

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Verkehrsfinanzierung</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Motion</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, Motion, 1992 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	6

## 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>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>NFA</b>	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug

---

<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>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>RPT</b>	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

**MOTION**  
DATUM: 14.09.2016  
NIKLAUS BIERI

Die Motion der KVF-NR zum **Reporting der Kosten von Betrieb und Unterhalt der Netzbeschluss-Strecken**, welche vom Nationalrat in der Debatte zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vom 15. Juni 2016 bereits angenommen worden war, war auch im Ständerat unbestritten. Die Kommission des Ständerates hatte die Annahme der Motion mit 9 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung beantragt, die kleine Kammer folgte dieser Empfehlung diskussionslos. Hintergrund der Motion ist eine Uneinigkeit zwischen dem ASTRA und den Kantonen bezüglich den zu erwartenden Kosten aus dem Netzbeschluss NEB. Während das ASTRA für die Übernahme von fast 400 km Strasse durch den Bund Kosten von CHF 105 Mio. errechnete, wollten die Kantone ihre finanzielle Beteiligung auf der Basis ihrer Kostenschätzung von CHF 35 Mio. regeln. Das von der Motion geforderte Reporting soll Klarheit bezüglich der Kosten schaffen.<sup>1</sup>

#### Verkehrspolitik

**MOTION**  
DATUM: 19.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

Afin de lutter contre les **effets néfastes de la récession sur l'alimentation du fonds FTP**, qui se manifestent notamment par la baisse des recettes de la RPLP (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations), les commissions des transports des deux chambres (CTT-CN/ CTT-CE) ont déposé, chacune dans son conseil, une motion. Celle-ci charge le Conseil fédéral de prendre les mesures adéquates pour atténuer ces problèmes de financement au moyen du budget ordinaire, en particulier dans l'éventualité d'une troisième phase de mesures de stabilisation conjoncturelle, de telle sorte que la réalisation des projets d'infrastructures évalués par le parlement ne connaissent pas de retard. Si le Conseil des Etats a approuvé la motion de sa CTT par 26 contre 2, le Conseil national a quant à lui rejeté les deux motions (respectivement par 89 voix contre 83 et par 92 voix contre 89 – la coalition victorieuse réunissant dans les deux cas les groupes PLR et UDC, unanimes, ainsi que des députés PDC), suivant une minorité bourgeoise de la commission, laquelle a jugé prématuré de prendre des mesures correctives.<sup>2</sup>

**MOTION**  
DATUM: 30.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a adopté tacitement une motion de sa commission des transports (CTT-CE) en faveur d'une **extension de la politique de transfert** du trafic de marchandises de la route vers le rail à l'ensemble du territoire national. Concrètement, la motion charge le Conseil fédéral de regrouper et réorganiser les actuelles mesures spécifiques d'encouragement en une stratégie globale visant à maintenir, voire accroître la part du rail.<sup>3</sup>

**MOTION**  
DATUM: 11.04.2011  
SUZANNE SCHÄR

In den nächsten Jahren werden die Mittel für die Strasseninfrastruktur des Bundes in die Engpassbeseitigung und in den vorläufigen Abschluss des Nationalstrassennetzes (Integration von 400 km Kantonsstrassen) fliessen. Angesichts des aufgelaufenen Investitionsbedarfs zeigten v.a. Befürworter des motorisierten Individualverkehrs und die Strassentransportbranche eine sinkende Bereitschaft, die Querfinanzierung der Schiene durch die Strasse weiterhin mitzutragen. Gleichzeitig bekräftigte der Nationalrat aber mit 93 zu 65 Stimmen das **Verlagerungsziel** und überwies eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-SR). Darin wurde eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche verlangt. Eine praktisch geschlossene SVP und eine Minderheit der FDP (bei 27 Enthaltungen) verwiesen erfolglos auf die Planungen Bahn 2030, die eine sinnvolle Aufteilung des Gütertransports auf Schiene und Strasse anvisierten und die mit einem grundsätzlichen Verlagerungsziel nicht vereinbar wären.<sup>4</sup>

**MOTION**  
DATUM: 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.<sup>5</sup>

**MOTION**  
DATUM: 22.09.2011  
SUZANNE SCHÄR

Bereits im Erstrat chancenlos war eine Motion Luginbühl (bdp, BE), die eine Krediterhöhung für den Infrastrukturfonds verlangte, um **Agglomerationsprojekte mit hohem Wirkungsgrad** realisieren zu können. Der Ständerat folgte dabei mit 17 zu 11 Stimmen dem Bundesrat, der eine Perpetuierung dieser nicht NFA-konformen, grundsätzlich in kantonaler Kompetenz liegenden Finanzierungsaufgabe ablehnte.<sup>6</sup>

