitionssicherheit für Nutzfahrzeuge**. Beibehaltung der LSVA-Kategorie für sieben Jahre" befürchtete der Bundesrat eine Schwächung der Einnahmen aus der Lenkungsabgabe zu Lasten des öffentlichen Verkehrs. In seiner Antwort wies er darauf hin, dass bereits nach bestehendem Schwerverkehrsabgabegesetz ein Transportfahrzeug sechs Jahre ab Zulassung in derselben LSVA-Kategorie verbleibe und er die Verlagerungspolitik nicht mit einer Minderung der Einnahmen schwächen wolle. Der Nationalrat erachtete die finanzielle Entlastung der Fuhrhalter in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld jedoch als nötig und nahm die Motion mit 112 (FDP, SVP überwiegende Mehrheit der CVP) zu 65 (SP, Grüne) Stimmen an. Knapp, mit 6 zu 5 Stimmen, beantragte die KVF-SR ihrem Rat die Annahme der Motion in veränderter Form. Um den Anreiz zur Anschaffung und zum Betrieb möglichst emissionsarmer Fahrzeuge mit einem entsprechenden Investitionsschutz zu stärken und die Einkünfte des Bundes aus der LSVA in den anderen Kategorien nicht zu beschneiden, beschränkte die Kommission den Anreiz auf die günstigste, weil emissionsärmste Fahrzeugkategorie. Der Bundesrat zeigte sich mit der angepassten, durch die Kleine Kammer diskussionslos überwiesenen Motion einverstanden.⁷

MOTIONDATUM: 01.03.2012
NIKLAUS BIERI

2011 hatte die KVF-SR die Geltung der Motion Germanier (fdp, VS) bezüglich **Investitionssicherheit für Nutzfahrzeuge** (Beibehaltung der LSVA-Kategorie für sieben Jahre) auf die günstigste und emissionsärmste Fahrzeugkategorie beschränkt, um einen Anreiz für emissionsarme Fahrzeuge zu schaffen und die Einnahmen des Bundes aus der LSVA nicht zu gefährden. Die so veränderte Motion wurde im März des Berichtsjahres auch vom Nationalrat angenommen.⁸

Strassenverkehr

MOTIONDATUM: 26.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Diskussionslos überwies das Parlament eine Motion Giezendanner (svp, AG), welche **Treibstofftransporte des Bundes an privatwirtschaftliche Betriebe mit der LSVA belasten** will.⁹

MOTIONDATUM: 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.¹⁰

MOTION

DATUM: 13.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Suite à une série d'accidents survenus en début d'année sur le col du Simplon et impliquant des poids lourds, le Conseil des Etats a approuvé une motion René Imoberdorf (pdc, VS) chargeant le Conseil fédéral de prendre des mesures afin de renforcer la **sécurité routière dans les régions de montagne**. Le gouvernement est notamment invité à édicter des normes techniques plus strictes pour les poids lourds (en particulier, concernant les freins) et renforcer les contrôles. Le Conseil national a pour sa part transmis au Conseil fédéral un postulat Roberto Schmidt (pdc, VS) (08.3007) allant dans le même sens.¹¹

MOTION

DATUM: 08.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Sur proposition du président de la CTT-CE, le Conseil des Etats a décidé à l'unanimité de soumettre une motion Marty (prd, TI) et un postulat Lombardi (pdc, TI) (08.3745), tous deux en faveur du percement d'un **second tube pour le tunnel autoroutier du Saint-Gothard**, à l'examen préalable de la commission. (Pour plus d'information sur une initiative parlementaire pour un second tube au Gothard lancée en 1999 déjà, voir ici (2002).)¹²

MOTION

DATUM: 28.04.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'inverse du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a rejeté de justesse, par 77 voix contre 76, une motion du sénateur René Imoberdorf (pdc, VS) visant à renforcer la **sécurité routière dans les régions de montagne**, notamment par l'édiction de normes techniques plus strictes pour les poids lourds et des contrôles plus fréquents. Suivant la majorité de sa CTT, le plénum a jugé les prescriptions existantes suffisamment sévères et l'intensité des contrôles satisfaisante.¹³

