

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrsfinanzierung, Verkehrspolitik
Akteure	Theiler, Georges (fdp/plr, LU) SR/CE, Binder, Max (svp/udc, ZH) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1988 - 01.01.2018

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, Verkehrspolitik, 2008 - 2015*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	4

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
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
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2013
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) sowie zweier Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte (12.3330 / 12.3401), welche 2012 überwiesen worden waren, legte der Bundesrat im Mai seine **Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors** auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard vor. Das Geschäft enthielt das Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors sowie den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit. Um die Gotthardachse bis 2020 in einen durchgehenden 4-Meter-Korridor umzubauen, sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen umzusetzen. Dazu zählen Tunnelanpassungen und Änderungen an Perrondächern, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen, sowie der Neubau des Bözbergtunnels. Die Massnahmen in der Schweiz wurden auf rund CHF 710 Mio. veranschlagt, die Massnahmen für Anschlüsse in Italien auf CHF 230 Mio. Die Finanzierung könne zunächst über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgenommen werden. Der Bundesrat hielt fest, dass die Mittel ausreichen, um neben allen beschlossenen Projekten im Rahmen von FABI auch den 4-Meter-Korridor zu realisieren. Am 25. September trat der Ständerat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Die KVF-SR stellte den Mehrheitsantrag, den Artikel 1 des Bundesgesetzes so zu ändern, dass nicht nur die Gotthardstrecke erwähnt wird, sondern allgemein die Nord-Süd-Verbindung. Damit könnten auch Massnahmen auf der Lötschberg-Linie ergriffen werden, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig würde. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) beantragte die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages. Der Ständerat stimmte mit 23 zu 20 Stimmen für den Mehrheitsantrag. Die von der KVF-SR in Artikel 2 beantragte Streichung der Massnahmen in Giubiasco-Lugano Vedeggio (mit Kosten von CHF 10 Mio.) fand im Rat dagegen keine Mehrheit, er folgte dem Antrag des Bundesrates mit 26 zu 9 Stimmen. Hinsichtlich der Massnahmen für die Anschlüsse in Italien wollte die KVF-SR mit ihrem Mehrheitsantrag aufnehmen, dass für A-fonds-perdu-Beiträge an Italien ein überwiegendes Interesse der Schweiz gegeben sein muss. Ein Minderheitsantrag wollte verhindern, dass der Bundesrat eine Carte blanche für finanzielle Vereinbarungen mit Italien erhält. Der Rat folgte allerdings dem Mehrheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen und löste mit qualifiziertem Mehr von 36 zu 6 Stimmen die Ausgabenbremse. Bei der Finanzierung forderte die Mehrheit der KVF, dass diese zu einem Drittel aus Mineralölsteuererträgen und zu zwei Dritteln aus FinöV bzw. FABI erfolgen solle. Der Minderheitenantrag Imoberdorf (cvp, VS) beantragte dagegen die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages, welcher eine Finanzierung rein aus FinöV und später aus dem BIF vorsah. Gegen die Teilfinanzierung mit Mitteln aus dem Strassenverkehr wurde vorgebracht, dass von diesen Mitteln bereits sehr viel für den Schienenverkehr eingesetzt werde und dass eine weitere Beanspruchung dieser Mittel die Zustimmung zur Vignettenpreiserhöhung und zu FABI in den jeweiligen Volksabstimmungen gefährden könnte. Der Rat entschied deshalb gegen weitere Mittel aus dem Strassenverkehr und nahm den Minderheitsantrag mit 28 zu 15 Stimmen an. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) wollte schliesslich die zulässigen Höchstmasse für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen aufnehmen und zwar so, dass sogenannte Gigaliner (mit einer Länge von 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen) nicht zugelassen würden. Gegen diesen Vorschlag wurde vorgebracht, dass die Gesetzesebene der falsche Ort sei, um die Dimensionen von Fahrzeugen zu regeln und er wurde entsprechend mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Bundesgesetz einstimmig (bei 7 Enthaltungen) an. In der Debatte des Bundesbeschlusses zum Gesamtkredit forderte der Mehrheitsantrag der KVF-SR eine Erhöhung der Beiträge an Massnahmen in Italien (Lötschberg-Simplon-Linie) um zusätzliche CHF 50 Mio. Dagegen wurde von Bundesrätin Leuthard eingewendet, dass die Schweiz mit Italien in Verhandlungen stehe und es taktisch falsch sei, den gesprochenen Betrag noch vor Abschluss der Verhandlungen aufzustocken. Zudem sei es unschön gegenüber jenen Kantonen, deren Anliegen zu FABI aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden seien. Bei je 21 Stimmen für und gegen den Mehrheitsantrag entschied der Stichentscheid des Präsidenten für den Mehrheitsantrag. Die Ausgabenbremse wurde mit 24 zu 18 Stimmen gelöst und in der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zum Gesamtkredit mit 26 zu 15 Stimmen an. Am 5. Dezember trat der Nationalrat ebenfalls ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Im Nationalrat wurden die gleichen Punkte diskutiert wie im