**MOTION**  
DATUM: 29.09.2011  
SUZANNE SCHÄR

Aus dem seit 2008 eingerichteten, auf 20 Jahre befristeten **Infrastrukturfonds** werden hauptsächlich Strassenverkehrsprojekte gespeist. Aber auch die Verkehrsinfrastruktur in städtischen Ballungsräumen kann darüber finanziert werden. In der Frühlingssession behandelte der Ständerat eine Motion Stähelin (cvp, TG), die eine Änderung der Kriterien für die Mittelvergabe aus dem Infrastrukturfonds forderte. Dadurch sollte nach dem Willen des Motionärs sichergestellt werden, dass kleinere Agglomerations- und Strassenprojekte im zweiten Teil des Programms besser berücksichtigt würden. Gegen den Willen des Bundesrats, der darauf hinwies, dass unter den geltenden Kriterien zentrale und periphere Agglomerationen gleichermassen berücksichtigt würden und das System breit akzeptiert sei, nahm die Kleine Kammer die Motion nach einer kurzen Diskussion mit 16 zu 11 Stimmen an. Im Nationalrat wurde sie hingegen abgelehnt.<sup>7</sup>

**MOTION**  
DATUM: 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.<sup>8</sup>

**MOTION**  
DATUM: 10.12.2013  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beauftragte den Bundesrat, Massnahmen aufzuzeigen, mit welchen die **Finanzierung des regionalen Personenverkehrs** langfristig sichergestellt werden soll und mit denen das Angebot besser auf die mit FABI beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt werden können. Zusätzlich soll das Bestellverfahren harmonisiert und vereinfacht werden, damit mehr Planungssicherheit für Transportunternehmen gegeben sei. Der Bundesrat unterstützte dieses Anliegen und wies darauf hin, dass Abklärungen zum Bestellverfahren bereits beim Bundesamt für Verkehr in Arbeit seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Ständerat folgte ihm und seiner Kommission und überwies die Motion am 10. Dezember des Berichtsjahres. Im Nationalrat wurde die Motion im Berichtsjahr noch nicht behandelt.<sup>9</sup>

**MOTION**  
DATUM: 06.05.2014  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) verlangte vom Bundesrat, dass dieser Massnahmen aufzeige, mit welchen die **Finanzierung des regionalen Personenverkehrs** langfristig sichergestellt werden und mit denen das Angebot besser auf die mit FABI beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt werden können. Das Bestellverfahren soll dabei harmonisiert und vereinfacht werden, um für Transportunternehmen mehr Planungssicherheit zu erreichen. Nachdem der Ständerat die Motion schon im Dezember des Vorjahres angenommen hatte, folgte der Nationalrat am 6. Mai 2014 dieser Entscheidung und überwies den Vorstoss.<sup>10</sup>

### Strassenverkehr

**MOTION**  
DATUM: 04.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrirait 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.<sup>11</sup>

**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.<sup>12</sup>

**MOTION**  
DATUM: 13.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Candinas (cvp, GR) vom Juni 2018 zur Schaffung einer **freiwilligen digitalen Vignette** fordert den Bundesrat auf, gesetzliche Grundlagen für die Wahlfreiheit zwischen der herkömmlichen Klebevignette und einer digitalen Vignette zu schaffen. Der Bundesrat anerkannte einen gewissen Handlungsbedarf, zumal es bereits zuvor Aufträge in diese Richtung gegeben habe (Postulat 14.4002 und Motion 16.3009). Wegen Kritik an hohen Investitionskosten und aus datenschützerischen Bedenken sei bisher noch kein entsprechendes Projekt umgesetzt worden. Der Bundesrat habe aber eine Aussprache zum weiteren Vorgehen durchgeführt und werde dem Parlament bis Ende Juni 2019 eine Botschaft vorlegen, erklärte die Regierung. Im Nationalrat, der im März 2019 über die Motion zu befinden hatte, griff Nationalrat Giezendanner (svp, AG) den Motionär an und unterstellte ihm, mit dieser Motion das Road Pricing einführen zu wollen. Ulrich Giezendanner liess sich sogar dazu hinreissen,

Kandidaten, die sich im kommenden Wahlherbst gegen Martin Candinas durchsetzen wollen, Tipps zu geben. Eine Debatte zur Sache fand jedoch nicht statt. Die geschlossene SVP-Fraktion und eine Mehrheit der FDP-Fraktion unterlagen bei der Annahme der Motion einer knappen Ratsmehrheit aus Mitte und Links-Grün mit 91 gegen 96 Stimmen (bei 4 Enthaltungen).<sup>15</sup>

