

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Theiler, Georges (fdp/plr, LU) SR/CE, Binder, Max (svp/udc, ZH) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Barras, François
Bieri, Niklaus
Burgos, Elie
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Hirter, Hans
Künzler, Johanna

Bevorzugte Zitierweise

Barras, François; Bieri, Niklaus; Burgos, Elie; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Künzler, Johanna 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: , 1992 – 2015*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Regierungspolitik	1
Wahlen	2
Eidgenössische Wahlen	2
Landesverteidigung	3
Militärorganisation	3
Wirtschaft	3
Wirtschaftspolitik	3
Konjunkturlage- und politik	3
Landwirtschaft	4
Agrarpolitik	4
Forstwirtschaft	4
Tierische Produktion	5
Infrastruktur und Lebensraum	5
Verkehr und Kommunikation	5
Verkehrspolitik	5
Strassenverkehr	8
Eisenbahn	9
Umweltschutz	12
Gewässerschutz	12

Abkürzungsverzeichnis

SPK-SR	Staatspolitische Kommission des Ständerats
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
WTO	Welthandelsorganisation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
SPK-NR	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
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
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

CIP-CE	Commission des institutions politiques du Conseil des États
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
OMC	Organisation mondiale du commerce
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États
CIP-CN	Commission des institutions politiques du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
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
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Regierungspolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 24.02.2012
MARC BÜHLMANN

Die Übernahme eines Verwaltungsratsmandates von alt Bundesrat Moritz Leuenberger bei der Baufirma Implenia, die zur Amtszeit Leuenbergers einige wichtige Bundesaufträge erhalten hatte, hatte seit 2010 zu einigen Vorstössen geführt. Die staatspolitischen Kommissionen beider Räte hatten 2011 zwei parlamentarischen Initiativen Folge gegeben, die eine **Wartefrist für die Übernahme bezahlter Mandate durch ehemalige Bundesrätinnen und Bundesräte** fordern. Der Bundesrat hatte in der Folge angekündigt, in dieser Frage selber aktiv zu werden. Die Ergänzung seines „Aide-mémoires“ ging sowohl der SPK-NR als auch der SPK-SR aber zu wenig weit. Die Beratung der parlamentarischen Initiativen Binder (svp, ZH) und Leutenegger Oberholzer (sp, BL) (10.517) wurden deshalb auf 2013 traktandiert.¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 12.06.2014
MARC BÜHLMANN