Ständerat. Die grosse Kammer folgte ihrer Schwester in der allgemeinen Formulierung des Geltungsbereichs entgegen einem Minderheitenantrag Binder (svp, ZH), welcher die Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung forderte, mit 111 zu 73 Stimmen. Wie im Ständerat waren auch im Nationalrat die Beiträge an Italien umstritten: Während der Mehrheitsantrag der KVF-NR die Zustimmung zur ständerätlichen Fassung beantragte, forderte eine Minderheit 1 Binder (svp, ZH), dass der Bundesrat zwar selbständig Darlehen an Italien vergeben dürfe, für A-fonds-perdu-Beiträge aber die Zustimmung der Bundesversammlung vorzusehen sei. Eine Minderheit 2 Binder (svp, ZH) forderte die integrale Streichung des Artikels zu Beiträgen an Italien. Begründet wurde dies mit dem Territorialprinzip: Die Schweiz solle nur auf Schweizer Boden investieren. Dem wurde von grünliberaler, sozialdemokratischer und grüner Seite entgegengehalten, dass die NEAT ohne Anschluss im Süden nicht den vollen Nutzen zur Verkehrsverlagerung entfalten könne. Der Mehrheitsantrag wurde den beiden Minderheitsanträgen deutlich vorgezogen, Gegenstimmen kamen fast ausschliesslich aus der SVP-Fraktion. Die Ausgabe wurde mit 138 zu 48 Stimmen angenommen, nur die SVP-Fraktion trat auf die Ausgabenbremse. Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) verlangte die Aufnahme von Höchstmassen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes sowie einen entsprechenden Verweis im Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor. Wie schon im Ständerat wurde dagegeengehalten, dass dafür die Verordnungs- und nicht die Gesetzesebene vorgesehen sei. Der Nationalrat nahm den Minderheitenantrag Hardegger trotzdem mit 119 zu 60 Stimmen an. In der Gesamtabstimmung wurde das Bundesgesetz einstimmig mit 178 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. In der Debatte zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit verlangte eine Minderheit Huber (fdp, UR), der bundesrätlichen Vorlage nachzukommen und die vom Ständerat eingebrachten CHF 50 Mio. für Massnahmen in Italien auf der Lötschberg-Simplon-Linie zu streichen. Der Nationalrat folgte aber seiner Kommission und nahm den Bundesbeschluss im Sinne des Ständerates mit 104 gegen 72 Stimmen an, wobei die Gegenstimmen aus den Fraktionen von FDP und SVP stammten. Die Ausgabenbremse wurde gelöst und mit 115 zu 67 Stimmen wurde das Geschäft angenommen. Am 10. Dezember verhandelte der Ständerat die Differenz und folgte dem Nationalrat darin, die Höchstmasse von Fahrzeugen nicht ins Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor sondern ins Strassenverkehrsgesetz zu schreiben. In der Schlussabstimmung vom 13. Dezember nahm der Ständerat die Vorlage mit 37 zu 1 Stimme an, der Nationalrat mit 143 zu 36 Stimmen. Die Gegenstimmen kamen ausschliesslich aus der SVP-Fraktion.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2014
NIKLAUS BIERI