MOTION

DATUM: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Afin d'éviter que le désaccord entre la Confédération et les cantons ne cause d'importants **retards dans l'achèvement du réseau**, le Conseil national a approuvé, par 125 voix contre 67, une motion Hany (pdc, ZH) chargeant le Conseil fédéral de préfinancer les tronçons de routes nationales qui figurent dans le projet d'arrêté et sont prêts à être construits. Bien que partageant les préoccupations du motionnaire, la CTT-CE a constaté le défaut de base légale nécessaire à l'octroi d'un financement fédéral, dans la mesure où ces nouveaux tronçons ne figurent pas encore formellement dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales. Si elle a jugé possible de contourner ce problème au moyen d'une révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales, elle a toutefois conclu que cela prendrait vraisemblablement plus de temps que l'aplanissement des divergences sur la modification de l'arrêté fédéral concerné. La commission unanime a par conséquent recommandé le rejet et les sénateurs l'ont suivie.¹⁴

MOTION

DATUM: 23.09.2015
NIKLAUS BIERI

Mit einer im Juni 2015 eingereichten Motion verlangte Ständerat Janiak (sp, BL), dass alle grenznahen ausländischen Umlade-Terminals des kombinierten Verkehrs von der **LSVA-Rückerstattungs-berechtigung** auszuschliessen seien. Hintergrund dieser Forderung ist eine seit dem 1. Januar 2008 gültige Weisung der Eidgenössischen Zollverwaltung, welche Fahrten ab dem Terminal der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse (Duss) in Weil am Rhein eine LSVA-Rückerstattungs-berechtigung zugesteht. Diese Weisung unterlaufe – so die Begründung des Motionärs – die erwünschte Verkehrsverlagerung, indem Strassentransporte finanziell begünstigt würden. Der Bundesrat stimmte dem Anliegen zu und beantragte die Annahme der Motion. Der Ständerat folgte diesem Antrag im September 2015 diskussionslos.¹⁵

MOTION
DATUM: 08.03.2016
NIKLAUS BIERI

Die vom Ständerat 2015 angenommene Motion Janiak (sp, BL) zur **LSVA-Rückerstattungs-berechtigung** grenznaher ausländischer Terminals des kombinierten Verkehrs wurde 2016 im Nationalrat debattiert. Die KVF-NR kam im Vorfeld der Ratsdebatte zum Schluss, die von der Motion geforderte Ausschliessung grenznaher ausländischer Umladeterminale von der LSVA-Rückerstattung behindere den Wettbewerb und verunsichere die Branche. Die Kommissionsmehrheit beantragte deshalb die Ablehnung der Motion. Eine Minderheit Rytz (gp, BE) stimmte dem Motionär hingegen zu. Mit 118 gegen 68 Stimmen (keine Enthaltungen) lehnte die grosse Kammer die Motion nach angeregter Diskussion ab.¹⁶

MOTION
DATUM: 12.09.2016
NIKLAUS BIERI

Gleich zwei Motionen zum Themenkomplex **„Taxis, Uber und andere Fahrdienste“** reichte Nationalrat Nantermod (fdp, VS) im März 2016 ein. Zum Einen solle ein fairer Wettbewerb entstehen zwischen herkömmlichen Taxis und neuen Fahrdiensten, indem der regel- und berufsmässige Personentransport in Personenwagen dem Strassenverkehrsgesetz und der Arbeitsgesetzgebung unterstellt wird, statt dass die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) für diese Transporte gilt. Diesem Ansinnen (16.3066) stand der Bundesrat wohlwollend gegenüber und im Ratsplenum fand die Motion Unterstützung: Sie wurde im September 2016 mit 131 gegen 55 Stimmen (0 Enthaltungen) angenommen. Zum Anderen wollte der Motionär den Bundesrat beauftragen, die Bezeichnung „Taxi“ mittels einer Gesetzesänderung zu schützen. Der Wettbewerb sei fairer, wenn die Kundschaft klar erkennen könne, ob ein Fahrdienst die offiziellen Anforderungen eines Taxiunternehmens erfülle. Wie die geschützte Bezeichnung vergeben werde, solle die Branche mit einer Selbstregulierungsklausel bestimmen. Diesem Anliegen (16.3067) wollte der Bundesrat nicht entsprechen und der Nationalrat lehnte es im Juni 2016 diskussionslos ab.¹⁷

