

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnote	<b>Verkehrsfinanzierung, Verkehrspolitik</b>
Akteure	<b>Theiler, Georges (fdp/plr, LU) SR/CE, Huber, Gabi (fdp/plr, UR) NR/CN, Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC, Büttiker, Rolf (fdp/plr, SO) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1988 - 01.01.2018</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Freymond, Nicolas  
Pasquier, Emilia

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Freymond, Nicolas; Pasquier, Emilia 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, Verkehrspolitik, 2008 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Aussenpolitik</b>	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	8
Eisenbahn	8
Luftfahrt	9
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	9
Parteien	9
Grosse Parteien	9

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>NAF</b>	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<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>IFG</b>	Infrastrukturfondsgesetz
<b>SFSV</b>	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>FORTA</b>	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
<b>UE</b>	Union européenne
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<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>LFInfr</b>	Loi sur le fonds d'infrastructure
<b>FSCR</b>	Financement spécial pour la circulation routière
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg

# Allgemeine Chronik

## Aussenpolitik

### Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 19.11.2013  
EMILIA PASQUIER

La question des transports, notamment des transports ferroviaires, a été au centre de la rencontre entre Doris Leuthard et la **ministre suédoise des infrastructures Catharina Elmsäter-Svärd**.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 17.09.2015  
NIKLAUS BIERI

Als Erstrat nahm der Ständerat die Debatte über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** im Herbst 2015 auf. Die KVF-SR hatte sich eingehend mit dem Geschäft befasst und dabei gar einen Alternativentwurf geschaffen: Sie integrierte den Netzbeschluss von 2012, welcher zusammen mit der Erhöhung der Vignettenpreise 2013 vom Volk abgelehnt worden war, in den NAF. Gleichzeitig sah sie auch eine Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 60 bis 70 (und nicht auf CHF 100, wie vom Volk abgelehnt) und eine Kostenbeteiligung der Kantone vor. Die konsultierten Automobilverbände und Kantone lehnten diese Variante jedoch ab, worauf die KVF-SR ihren Entwurf verwarf und mit 5 zu 3 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) den bundesrätlichen Entwurf empfahl. Roland Eberle (svp, TG) reichte darauf den Antrag ein, die Vorlage an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, den Netzbeschluss doch noch in den NAF zu integrieren.

In der Debatte wurde mehrfach betont, dass im Rat bei der Debatte zum Bahninfrastrukturfonds BIF im Rahmen der FABI das Versprechen abgegeben worden sei, eine dauerhafte Finanzierungslösung auch für die Strasse zu schaffen. Dies sei mit dem NAF der Fall, weshalb die Vorlage grundsätzlich begrüsst werde. Die Ansicht, der Netzbeschluss von 2012, bei dem es um die Übernahme von fast 400 km Strasse von den Kantonen ins Nationalstrassennetz (und damit in die Hände des Bundes) geht, sei gerade auch für die Kantone wichtig, war verbreitet. Der Rückweisungsantrag Eberle wurde – trotz der mahnenden Worte von Bundesrätin Leuthard, welche eine drohende Finanzierungslücke ausmachte – schliesslich mit 27 zu 14 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.<sup>2</sup>

### Verkehrspolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

Lors de l'examen des projets d'arrêtés relatifs aux programmes d'agglomération et au programme d'élimination des goulets d'étranglement, la CTT-CE a constaté que le fonds d'infrastructure ne disposait pas des ressources nécessaires. Aussi a-t-elle présenté une initiative parlementaire en faveur du versement d'une **contribution extraordinaire de CHF 850 millions au fonds d'infrastructure**, de telle sorte qu'il puisse remplir ses engagements sans que les projets ne soient retardés et, si possible, sans recours au préfinancement par les cantons. Ce montant est prélevé sur le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Cette modification de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFINfr) n'apporte cependant qu'une solution provisoire, la CTT-CE estimant en effet qu'un nouvel apport sera nécessaire dès 2014.

Le Conseil fédéral a émis un avis favorable sur le projet de la CTT-CE, tout en mettant en garde contre ses conséquences potentiellement négatives pour les finances de la Confédération. En vertu du mécanisme de frein à l'endettement, cette contribution extraordinaire doit en effet être compensée par des excédents structurels du budget fédéral, c'est-à-dire des mesures d'économie d'un montant correspondant. En outre, le prélèvement sur le FSCR nécessitera probablement une hausse anticipée de l'impôt sur les huiles minérales. À ces réserves près, le gouvernement a jugé que la proposition de la CTT-CE constituait la solution la plus opportune pour permettre au fonds de verser aux cantons la contribution que la Confédération s'est engagée à leur fournir.