Im Plenum des **Nationalrates** wurde der **Verlagerungsbericht 2013 für die Periode von Juli 2011 bis Juni 2013** zusammen mit der Änderung des Bundesbeschlusses zum Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs im März 2014 diskutiert. Besonders die im Verlagerungsbericht angedeutete Möglichkeit, das Verlagerungsziel neu zu definieren, stiess auf grossen Widerstand. Der Bericht hielt fest, dass die technische Entwicklung und die Anreize über die LSVA den Ersatz von alten Lastwagen durch abgasarme Euro-VI-Fahrzeuge fördern würde, und dass dadurch die Belastung durch Luftschadstoffe entlang der Transitachsen bis 2020 stark abnehmen werde. Da es im Alpenschutzartikel vornehmlich um den Schutz des Alpenraums vor den negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs gehe, werfe diese Entwicklung die Frage auf, ob das Verlagerungsziel noch angemessen sei. Vertreter von GPS, SP und GLP wollten nichts wissen von einer Neudefinition des Verlagerungsziels: Dieses sei bereits klar definiert (650'000 alpenquerende Lastwagenfahrten pro Jahr) und zum einen ein bestehender Verfassungsauftrag, zum anderen seien mit diesem Ziel stets die hohen Kosten der NEAT gegenüber dem Stimmvolk gerechtfertigt worden. Eine Herabsetzung dieses Zieles wäre deshalb eine inakzeptable Kehrtwende und eine Missachtung des Volkswillens, so Regula Rytz (gp, BE). Max Binder (svp, ZH) hingegen bezeichnete das Verlagerungsziel als „Fata Morgana“: Es sei willkürlich gesetzt worden und lasse sich nicht erreichen. Der Nationalrat nahm den Bericht schliesslich zur Kenntnis. Der Ständerat nahm den Verlagerungsbericht im Juni 2014 zur Kenntnis, nicht ohne vorher wie die grosse Kammer ausgiebig über das Verlagerungsziel debattiert zu haben.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2014
NIKLAUS BIERI

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR) begrüßte den Entscheid des Bundesrates, den **Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs** um CHF 180 Mio. auf CHF 1'675 Mio. zu erhöhen und um fünf Jahre zu verlängern. Die KVF-NR beantragte dem Nationalrat, die Änderung des Bundesbeschlusses im Sinne des Bundesrates gutzuheissen. Mit der Verlängerung des Zahlungsrahmens soll die Verkehrsverlagerung abgesichert und den Unternehmen ermöglicht werden, erste Erfahrungen mit der NEAT und dem 4-Meter-Korridor zu machen. Eine Minderheit Binder (svp, ZH) verlangte, auf eine Erhöhung der Mittel zu verzichten und den Zahlungsrahmen nur um drei Jahre zu verlängern. Da die Unternehmen bisher mit einem Ende der Förderbeiträge im Jahr 2018 rechnen mussten, sei eine Verlängerung des Zahlungsrahmens ebenso unnötig wie die Erhöhung der Mittel. Die Minderheit Binder sei aber bereit, als Kompromiss den Zahlungsrahmen um drei Jahre zu verlängern, damit per 2018 übrige Restmittel auch noch eingesetzt werden könnten. Gegen den Minderheitsantrag wurde vorgebracht, dass die Erhöhung und Verlängerung des Zahlungsrahmens schon nur notwendig sei, um eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu verhindern. Der Minderheitsantrag würde deshalb dazu führen, dass das Verlagerungsziel noch deutlicher verpasst würde. Der Nationalrat entsprach schliesslich in der Schlussabstimmung im März 2014 dem Antrag seiner Kommission und nahm die Änderung des Bundesbeschlusses zum Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs mit 134 zu 54 Stimmen im Sinne des Bundesrates an. Bis auf drei Stimmen aus der FDP-Liberalen-Fraktion entfielen alle Nein-Stimmen auf die SVP-Fraktion. Der Ständerat befand im Juni 2014 über die Änderung des Bundesbeschlusses. Die KVF-SR empfahl der kleinen Kammer einstimmig, der grossen Kammer zu folgen und dem Geschäft ohne Änderung zuzustimmen. Mit 37 Stimmen bei einer Enthaltung nahm der Ständerat den Entwurf einstimmig an.³

