

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrsfinanzierung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
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
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, Motion, 1992 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	4

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
TGV	Hochgeschwindigkeitszug

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
TGV	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.¹

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.²

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.³

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.⁴

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.⁵

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.⁶

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.⁷

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.⁸

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.⁹

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.¹⁰

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.¹¹

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.¹²

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.¹³

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.¹⁴

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.¹⁵

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 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).

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

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

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

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