In der Frühjahrsession nahm sich der Ständerat dem Vorschlag der Staatspolitischen Kommission des Nationalrates an, die aufgrund zweier parlamentarischer Initiativen Binder (svp, ZH) und Leutenegger Oberholzer (sp, BL), denen 2011 Folge gegeben worden war, einen Gesetzesentwurf für eine zweijährige **Karenzfrist für die Übernahme von Mandaten durch ehemalige Bundesrätinnen und Bundesräte** vorgelegt hatte. Die Debatte hatte ihren Anfang in der Übernahme eines Verwaltungsmandates des ehemaligen Bundesrats Moritz Leuenberger bei der Baufirma Implenia kurz nach seinem Rücktritt genommen. Dies hatte damals zu einigem Unmut geführt, weil Implenia seinerzeit auch Bundesaufträge aus dem UVEK erhalten hatte, dem Leuenberger vorgestanden war. Der Nationalrat hatte den Entwurf 2013 angenommen. Die SPK des Ständerats empfahl allerdings Nichteintreten. Erstens dämpfe die zeitliche Distanz emotionale Überreaktionen. Zweitens sehe der Gesetzesentwurf keine Sanktionen bei Nichteinhaltung vor, was nicht wirklich glaubwürdig sei. Drittens seien zunehmend junge Politiker in Exekutivämtern, die man nicht zu Sesselklebern machen wolle. Nach ihrer Amtszeit sei es nicht mehr als normal, dass die junge Elite ihr politisches Wissen auch der Wirtschaft zur Verfügung stelle. Politische Moral sei nicht per Gesetz festsetzbar. Die Kommission verwies zudem auf das Aide-Mémoire des Bundesrates, das Bundesratsmitglieder nach dem Ausscheiden aus der Exekutive zur Sorgfalt bei der Wahl einer neuen Erwerbstätigkeit ermahnt. Die Ratsminderheit, die auf Eintreten plädierte, machte vergeblich geltend, dass es hier nicht um einen Einzelfall gehe, sondern um eine klare Regelung, die zudem nicht von der ausführenden, sondern von der gesetzgebenden Gewalt bestimmt werden müsse. Eine solche klare Regel würde zudem auch abtretende Bundesräte vor medialer Polemik schützen. Mit 31 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen entschied sich die kleine Kammer allerdings für Nichteintreten. Zurück im Nationalrat wurden noch einmal die zentralen Argumente für eine Karenzfrist debattiert: Eine solche Regelung sei auch in der Privatwirtschaft mit dem Konkurrenzverbot nicht unüblich, das öffentliche Interesse an der Glaubwürdigkeit in die Regierung müsse vorgehen, die Einschränkungen für ein zurücktretendes Regierungsmitglied seien auch in Anbetracht des Ruhegehaltes von CHF 200'000 gering und das Ansehen des Bundesrates würde generell gestärkt. Die grosse Kammer beharrte auf ihrem Entscheid, der mit 101 zu 74 Stimmen (bei 8 Enthaltungen) gar noch deutlicher ausfiel als noch 2013. Weil aber auch der Ständerat diskussionslos an seinem Nichteintretensentscheid festhielt, wurde das Anliegen versenkt. Letztlich setzte sich also das Argument durch, dass man Anstand nicht verordnen könne und es für gewisse Dinge auch ein politisches Gespür brauche. Zudem helfe eine gewisse zeitliche Distanz auch, emotionale Überreaktionen zu dämpfen. Aufgrund eines Einzelfalles seien keine Gesetze zu erlassen.²

Wahlen

Eidgenössische Wahlen

WAHLEN
DATUM: 23.11.2011
MARC BÜHLMANN

Vor allem die Jungparteien kritisierten den Umstand, dass einige **langjährige Nationalrätinnen und Nationalräte** noch einmal kandidierten. So trat etwa die SVP mit Toni Bortoluzzi (svp, ZH), Max Binder (svp, ZH), Roland F. Borer (svp, SO), Ulrich Giezendanner (svp, AG) und Luzi Stamm (svp, AG) mit fünf Kandidierenden an, die seit 20 Jahren in der grossen Kammer sitzen. Auch der wieder kandidierende Christoph Blocher sass schon 24 Jahre im Nationalrat und der 80-Jährige Jacques Neirynek (cvp, VD), der von 1999 bis 2003 und von 2007 bis 2011 in der grossen Kammer sass, kandidierte ebenfalls noch einmal. Die Ankündigungen von Anita Thanei (sp, ZH) und Andreas Gross (sp, ZH), für eine sechste Legislatur zu kandidieren führten innerhalb der Zürcher Kantonalpartei zu einem neuen Verfahren: ab zwölf Amtsjahren muss zwei Drittel der Delegiertenstimmen hinter sich vereinen, wer erneut für den Nationalrat kandidieren will. Dieser Regel fiel Thanei, nicht aber Gross zum Opfer. Die Tessiner FDP kennt eine parteiinterne Amtszeitbeschränkung von 12 Jahren, was für den Parteipräsidenten Fulvio Pelli den Rücktritt bedeutet hätte. Die Partei entschied allerdings, dass Pelli als Parteipräsident der FDP Schweiz erneut für die Kandidatur zugelassen werden sollte.³