Au Conseil des Etats, l'entrée en matière n'a pas suscité d'opposition. Lors de la discussion par article, une minorité de la CTT emmenée par Hans Hess (plr, OW) a proposé de ramener le montant de la contribution extraordinaire à CHF 570 millions, craignant que les autres projets en matière de transports (notamment l'achèvement du

réseau des routes nationales et les routes principales des régions périphériques et de montagne) ne pâtissent de ce soutien aux programmes d'agglomération et d'élimination des goulets d'étranglement. Par 23 voix contre 13, les sénateurs ont préféré suivre la majorité de la commission. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LFlnfr à l'unanimité.

Au Conseil national, une minorité Gabi Huber (plr, UR) de la CTT-CN a présenté une proposition identique à celle défendue par la minorité Hess à la chambre des cantons. Malgré le soutien d'une majorité du groupe UDC et de la moitié du groupe PLR, cet amendement a été rejeté par 116 voix contre 57. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a approuvé le projet de la CTT-CE par 153 voix contre 23. En votation finale, les deux chambres ont confirmé leur décision, respectivement à l'unanimité et par 179 voix contre 6.<sup>3</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.05.2012  
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.<sup>4</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>5</sup>

#### DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU VOLKSINITIATIVE

DATUM: 21.06.2013  
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Ständerat den Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** im Dezember 2012 um mehrere Ausbauprojekte ergänzt und mittels eines zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles auf CHF 6,4 Mrd. aufgestockt hatte, kam das Geschäft im Juni des Berichtjahres in den Nationalrat. Umstritten war vor allem der plafonierte Fahrkostenabzug. Der Mehrheitsantrag wollte dem ständerätlichen Vorschlag von einem Pauschalabzug von CHF 3'000 zustimmen. Eine Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte den Fahrkostenabzug dem Preis eines 2.-Klass-Generalabonnements gleichsetzen. Eine Minderheit Quadri (lega, TI) lehnte eine Plafonierung des Fahrkostenabzugs generell ab, da sie jene benachteilige, die auf das Auto angewiesen seien. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) forderte dagegen eine komplette Abschaffung des Fahrkostenabzugs, da dies ein falscher Anreiz des Staates sei. Ein Antrag Daniel Fässler (cvp, AI) verlangte einen Maximalbetrag von zehntausend Franken, während die ersten zweitausend nicht abzugsberechtigt wären. Alle Minderheits- und Einzelanträge konnten in der Abstimmung nicht gegen den Mehrheitsantrag bestehen. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) versuchte erfolglos, die vom Ständerat aufgenommene Mehrwertsteuer-Erhöhung zu verhindern. Der Nationalrat folgte dem Mehrheitsantrag für Bestätigung der Änderung der kleinen Kammer mit 125 zu 65 Stimmen. Bei der Vorlage zum Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nahm der Nationalrat mit 124 zu 65 Stimmen den Antrag Fluri (fdp, SO) an, welcher forderte, dass ab 2019 die Hälfte der gesprochenen Mitteln aus Schwerverkehrsabgabe und zweckgebundener Verbrauchssteuer bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung zur Verzinsung und Rückzahlung verwendet werden. Zum Ausbauschnitt 2025 gab es im Nationalrat drei Anträge: Eine Minderheit Quadri (lega, TI) forderte die Aufnahme von Planungsarbeiten zur Umfahrung von Bellinzona. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) wollte den ursprünglichen, deutlich kleineren Ausbauschnitt des Bundesrates jenem des Ständerates vorziehen. Eine Minderheit Hurter (svp, SH) bat darum, die Elektrifizierung