#### MOTION

DATUM: 10.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Ständerat Damian Müller (fdp, LU) erahnte eine Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur, weil der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zunehme und deren Lenkerinnen und Lenker entsprechend keine Mineralölsteuer bezahlten. Neben der Finanzierungslücke ging es Ständerat Müller auch um die Gerechtigkeit, als er im Juni 2019 seine Motion «**Mobility-Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**» einreichte. Schliesslich würden Fahrerinnen und Fahrer von Elektro- oder Wasserstoffautos die Strasseninfrastruktur zwar nutzen, aber keinen finanziellen Beitrag an deren Finanzierung leisten. Der Motionär wollte deshalb den Bundesrat damit beauftragen, dem Parlament eine Vorlage zu Mobility-Pricing zu unterbreiten, mit der sich auch Verkehrsteilnehmer, welche keine Mineralölsteuer entrichten, finanziell an der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung beteiligen.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung. Zwar wolle der Bundesrat zu «gegebener Zeit» eine Vorlage für eine Abgabe bei Fahrzeugen mit alternativen Treibstoffen verabschieden, bis auf Weiteres – beziehungsweise bis zu einer deutlich höheren Marktdurchdringung – sollten solche Fahrzeuge jedoch noch gefördert werden.

Als die Motion im September 2019 in den Ständerat kam, stellte Claude Janiak (sp, BL) einen Ordnungsantrag: Die Motion solle der KVF-SR zur Vorprüfung zugewiesen werden. Ständerat Janiak versprach sich davon eine «Gesamtschau» über die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die Entwicklung der Mineralölsteuererträge und die Strassenverkehrsfinanzierung. Motionär Müller erklärte sich mit diesem Vorgehen einverstanden, hielt jedoch an die Adresse des Bundesrates fest, dass er sich vom Zuwarten nichts verpreche. Die kleine Kammer nahm den Ordnungsantrag Janiak diskussionslos an und wies die Motion der KVF-SR zur Vorprüfung zu.<sup>14</sup>

#### MOTION

DATUM: 18.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Als die Motion Candinas (cvp, GR) zur Einführung einer **freiwilligen digitalen Vignette** im September 2019 in den Ständerat kam, war das Parlament in der Zwischenzeit in dieser Sache vom Bundesrat überholt worden: Wie angekündigt hatte der Bundesrat im Sommer 2019 eine Botschaft zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes verabschiedet, in welcher es um die Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette ging. Die Botschaft stützte sich einerseits auf die Motion KVF-SR (16.3009), die im Rahmen der Debatte zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds angenommen worden war und die Umstellung auf eine E-Vignette verlangte, andererseits nahm die Vorlage des Bundesrates die Forderung der Motion Candinas nach einer freiwilligen E-Vignette auf, weil die Vernehmlassungsergebnisse zur Umstellung auf die E-Vignette sehr kontrovers ausgefallen waren. In der Botschaft zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes wurde die Abschreibung der Kommissionsmotion 16.3009 beantragt.

Obschon die Motion Candinas damit eigentlich bereits erfüllt war, nahm die kleine Kammer die Motion diskussions- und oppositionslos pro forma noch an. Die Behandlung der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes wird voraussichtlich in der Wintersession 2019 aufgenommen.<sup>15</sup>

#### MOTION

DATUM: 14.01.2020  
NIKLAUS BIERI

Mitte Januar 2020 beriet die KVF-SR die Motion Müller (fdp, LU) zum **Mobility-Pricing**. Die Motion war im September vom Rat der Kommission zur Vorprüfung zugewiesen worden. Zwar sei die Einführung einer Abgabe für elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Sicherung der Infrastrukturfinanzierung (analog der Mineralölsteuer) in der Kommission unbestritten, für die Kommissionsmehrheit sei der Zeitpunkt dafür indessen noch nicht gekommen: In der Sitzung fasste die Kommission mit 10 zu 2 Stimmen den Entscheid, ihrem Rat die Ablehnung der Motion zu beantragen. Sie sah die Einführung einer E-Abgabe als kontraproduktiv für die angestrebte Förderung der E-Mobilität an. Die Kommissionsminderheit beantragte dem Rat jedoch die Annahme der Motion.<sup>16</sup>