POSTULAT
DATUM: 06.05.2014
NIKLAUS BIERI

Im Rahmen der Debatte zum Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors war 2013 festgehalten worden, dass neben dem Korridor durch den Gotthard auch die Lötschberglinie ausgebaut werden soll. Da es auf der Lötschberglinie auf der italienischen Seite zwischen Iselle und Domodossola immer wieder zu Betriebsproblemen kommt, beauftragte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats mit einem Postulat den Bundesrat, zu prüfen, ob die Effizienz der **Lötschberg-Simplon-Achse** durch die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der besagten Strecke durch SBB oder BLS erhöht werden könnte. Der Nationalrat behandelte dieses Postulat in der Sondersession am 6. Mai 2014. Eine Minderheit Binder (svp, ZH) beantragte die Ablehnung des Postulats und auch der Bundesrat sprach sich in seiner Stellungnahme deutlich gegen das Postulat aus. Während die Kommissionsminderheit mit den Kostenfolgen und der Verletzung des Territorialprinzips argumentierte, betonte Bundesrätin Leuthard, dass ein solches Übernahmeersuchen in Italien als arroganter und unfreundlicher Akt verstanden werden würde. Die Vertreter der Kommissionsmehrheit machten dagegen geltend, dass die Anschlussstrecke für die ganze Achse von grösster Wichtigkeit sei. Der Nationalrat nahm das Postulat äusserst knapp an: Mit Stichentscheid des Ratspräsidenten Lustenberger (cvp, LU) bei 87 zu 87 Stimmen und einer Enthaltung.⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.06.2015
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2015 nahm der Nationalrat die Beratung zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Wie schon in der kleinen Kammer gab es auch in der Volkskammer einen Rückweisungsantrag, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisungsantrag war von Nationalrat Français (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden - auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cvp, GR) legte für die Kommissionsmehrheit dar, weshalb eine gemeinsame Behandlung von Volksinitiative und NAF nicht wünschenswert sei. Er warf dabei dem Initiativkomitee fehlende Kompromissbereitschaft vor, was von den Nationalräten und Mitgliedern des Initiativkomitees Rime (svp, FR), Binder (svp, ZH) und Amstutz (svp, BE) bestritten wurde. Als Roger Nordmann (sp, VD) für die Kommission sprach und der Initiative einen extremistischen Charakter bescheinigte, empörte sich die SVP-Fraktion. Ulrich Giezendanner (svp, AG), ebenfalls ein Mitglied des Initiativkomitees, forderte eine Entschuldigung für diese "Riesenfrechheit" - was Nordmann jedoch ausschlug. Der Rückweisungsantrag der Minderheit Français wurde äusserst knapp mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Für die Rückweisung stimmten die geschlossenen Fraktionen von SVP und FDP mit einzelnen Stimmen aus der CVP und der BDP. Die Fraktionen von SP, Grünen und GLP stimmten

geschlossen dagegen. In der weiteren Debatte in der grossen Kammer argumentierten die Gegnerinnen der Vorlage mit den CHF 1.5 Mia., welche der Bundeskasse wegen der Initiative entgehen würden und mit den deswegen notwendigen Sparmassnahmen. Die Befürworterseite stellte hingegen die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur und die hohe Belastung durch Abgaben im Strassenverkehr in den Vordergrund. Der Minderheitsantrag Wobmann (svp, SO), der die Initiative zur Annahme empfehlen wollte, unterlag dem Mehrheitsantrag der Kommission schliesslich mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Für die Minderheit stimmte die geschlossene SVP-Fraktion und ein gutes Drittel der FDP-Fraktion. Die Hälfte der Mitglieder der FDP-Fraktion enthielt sich der Stimme oder entzog sich der Abstimmung. Während die Fraktionen von SP, Grünen und GLP geschlossen für den Mehrheitsantrag stimmten, taten dies die Fraktionen von CVP und BDP grossmehrheitlich.⁵