und den Ausbau der Hochrheinbahn in den ersten Ausbauschnitt aufzunehmen. Der Nationalrat folgte allerdings in allen Abstimmungen deutlich der Kommissionsmehrheit, welche die Vorlage des Ständerates übernehmen wollte. Ein Antrag Fluri (fdp, SO), welcher eine Verknüpfung aller Teile des FABI-Geschäfts verlangte, damit keine Unsicherheiten bezüglich der Referendumsfrist auftreten können, wurde vom Rat mit 142 zu 36 Stimmen angenommen. Beim Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2025 zog der Rat den Mehrheitsantrag (Zustimmung zum Beschluss des Ständerates) dem Minderheitsantrag Huber (fdp, UR; Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates) mit 142 zu 41 Stimmen vor. Einer Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) gelang es, den Ausbau der Hochrheinbahn durch die Hintertüre einzubringen: Der Nationalrat stimmte der von der Minderheit Hurter beantragten Änderung des Bundesbeschlusses vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses mit 102 zu 82 Stimmen zu, erhöhte dort nachträglich den Kredit um CHF 100 Mio. auf CHF 1'190 Mio. und führte die Verbindung Schaffhausen-Basel im Bundesbeschluss auf. Mehrere Minderheitsanträge fanden keine Zustimmung, darunter etwa der Antrag Regazzi (cvp, TI), welcher auch die Seilbahnen und den Schienengüterverkehr in die langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung einbeziehen wollte, der Antrag Huber (fdp, UR), welcher eine Befristung des Bahninfrastrukturfonds bis 2030 beabsichtigte oder der Antrag Quadri (lega, TI), welcher ein Mitspracherecht der Gemeinden in Artikel 48b und 48d des Eisenbahngesetzes festschreiben wollte. Keine Zustimmung fand auch die Minderheit Il Candinas (cvp, GR), welche wie der Ständerat die finanzielle Beteiligung der Kantone über die Zuständigkeit für die Publikumsanlagen regeln wollte. Die Finanzdirektorenkonferenz der Kantone hatte sich explizit für diese Lösung ausgesprochen und Bundes- und Ständerat unterstützten diese Regelung. Der Antrag Candinas wurde mit 142 zu 41 Stimmen verworfen. Der Nationalrat nahm alle Entwürfe in den Gesamtabstimmungen deutlich an, worauf die Vorlage zur Differenzbereinigung zurück an den Ständerat ging. In der kleinen Kammer sorgten nur zwei Differenzen für Diskussionen: Zum Einen die Kantonsbeteiligung an der Finanzierung, welche gemäss Nationalrat pauschal über die Bestellungen an den Regionalverkehr aufgeschlüsselt werden sollte, zum Anderen die Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zwecks Aufnahme und Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn. Die Verkehrskommission des Ständerates beantragte bei der Kantonsbeteiligung die Zustimmung zum Entwurf des Nationalrates. Ein Einzelantrag Engler (cvp, GR) forderte Festhalten am bundesrätlichen Vorschlag der Finanzierungs- und Beteiligung der Kantone via die Publikumsanlagen. Diese Lösung wurde nun entgegen der ersten Debatte als kompliziert und unzweckmässig bezeichnet, zudem wurde das Risiko betont, dass kleine und finanzschwache Kantone mit der Sanierung von grossen Bahnhöfen überfordert wären. Der Ständerat schwenkte mit 32 zu 8 Stimmen auf die Linie des Nationalrates ein. Während die Standesvertreter von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Schaffhausen für die vom Nationalrat aufgenommene Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn argumentierten, mahnten kritische Stimmen, dass das Projekt der Hochrheinbahn ein Ad-hoc-Projekt sei und keine grundsätzliche Prüfung durchlaufen habe wie die anderen Projekte, welche als Ausbauprojekte in FABI aufgenommen worden seien. Auch solle eine Investition auf deutschem Boden mittels Staatsvertrag geregelt werden. Der Ständerat entschied mit 32 zu 5 Stimmen gegen die Minderheit Janiak (sp, BL), welche Zustimmung zum Nationalrat beantragt hatte. Diese letzte Differenz wurde im Nationalrat am 17. Juni verhandelt. Eine Mehrheit der Kommission forderte die Zustimmung zum Ständerat. Eine Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) forderte Festhalten an der Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes. Hurter zog seinen Minderheitsantrag allerdings zurück, da sein Postulat bezüglich der Hochrheinbahn in der Kommission auf grossmehrheitliche Zustimmung gestossen war. Der Nationalrat schwenkte damit gemäss Mehrheitsantrag auf die Linie des Ständerates ein und räumte die letzte Differenz zu diesem aus. In den Schlussabstimmungen im Juni nahm der Ständerat die Vorlagen einstimmig an. Fast zeitgleich folgte der Nationalrat der kleinen Kammer und führte damit die Vorlage gegen die Nein-Stimmen einer Mehrheit der SVP-Fraktion zum Abschluss. Die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wurde in der Folge zurückgezogen. Über die FABI Vorlage wird im Februar 2014 an den Urnen befunden.<sup>6</sup>