WAHLEN
DATUM: 18.10.2015
MARC BÜHLMANN

Im **Kanton Zürich** kandidierten für die **Nationalratswahlen 2015** insgesamt 873 Personen auf 35 Listen, was einen neuen Rekord hinsichtlich Listen, aber nicht hinsichtlich Bewerberinnen und Bewerbern bedeutete – 2003 hatten sich gar 964 Personen für einen Nationalratssitz beworben. Vor 12 Jahren wurde im Kanton auch der bisher höchste Frauenanteil unter den Kandidierenden gemessen (38.4%). Bei den eidgenössischen Wahlen 2015 betrug dieser Anteil im Kanton Zürich noch 34.8%. Der Altersschnitt aller Kandidierenden lag bei 41.6 Jahren. Die hohe Zahl an unterschiedlichen Listen war auch dem zu erwartenden stärkeren Wettbewerb geschuldet, war dem Kanton Zürich doch aufgrund des Bevölkerungswachstums ein zusätzlicher Nationalratssitz (neu: 35 Sitze) zugesprochen worden.

Die Linke verband ihre sieben Listen – neben der SP, der Juso, der GP und den jungen Grünen schlossen sich die Alternative Linke (Alternative Liste inkl. PdA und kommunistische Jugend), die Zentrumsparterie und die von Kunstschaaffenden für die Wahlen geschaffene Liste Kunst und Politik zusammen. Damit war es – anders als 2011 – wieder zu einem grossen linken Zusammenschluss gekommen. Rechts verband sich die SVP zusammen mit ihrer Jungpartei mit den vier Listen der EDU und mit der Autofahrerliste. Kein Platz wurde den SD gewährt. Auch die Mitte verband sich. Zu reden gab dabei, dass sich die GLP nicht nur mit CVP, BDP und EVP verband, sondern dass sich in dem Zusammenschluss neben den Piraten und der Tierpartei auch die Bewegung Ecopop befand, die noch im November 2014 mit der gleichnamigen Initiative eine extreme Zuwanderungsbeschränkung gefordert hatte. Keine Verbindungen ging die FDP ein.

Mit Max Binder (svp, ZH), Toni Bortoluzzi (svp, ZH) und Andreas Gross (sp, ZH) traten drei langjährige Zürcher Volksvertreter nicht mehr an. Die drei hatten seit 1991 im Nationalrat gesessen. Ebenfalls vakant wurde der Sitz von Jacqueline Fehr (sp, ZH), die im Frühjahr in die Zürcher Regierung gewählt worden war. Die Grünen mussten den Sitz des zurückgetretenen Daniel Vischer (gp, ZH) verteidigen. Aufgrund der kantonalen Wahlen versprachen sich die FDP, aber auch die SP, Chancen auf einen Sitzgewinn. Die SVP wollte unbedingt ihren vor vier Jahren verlorenen zwölften Sitz zurückerobern. Aber auch die EDU und die Alternative Liste hofften auf einen Überraschungserfolg.

Anders als in den meisten Kantonen konnte sich im Kanton Zürich die SP als Siegerin feiern lassen. Die Zürcher Genossen schafften mit Daniel Jositsch (sp, ZH) nicht nur erstmals seit 1983 wieder den Sprung in den Ständerat – und zwar überraschenderweise gleich im ersten Wahlgang – sondern sie konnten auch zwei zusätzliche Nationalratssitze gewinnen. Die neu neun Sitze wurden möglich, weil ein Wählerzuwachs von 1.6 Prozentpunkten (neu: 20.9%) verzeichnet werden konnte. Ein SP-Mandat wird von alt-Botschafter Tim Guldemann übernommen, der als Auslandschweizer am vierthäufigsten auf die SP-Liste gesetzt worden war. Allerdings ging einer der neuen SP-Sitze wohl auf Kosten der Zürcher Grünen, die nur noch zwei Vertreter nach Bern schicken und 2.1 Prozentpunkte an Wählerstärke einbüssten (6.3%). Über den stärksten Wählerzuwachs im Vergleich zu 2011 konnte sich die FDP freuen. Der Sprung von 11.6% auf 15% bedeutete auch den Gewinn eines zusätzlichen Sitzes (neu: 5 Sitze). Der SVP gelang die Rückerobung ihres zwölften Sitzes dank eines leichten Wählerzuwachses von 0.5 Prozentpunkten. Viel zu reden gaben aber die