MOTION
DATUM: 08.12.2016
NIKLAUS BIERI

Die Motion Nantermod (fdp, VD) bezüglich dem fairen Wettbewerb zwischen **Taxis, Uber und anderen Fahrdiensten** wurde im Ständerat im Dezember 2016 gleichzeitig mit der Motion Derder (fdp, VD) diskutiert. Gerade weil die beiden Motionäre zum selben Thema einen unterschiedlichen Zugang gewählt hatten, nahm die kleine Kammer beide Motionen an: Der Bundesrat solle prüfen, welchen Weg er einschlagen wolle. Mit 22 zu 9 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde die Motion Nantermod angenommen.¹⁸

MOTION
DATUM: 06.03.2018
NIKLAUS BIERI

Eine Motion von Nationalrätin Flückiger-Bäni (svp, AG) forderte, dass für sämtliche **Wartungs- und Betriebskosten** im Zusammenhang mit dem **LSVA-Erfassungsgerät** nicht wie heute der Fahrzeughalter, sondern der Bund aufkommen müsse. Im März 2018 kam die Motion in den Nationalrat. Bundesrat Maurer, der ein Nullsummenspiel ausmachte und erklärte, was der Bund durch die Übernahme der Wartungskosten weniger aus der LSVA einnehme, fehle dann beim Strassenunterhalt, musste sich von Nationalrat Giezendanner (svp, AG) belehren lassen, dass die LSVA-Mittel zur Bahn flössen und nicht in den Strassenunterhalt. Die Motion wurde dennoch mit 66 zu 124 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt.¹⁹

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.²⁰

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 LSWA profitieren. Die so präzisierte Motion empfahl die KVF-NR ihrem Rat mit 17 gegen 7 Stimmen zur Annahme.²¹

MOTION
DATUM: 16.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2016 hatten die beiden Räte die Motion **E-Vignette** der KVF-SR angenommen. Diese beauftragte den Bundesrat, bis spätestens Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette zu erarbeiten.

Im Dezember 2019 respektive im Herbst 2020 wurde die Initiative von beiden Räten abgeschrieben, da der Bundesrat in der Zwischenzeit die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes betreffend die Einführung der E-Vignette (BRG 19.045) vorgelegt hatte.²²

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 LSWA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSWA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSWA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSWA 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.²³

MOTION
DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich in der Frühlingssession 2021 ein zweites Mal mit den **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Dies war notwendig geworden, nachdem der Nationalrat den Vorstoss in leicht geänderter Form angenommen hatte. Kommissionssprecher Wicki (fdp, NW) erläuterte, dass die vorberatende KVF-SR keine Einwände gegen den geänderten Motionstext vorzubringen habe. Verkehrsministerin Sommaruga stimmte dem Vorstoss in dieser Form ebenfalls zu. Sie rief in Erinnerung, dass im Bereich der Nutzfahrzeuge ein gewisser Zielkonflikt zwischen der Förderung der Entwicklung von wichtigen Innovationen (beispielsweise Elektromobilität und Wasserstoffantrieb) und der Weiterentwicklung der LSWA bestehe. Man wolle hier weder diese Innovationen abwürgen, noch wolle man die Finanzierung der LSWA gefährden. Letztere müsse daher in Zusammenarbeit mit der Branche geschehen. Der Ständerat stimmte der Motion schliesslich stillschweigend zu.²⁴

MOTION
DATUM: 17.06.2021
ANJA HEIDELBERGER

In einer im Mai 2019 eingereichten Motion verlangte Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) eine **Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung**. Demnach sollen Bund und Kantone gemeinsam ein schweizweites Bemessungssystem für die Erhebung der Motorfahrzeugbesteuerung ausarbeiten. Weiterhin soll jedoch den Kantonen beim Mass der Besteuerung freie Hand gelassen werden. Der heutige Flickenteppich mit unterschiedlichen Kriterien (z. B. Hubraum, Gewicht, Leistung) «führ[e] zu Verunsicherung bei den Konsumentinnen und Konsumenten, Fehlanreizen in der Automobilbranche [und] Rechtsunsicherheit beim Aufbau der Infrastruktur», erklärte der Motionär. Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da damit eine neue Bundeskompetenz geschaffen würde und somit eine Verfassungsänderung nötig würde. Jedoch befürwortete er eine Harmonisierung der Systeme zwischen den Kantonen.