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitsantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignettenpreiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der



**Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

#### **Abstimmung vom 24. November 2013**

Beteiligung: 53,6%  
Ja: 1 087 368 (39,5%)  
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3\*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

\* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen <sup>7</sup>

**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 Minderheitenanträgen 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 dageengehalten, 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.<sup>8</sup>

**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.<sup>9</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 15.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) ein **Staatssekretariat für Verkehrspolitik** anregen. Die Verkehrspolitik werde komplexer und international vernetzter, was eine Staatssekretärin oder einen Staatssekretär mit einer Gesamtverkehrsperspektive notwendig mache. In der Debatte vom Juni 2016 wies Nationalrat Fluri (fdp, SO) darauf hin, dass der Bundesrat bereits die Kompetenz besitze, die Position eines Staatssekretärs zu schaffen und zu besetzen und es deshalb keiner weiteren Handlung bedürfe. Bundesrätin Leuthard bestätigte diesen Sachverhalt, betonte aber auch ihre Offenheit gegenüber der diesbezüglichen Meinung des Parlamentes. Der Nationalrat lehnte das Postulat mit 91 gegen 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.<sup>10</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 08.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 richtete der Bundesrat seine Botschaft zum **Regionalen Personenverkehr 2018-2021** und den zugehörigen **Verpflichtungskredit** an das Parlament. Zum Einen sollte mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) der Zahlungsrahmen als Instrument der Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs durch den Verpflichtungskredit ersetzt werden. Zum Anderen sollte mit einem Bundesbeschluss ein Verpflichtungskredit von CHF 3'959,6 Mio. für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs in den Jahren 2018 bis 2021 bewilligt werden.

Als Erstrat nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts am 8. März 2017 auf. Die Kommissionsmehrheit der KVF-SR empfahl dem Rat, auf das Geschäft einzutreten, die Änderung des PBG anzunehmen und den Verpflichtungskredit um CHF 144 Mio. zu erhöhen. Bundesrätin Leuthard rief mit ungewohnt starken Worten zur finanzpolitischen Vernunft auf und kritisierte, dass diverse Unterstützerinnen und Unterstützer der Kommissionsmehrheit im Rat ihre Interessenbindungen nicht offengelegt hatten. Eine Minderheit Wicki (fdp, NW) wollte dem Verpflichtungskredit gemäss Bundesrat zustimmen. Die kleine Kammer trat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein und stimmte der Änderung des PBG einstimmig zu. Mit 26 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, erhöhte den Verpflichtungskredit und strich einen Artikel, der eine gestaffelte Freigabe der Mittel des Kredits vorsah.

Der Nationalrat nahm die Debatte am 3. Mai 2017 auf. Die Mehrheit der KVF-NR empfahl, auf die Vorlage einzutreten, der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zuzustimmen und beim Verpflichtungskredit dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) verlangte Nichteintreten und eine Minderheit Bühler wollte bezüglich der Höhe des Verpflichtungskredits dem Bundesrat folgen. Die Finanzkommission äusserte sich ebenfalls zu diesem Geschäft: Eine Kommissionsmehrheit empfahl, bezüglich des Verpflichtungskredits dem Bundesrat zu folgen, eine Minderheit Hadorn (sp, SO) wollte hingegen dem Ständerat folgen. Mit 133 zu 44 Stimmen bei 7 Enthaltungen trat der Nationalrat auf die Vorlage ein. Die Gesetzesänderung wurde mit 141 zu 40 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion stammten, die in dieser Sache ungewöhnlich gespalten auftrat. Der vom Ständerat aufgenommene Erhöhung des Verpflichtungskredits stimmte der Nationalrat mit 98 zu 92 Stimmen bei einer Enthaltung zu, ebenso bestätigte die grosse Kammer die Streichung des Artikels zur gestaffelten Auszahlung der Gelder mit 116 zu 76 Stimmen (keine Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat mit 136 zu 51 Stimmen bei 5 Enthaltungen der ständerätlichen Fassung zu. Am 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 149 zu 45 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, wobei erneut alle Gegenstimmen und Enthaltungen aus den Reihen der SVP stammten. Der Ständerat stimmte in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 43 zu 1 Stimme (keine Enthaltungen) zu.<sup>11</sup>