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi de la vue d'ensemble du fonds destiné à la **réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP)** et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Le projet contient notamment le crédit actualisé de la NLFA pour un montant de CHF 19,1 milliards, la planification et le financement (à hauteur de CHF 5,2 milliards) de la première étape du ZEB, ainsi qu'un crédit de CHF 40 millions pour l'élaboration d'un future message ZEB 2, concédé après les vives critiques émises par les cantons lors de la consultation de l'année précédente. Le Conseil des Etats a pour l'essentiel approuvé la planification et les modalités de financement prévues par le Conseil fédéral. Lors de l'examen du projet de loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), les sénateurs ont approuvé un amendement de leur CTT contraignant le gouvernement à présenter aux chambres un projet concernant les étapes ultérieures du ZEB (ZEB 2) d'ici à 2010. Surtout, par 26 voix contre 12, ils ont introduit dans la LDIF une liste des mesures que le Conseil fédéral devra étudier et dans laquelle figurent notamment l'étoffement du Pied sud du Jura et de la ligne Lausanne-Genève, l'accélération du tronçon Lucerne-Zürich (avec et sans le tunnel de base du Zimmerberg II), ainsi que des améliorations de cadences sur les lignes Berne-Viège, Bienne-Bâle, Bienne-Zürich, Zürich-Coire, etc. Suivant la majorité de sa commission, la chambre haute a en outre chargé le Conseil fédéral de prévoir des versements supplémentaires au FTP afin de financer les projets susmentionnés. Dans le même registre, elle a approuvé des amendements Burkhalter (prd, NE) et Schweiger (prd, ZG) visant à élargir les possibilités de financement à des partenariats public-privé. Au vote sur l'ensemble, le projet modifié de LDIF a été approuvé à l'unanimité. Concernant le crédit d'ensemble pour le ZEB 1, le Conseil des Etats a décidé, par 19 voix contre 13, de l'accroître de CHF 200 millions afin de pallier les conséquences négatives des travaux du ZEB sur le trafic régional, notamment en matière de correspondance avec le trafic longue distance. Les autres actes du projet ont été adoptés à l'unanimité et sans modification.

La CTT-CN ayant pris du retard, le Conseil national s'est d'abord saisi du projet d'arrêté concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour la NLFA, afin d'éviter une interruption des travaux en cours. Après avoir rejeté, par 124 voix contre 48, une proposition de renvoi issue du groupe UDC, le plénum a débattu un amendement Binder (udc, ZH) visant à augmenter le crédit de CHF 1,2 milliard afin de réintroduire dans la NLFA le tunnel du Zimmerberg. Malgré le soutien unanime du groupe UDC ainsi que de députés PDC et PRD, cette proposition a été balayée par 130 voix contre 51. Au vote sur l'ensemble, l'arrêté a été approuvé par 172 voix contre 7. Lors de la session d'hiver, la chambre basse s'est penchée sur les autres projets. Elle a suivi la chambre des cantons concernant l'augmentation de CHF 200 millions du crédit alloué au ZEB 1. Lors de l'examen du projet de LDIF, le plénum a suivi le Conseil des Etats sur toutes les questions essentielles. Par contre, il s'en est clairement écarté au sujet de la réduction du crédit destiné aux mesures antibruit. Le Conseil des Etats a en effet approuvé la baisse de CHF 1,854 à 1,33 milliard proposée par le gouvernement et justifiée par les progrès réalisés au niveau des émissions sonores du matériel roulant. Le Conseil national a cependant suivi sa CTT et refusé d'entrer en matière sur le projet d'arrêté du Conseil fédéral, jugeant inopportun de réduire les efforts en ce domaine. Au final, des divergences mineures subsistent concernant la LDIF et l'ordonnance portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires, tandis que le désaccord est complet au sujet du financement des mesures antibruit.

Dans la foulée, le Conseil national a rejeté la motion du conseiller aux Etats Pfisterer (prd, AG) (07.3328) concernant le ZEB 2, puisque ses revendications ont été intégrées à

la LDIF. L'Assemblée fédérale a par ailleurs pris acte du rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA (08.006).⁶

1) BBl, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235

2) AB NR, 2014, S. 363 ff.; AB SR, 2014, S. 670 ff.

3) AB NR, 2014, S. 363 ff.; AB SR, 2014, S. 670 ff.; BBl, 2014, S.155; BBl, 2014, S.5407; Schlussabstimmung NR (AB);
Schlussabstimmung SR (AB)

4) AB NR, 2014, S. 652 ff.

5) AB NR, 2015, S. 852ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15

6) BO CE, 2008, p. 372 ss. et 441 ss.; BO CN, 2008, p. 1079 ss., 1836 ss. et 1897 ss.; FF, 2008, p. 7757 ss; BO CN, 2008, p. 1914;
FF, 2008, p. 3311 ss.; BO CN, 2008, p. 1131 ss.; BO CE, 2008, p. 517 ss.