Nach einer Diskussion über die Vor- und Nachteile des Föderalismus und von unterschiedlichen kantonalen Lösungen sprach sich der Nationalrat mit 110 zu 78

Stimmen (bei 4 Enthaltungen) für die Annahme der Motion aus. Abgelehnt wurde sie von der geschlossen stimmenden FDP.Liberalen-Fraktion sowie von einer Mehrheit der SVP-Fraktion.²⁵

Eisenbahn

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'arrêté 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.²⁶

MOTION

DATUM: 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.²⁷

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.²⁸

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.²⁹

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.³⁰

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

Die freisinnige Fraktion reichte im Zusammenhang mit dem **Revitalisierungsprogramm eine Reihe von Vorstössen** in den Bereichen Umschulung, Weiterbildung resp. Forschung, Bodenrecht, regionale grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Steuerpolitik, Deregulierung im Fernmeldewesen, Transitabkommen sowie Arbeitsmarkt. Der Nationalrat überwies zudem verschiedene **Fraktionsmotionen** der FDP zum Abbau von **Vorschriften in der Agrarpolitik**.³¹

Liberales 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.³²

MOTION
DATUM: 03.06.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

MOTION
DATUM: 13.03.1996
EVA MÜLLER

1) AB NR, 2015, S. 223f.
2) AB NR, 2017, S. 714 f.; AB SR, 2017, S. 957 ff.
3) BO CN, 1992, p. 292 ss.
4) BO CN, 1992, p. 2746 s.
5) BO CE, 2009, p. 1285.
6) BO CE, 2010, p. 171 ss.; BO CN, 2010, p. 1002.
7) AB NR, 2011, S.405 f.; AB SR, 2011, S. 899 f.
8) AB NR, 2012, S. 150.
9) AB NR, 2006, S. 1113 und Beilagen III, S. 369 f.; AB SR, 2006, S. 767 und Beilagen IV, S. 75 f.
10) 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 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
11) BO CE, 2008, p. 459 s.; Lib., 10.5.08; BO CN, 2008, p. 1007.
12) BO CE, 2008, p. 905 ss.
13) BO CN, 2009, p. 669 ss.
14) BO CN, 2009, p. 221; BO CE, 2009, p. 669 ss.
15) AB SR, 2015, S. 1029 f.
16) AB NR, 2016, S. 232 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR
17) AB NR, 2016, S. 1256 ff.
18) AB SR, 2016, S. 1083 ff.
19) AB NR, 2018, S. 216 f.
20) AB SR, 2020, S. 145 f.
21) Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20
22) AB NR, 2016, S. 1108; AB NR, 2020, S. 1523 ff.; AB SR, 2016, S. 196; AB SR, 2019, S. 1190 ff.
23) AB NR, 2020, S. 2641 f.
24) AB SR, 2021, S. 166 f.
25) AB NR, 2021, S. 1439
26) 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.
27) BO CN, 2007, p. 1712.

- 28) AB NR, 2011, S. 1265; AB SR, 2011, S. 901; AB SR, 2010, S.898 f.; NZZ, 25.1.11, CdT, 25.2.11.
29) AB NR, 2020, S. 244 ff.; AB NR, 2020, S. 254; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.01.20
30) AB NR, 2020, S. 1139 f.
31) AB NR, 1993, S. 1689 f.; AB NR, 1993, S. 978 ff.; Verhandl. B. vers. 1993, V, S. 53 ff.
32) JdG, 9.9.96; Verhandl. B. vers. 1996, III, S. 109.