starken Veränderungen innerhalb der Volkspartei selber. Mit Christoph Mörgeli (svp, ZH), Ernst Schibli (svp, ZH) und Hans Fehr (svp, ZH) wurden gleich drei arrivierte Parteigrössen abgewählt. Als fulminant wurde der Wahlerfolg von Roger Köppel (svp, NR) bezeichnet, der zürichweit am meisten Stimmen erhielt und vom 17. Listenplatz an die Spitze der Zürcher SVP-Vertreter gewählt wurde. Viele Stimmen erhielt auch der neu antretende Hans-Ueli Vogt (svp, ZH), der wohl auch von seiner Ständeratskandidatur profitierte. Zu den Verlierern gehörten neben den Grünen auch die GLP (neu: 3 Sitze; 7.2%) und die BDP (neu: 1 Sitz; 3.6%), die je einen Sitz abgeben mussten. Trotz leichten Wählerverlusten konnten die CVP (2 Sitze; 4%) und die EVP (1 Sitz; 2.8%) ihre Mandate halten. Die Alternative Liste (1.8%) und die EDU (1.6%) verfehlten ihr Ziel eines Sitzgewinnes hingegen recht deutlich. Allerdings dürften beide Parteien ihren jeweiligen Listenpartnern zu Sitzgewinnen verholfen haben. Mit insgesamt 14 Frauen (SVP: 2 von 12; SP: 5 von 9, FDP: 2 von 5; GLP: 1 von 3; CVP: 2 von 2; EVP: 1 von 1; BDP: 1 von 1) beträgt der Frauenanteil der Zürcher Delegation neu 40% (2011: 29.4%). Die Wahlbeteiligung lag mit 47.3% einen halben Prozentpunkt höher als noch 2011.⁴

Landesverteidigung

Militärorganisation

Suite à la présentation par le DDPS, fin 2004, du nouveau concept de « stationnement de l'armée » prévoyant un plan de réduction drastique de l'infrastructure militaire, et notamment du nombre d'aérodromes, d'arsenaux et de places de tir, **de vives réactions sont apparues lors de la procédure de consultation** qui courait jusqu'au début du mois de février 2005. La majorité des critiques ont toutefois émané des cantons alémaniques – les cantons romands étaient en effet plus ou moins d'accord avec la version du concept de stationnement présentée en décembre 2004 –, dont plusieurs gouvernements des cantons concernés par les adaptations structurelles (parmi eux Glaris, les Grisons, Obwald, Thurgovie, Uri et Zurich). Choqués par la volonté du DDPS de fermer les aérodromes militaires de Dübendorf (ZH) et d'Alpnach (OW), officiers des forces aériennes zurichoises et hommes politiques alémaniques, dont les conseillers nationaux UDC Max Binder (ZH) et Roland Borer (SO), ont vivement protesté contre cette décision, qui aurait, selon eux, de graves conséquences au niveau des capacités d'engagement aérien en Suisse orientale. Ces personnes ont en outre présenté une alternative au projet du DDPS, qui prévoyait le maintien de l'aérodrome de Dübendorf et de celui d'Alpnach.⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.02.2005
ELIE BURGOS

Le conseiller national Max Binder (udc, ZH) a déposé en fin d'année une **initiative parlementaire**, qui demandait au parlement de faire de nouvelles **propositions pour optimiser le nouveau concept** de stationnement des Forces aériennes, en tenant compte en particulier du site de Dübendorf (ZH).