**MOTION**  
DATUM: 11.03.2020  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Müller (fdp, LU) für ein **Mobility-Pricing** wurde im März 2020 im Ständerat behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Ablehnung beantragt, eine Minderheit Français (fdp, VD) hatte sich für Annahme ausgesprochen. Der Ständerat folgte der Kommissionsmehrheit und lehnte die Motion mit 31 gegen 14 Stimmen (0 Enthaltungen) ab. Er vernahm zudem die Zusicherung von Bundesrätin Sommaruga, der Bundesrat habe die Verkehrsfinanzierung und insbesondere den NAF im Auge und werde sich bei angezeigten Veränderungen an das Parlament wenden.<sup>17</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nachdem der Ständerat in der Wintersession 2019 die **Abschreibung der Motion Candinas (cvp, GR) zur Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette** beschlossen hatte, tat es ihm der Nationalrat in der Herbstsession 2020 gleich. Die Motion, überwiesen im Jahr 2019, hatte den Bundesrat dazu aufgefordert, die notwendigen Grundlagen für eine freiwillige digitale Vignette – alternativ zur Klebevignette – zu erarbeiten. Im Rahmen der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (BRG 19.045) war dieses Anliegen umgesetzt worden.<sup>18</sup>

### Eisenbahn

**MOTION**  
DATUM: 09.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Dans le domaine du **trafic régional**, le Conseil national a transmis comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) qui demande au Conseil fédéral de prendre des mesures visant à améliorer l'offre de la ligne Lugano-Chiasso-Côme-Milan. Il a fait de même avec la motion Borel (ps, NE) (Mo. 91.3089) qui demandait au gouvernement d'empêcher les CFF de transférer du rail à la route une partie des transports publics au Val-de-Travers (NE) avant que n'aient été réalisées des études sur les besoins en transports publics entre Pontarlier (F) et Neuchâtel, les liaisons TGV via Pontarlier et Vallorbe (VD) et les économies possibles à faire avec les équipements actuels.<sup>19</sup>

**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>20</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>21</sup>

## MOTION

DATUM: 28.02.2018  
NIKLAUS BIERI

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Ein «Transparentes und einheitliches Subventionssystem beim öffentlichen Verkehr als Antwort auf das Postauto-Debakel» verlangte eine Ende Februar 2018 eingereichte Motion der BDP-Fraktion. Das Beitragssystem im öffentlichen Verkehr sei so zu ändern, dass Beiträge direkt den Bestellern ausgerichtet würden und Beiträge für Buslinien grundsätzlich nur ausgerichtet würden, wenn eine Submission nach Bundesrecht (Gesetz des öffentlichen Beschaffungswesens) durchgeführt worden sei. Die BDP-Fraktion hielt den Postauto-Skandal nur für möglich, weil «die heutige Gesetzeslage für Bundesbeiträge an den öffentlichen Verkehr [...] kompliziert, intransparent, nicht marktorientiert» sei. Dies gelte es zu ändern, damit in Zukunft ähnliche Vorfälle vermieden werden könnten.<sup>22</sup>

---

1) AB SR, 2016, S. 644.

2) BO CE, 2009, p. 631 ss.; BO CN, 2009, p. 1040 ss. (CTT-CN) et 1544 (CTT-CE).

3) BO CE, 2010, p. 1047.

4) AB NR, 2011, S. 576 f.

5) AB NR, 2011, S.405 f.; AB SR, 2011, S. 899 f.

6) AB SR, 2011, S. 888 f.

7) AB SR, 2011, S. 298 ff.; AB NR, 2011, S. 1816; NZZ, 13.4. und 14.4.2011

8) AB NR, 2012, S. 150.

9) AB SR, 2013, S. 1107 ff.

10) AB NR, 2014, S. 647.

11) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieu économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).

12) BO CN, 2009, p. 221; BO CE, 2009, p. 669 ss.

13) AB NR, 2019, S. 309 f.

14) AB SR, 2019, S. 628 f.

15) AB SR, 2019, S. 777; BBl, 2019, S. 5889 ff.

16) Medienmitteilung der KVF-SR vom 14. Januar 2020

17) AB SR, 2020, S. 148 ff.

18) AB NR, 2020, S. 1523 ff.; AB SR, 2019, S. 1190 ff.

19) BO CN, 1992, p. 347 ss.; BO CN, 1992, p. 355 ss.

20) BO CE, 2008, p. 280 ss. (Pedrina) et 861 s. (Büttiker); BO CN, 2008, p. 1956.

21) BO CN, 2009, p. 1045; BO CE, 2009, p. 669; BO CN, 2009, p. 667 ss.

22) Mo. 18.3051