## Strassenverkehr

### MOTION

DATUM: 11.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 nahm der Ständerat zwei Motionen bezüglich selbstfahrender Fahrzeuge ohne Gegenstimme an. Sowohl die Motion Regazzi (cvp, TI) für einen **rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge** als auch die Motion der FDP-Liberale-Fraktion „Weg frei für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge“ waren unumstritten und auch vom Bundesrat zur Annahme empfohlen worden. Bundesrätin Leuthard wies in der kleinen Kammer jedoch darauf hin, dass Fragen nach Haftung und Datenfluss nicht trivial seien und eine Gesetzesänderung wohl unumgänglich sei.<sup>12</sup>

## Eisenbahn

### MOTION

DATUM: 19.12.2008  
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national, le Conseil des Etats a approuvé une motion Fabio Pedrina (ps, TI) (07.3272) visant à optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par une révision du système de tarification du sillon qui prenne en compte, d'une part, le rapport entre l'offre et la demande et, d'autre part, la plage horaire. L'intégration de ces deux critères doit faciliter la vente des sillons les moins attractifs grâce à un prix plus faible. Les sénateurs ont par ailleurs assorti cette décision de principe de directives relatives à sa mise en œuvre. Ils ont ainsi approuvé une motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire** d'ici à la fin du premier semestre 2009 en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur, puis de présenter un projet comportant les modifications législatives nécessaires dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national a quant à lui approuvé sans discussion une motion Rime (udc, FR) (08.3596) identique à la motion Büttiker.<sup>13</sup>

### MOTION

DATUM: 04.06.2009  
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté tacitement la motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser le système de tarification du sillon** afin d'optimiser les capacités du réseau national en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur. Le texte transmis enjoint également le gouvernement de présenter, dans un second temps, un projet législatif plus ambitieux dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil des Etats a quant à lui décidé de transmettre la motion jumelle Rime (udc, FR) (08.3596) approuvée l'année précédente par la chambre du peuple. Sur le même Sujet, le Conseil national a en outre transmis la motion Pedrina (ps, TI) (07.3272) telle que modifiée formellement par le Conseil des Etats l'année précédente.<sup>14</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>15</sup>

## Luftfahrt

Les chambres se sont saisies du projet gouvernemental de modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et de **création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Cette révision constitutionnelle établit la base juridique nécessaire à la création d'un fonds spécial en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique et alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe. Fin 2007, le Conseil national avait décidé, par 106 voix contre 76, d'entrer en matière malgré la vive opposition des groupes socialiste et écologiste, ainsi que de députés radicaux et PDC qui critiquaient le manque de clarté des objectifs du fonds et la disproportion des moyens (révision constitutionnelle) et des fins (financement de CHF 44 millions par an, selon les chiffres 2006). Au cours de l'année sous revue, lors de la discussion par article, plusieurs amendements ont été proposés afin de préciser la notion de « mesures de protection de l'environnement ». Tous ont été rejetés, le plénum se ralliant à l'opinion de la majorité de la CTT-CN, laquelle a jugé que les précisions utiles à la mise en œuvre du fonds trouveraient leur place au niveau législatif et non constitutionnel. Sur proposition de sa commission, le plénum a modifié le projet afin d'intégrer des mesures de sécurité ne relevant pas de l'Etat (contrôle des bagages, surveillance des avions, etc.) dans le catalogue des mesures bénéficiant du soutien du fonds. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 110 voix contre 61 et 1 abstention, la majorité bourgeoise le soutenant et les groupes socialiste et écologiste le rejetant unanimement.