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 07.10.2005
ELIE BURGOS

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Konjunkturlage- und politik

Auf wenig Gegenliebe stiess im Nationalrat eine im Vorjahr vom Ständerat diskussionslos überwiesene Motion Jelmini (cyp, TI), welche ein neues **Gesetz für die Sicherstellung einer wirksamen konjunkturpolitischen Zusammenarbeit** von Bund, Kantonen, Wirtschaft und Nationalbank gefordert hatte. Auf Antrag von Binder (svp, ZH), der davon eine zusätzliche und kontraproduktive Regulierung der Wirtschaft befürchtete, lehnte der Rat die Motion mit 75 zu 50 Stimmen ab.⁶

MOTION
DATUM: 19.03.1992
HANS HIRTER

Landwirtschaft

Agrarpolitik

MOTION
DATUM: 15.06.2000
FRANÇOIS BARRAS

Dans une motion, Max Binder (udc, ZH) a fait part de sa crainte de voir encore augmenter les charges des paysans et les coûts de production dans un contexte d'ouverture des marchés. Concrètement, le parlementaire zurichois demandait de **renoncer à de nouvelles dispositions légales susceptibles de renchérir la production agricole**, visant très spécifiquement les dépenses liées aux prescriptions sur la protection des animaux et de l'environnement. Pascal Couchepin a proposé de transmettre cette motion sous forme de postulat, rappelant que la Confédération n'entendait pas augmenter les charges en question ces prochaines années. Intraitable sur sa motion, le parlementaire a de justesse obtenu gain de cause au National, par 72 voix contre 69.⁷

MOTION
DATUM: 05.10.2001
FRANÇOIS BARRAS

Deux interventions parlementaires sont en outre venues alimenter le débat sur la contribution fédérale à l'agriculture. Une motion Bader (pdc, SO) a demandé que le gouvernement fasse en sorte de **désengorger la situation des agriculteurs endettés**, dès lors incapables de réagir efficacement aux fluctuations du marché. Un prêt fédéral sans intérêt pourrait être la solution à cet état de fait. Tout en reconnaissant une situation précaire pour 40% des exploitations agricoles en Suisse, le gouvernement a toutefois refusé de placer le service de la dette comme cause principale de ce phénomène. Rappelant que les modifications de l'ordonnance sur l'aide aux exploitations comprendraient un volet important sur le problème de la dette, il a proposé de transmettre la motion sous forme de postulat. Une seconde motion, lancée par Marcel Sandoz (prd, VD) (Mo. 01.3278), a demandé au Conseil fédéral de mettre en place une **assurance revenu pour les agriculteurs**, afin de lutter contre les risques de rendement, de production et de prix auxquels ceux-ci ont été confrontés au cours de l'année. Là encore, le gouvernement a proposé de transformer la motion en postulat, arguant du fait qu'un engagement de l'Etat sur le domaine des assurances, pas nécessaire en complément des mesures existantes, serait peut-être envisagé à long terme en fonction de l'évolution de l'UE et de l'OMC. La discussion a été renvoyée. En 2000, une **motion Binder** (udc, ZH) (Mo. 99.3122) demandant un moratoire sur nouvelles dispositions légales susceptibles de renchérir la production agricole avait de justesse convaincu le National (72 voix contre 69). Le Conseil des Etats s'est montré plus inflexible et a transmis la motion comme postulat.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.06.2007
ELIE BURGOS

Lors de la discussion par article, le Conseil national a suivi, par 112 voix contre 72, une minorité Max Binder (udc, ZH), qui proposait d'autoriser à l'avenir les exploitations agricoles à porter le **label bio** même si une partie seulement de leur production est issue de l'agriculture biologique. Le plénum s'est ainsi rallié à la décision du Conseil des Etats. Malgré la tentative des Verts et des socialistes de s'opposer à cet assouplissement, ce dernier a été adopté.⁹