Le Conseil des Etats s'est quant à lui rallié au Conseil fédéral, estimant que les mesures de sécurité se limitent à la lutte contre les actes de malveillance contre le trafic aérien. De la responsabilité de l'Etat, ces tâches sont actuellement financées par le budget de la Confédération et le seront désormais par le fonds spécial. Les sénateurs ont ainsi exclu que le fonds prenne en charge des tâches incombant aux entreprises exploitant les aéroports et aux compagnies aériennes. Le Conseil national a réitéré sa prise de position, faisant valoir que les attentats et les détournements visent l'Etat et non les entreprises du transport aérien. La chambre haute a, pour sa part, cédé en suivant, par 25 voix contre 17, l'avis d'une minorité Rolf Büttiker (prd, SO). Elle a ainsi adopté une formulation de l'art. 86, al. 3bis let. b équivalente sur le fond à celle du Conseil national, mais qui, du point de vue formel, supprime l'expression – constitutionnellement absurde – « ne relevant pas de l'Etat » (« nichthoheitlichen ») de la version initialement adoptée par la chambre basse. Il en résulte que les tâches de sécurité dont la responsabilité incombe aux autorités publiques seront financées par le budget ordinaire de l'Etat, tandis que celles incombant aux entreprises du secteur aérien bénéficieront du soutien du fonds spécial. La chambre basse s'est ralliée à cette formulation sans discussion et, en votation finale, le projet a été adopté par 124 voix contre 63 au Conseil national et par 33 voix contre 7 au Conseil des Etats. Au vu du résultat des délibérations, le Conseil national a estimé que les objectifs visés par l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) (00.414) étaient atteints et décidé de la classer.<sup>16</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Parteien

#### Grosse Parteien

Ende November 2015 versammelten sich die Delegierten der **CVP** in Granges-Paccot (FR), wo die Parolen für die Abstimmungen vom Februar 2016 gefasst, die Unterstützung für die zweite der beiden CVP-Familieninitiativen noch einmal bekräftigt und die Abstimmungskampagne für dieses Volksbegehren lanciert wurde. Eröffnet wurde die **Delegiertenversammlung** vom Parteipräsidenten Christoph Darbellay, der sich in Anbetracht der weltweiten Terroranschläge gegen die These wandte, dass die Religion Wurzel des Übels sei. Atheismus mit demselben Eifer zu predigen, wie dies Salafisten täten, um Anhänger zu finden, sei genauso falsch. „Terrorismus hat keine Religion!“, so Darbellay. Ebenfalls zu Wort meldete sich CVP-Bundesrätin Doris Leuthard, die für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels warb und die scheidende Bundeskanzlerin Corina Casanova verabschiedete. Auch die abtretenden Stände- und Nationalräte wurden für ihre Tätigkeit verdankt.<sup>17</sup>

1) Communiqué du DETEC du 19.11.13.  
2) AB SR, 2015, S. 886 ff.; SGT, 18.9.15

- 3) FF, 2010, p. 3099 ss. (CTT-CE) et 3111 ss. (CF); BO CE, 2010, p. 677 ss., 689 ss. et 1012; BO CN, 2010, p. 1408 ss., 1417 ss. et 1677; FF, 2010, p. 5977 ss.
- 4) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.
- 5) AB SR, 2012, S. 508.
- 6) BBl, 2012, S. 1577 ff.; BBl, 2005, S. 5177; BBl, 2013, S. 5797; AB NR, 2013, S. 743 ff., 776 ff., 1009 ff., 1120 und 1209; AB SR, 2013, S. 530 ff., 608 und 646
- 7) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
- 8) BBl, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235
- 9) AB NR, 2014, S. 652 ff.
- 10) AB NR, 2016, S. 1110 f.
- 11) AB NR, 2017, S. 618 ff.; AB SR, 2017, S. 157 ff.; BBl, 2016, S. 8817 ff.
- 12) AB SR, 2017, S. 925 f.
- 13) BO CE, 2008, p. 280 ss. (Pedrina) et 861 s. (Büttiker); BO CN, 2008, p. 1956.
- 14) BO CN, 2009, p. 1045; BO CE, 2009, p. 669; BO CN, 2009, p. 667 ss.
- 15) AB SR, 2017, S. 519 ff.
- 16) BO CN, 2008, p. 434 ss., 673 ss., 1379 s. et 1574; BO CE, 2008, p. 275 ss., 665 ss. et 828; FF, 2008, 7471 s.; BO CN, 2008, p. 1950.
- 17) CVP-Delegiertenversammlung vom 28. November 2015; Lib, NZZ, TG, 30.11.15