Forstwirtschaft

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.03.2012
JOHANNA KÜNZLER

Die beiden Kammern verabschiedeten im Berichtsjahr die parlamentarische Initiative der ständerätlichen Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie zur Flexibilisierung der **Waldflächenpolitik**, nachdem sie vom Nationalrat nochmals in wenigen Punkten modifiziert worden war. Demnach soll neu ein Verzicht auf den sonst obligatorischen Rodungersatz in Gebieten mit zunehmender Waldfläche möglich sein, sowie ausnahmsweise auch in anderen Gebieten zwecks Schonung landwirtschaftlichen Kulturlands sowie ökologisch oder landschaftlich wertvoller Gebiete. Ebenfalls kein Ersatz ist nötig bei Gebieten, die innerhalb der letzten 30 Jahre eingewachsen sind und die der Landwirtschaft wieder zugänglich gemacht werden sollen. Eine noch weitergehende Lockerung des Rodungersatzes, die von einer Minderheit Röstli (svp, BE) zugunsten landwirtschaftlicher Anbauflächen gefordert worden war, wurde von einer Koalition der Mitte-Links-Fraktionen abgelehnt. Erfolgreich war hingegen eine Minderheit Binder (svp, ZH), welche die von der Nationalratskommission vorgeschlagene Klausel, auf Ersatz könne auch zugunsten des Baus von Infrastruktur zur Produktion von erneuerbarer Energie verzichtet werden, bekämpfte: Eine aus allen Lagern zusammengesetzte Ratsmehrheit befand, dass eine so vage Formulierung zu unbeabsichtigten Konsequenzen führen könnte und man die Förderung von Alternativenergien besser im Kontext der Energiepolitik abhandeln solle. Zu einem

ähnlichen Thema war zudem eine Motion der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) des Nationalrats hängig. Weiter sollen die Kantone künftig in ihren Richtplänen feste Waldgrenzen verzeichnen können, was eine Verhinderung von Waldzunahme auch ausserhalb von designierten Bauzonen ermöglicht. Hintergrund dieser Diskussionen war die fortschreitende Ausdehnung der Waldfläche in der Schweiz, welche sich zurzeit jährlich auf eine Fläche vergleichbar zu jener des Thunersees beläuft: Da der Wald bei der Bevölkerung laut einer kürzlich durchgeführten, repräsentativen Umfrage einen hohen emotionalen Stellenwert geniesst, gleichzeitig durch seine Ausbreitung aber landwirtschaftliche Nutzflächen verdrängt, wurde nach einer umsichtigen und ausgeglichenen Gesetzgebung verlangt.¹⁰

Tierische Produktion

Les producteurs de viande porcine, soutenus par l'Union des producteurs suisses (UPS), ont bloqué en fin d'année à plusieurs reprises des centres de distribution et commerciaux Migros et Coop ainsi que des centres d'abattage travaillant pour ces deux firmes agro-alimentaires. Accusant les deux distributeurs d'être les principaux responsables – du fait de la position de force dont ils jouissent sur la marché porcin (70 pourcent de parts de marché) – de la baisse de CHF 3.80 à 3.20 du prix d'achat auprès des producteurs du kilo de porc, les paysans ont voulu ainsi forcer Coop et Migros à rehausser le prix de la viande porcine (ainsi que bovine) au niveau de 1994. Les producteurs ont fait valoir que cette baisse des prix rendait leur situation intenable et qu'elle était d'autant plus inacceptable que les distributeurs ne la répercutaient pas sur les prix à la consommation – ce qui aurait permis de relancer la consommation de viande porcine en chute libre ces dernières années. Ces accusations ont notamment été relayées par le conseiller national Maurer (udc, ZH), qui a affirmé dans la presse que les deux distributeurs s'étaient mis d'accord pour imposer les prix de la viande aux paysans. Les deux géants du commerce alimentaire ont vivement réagi à ces critiques, Migros déposant même plainte pour les pertes engendrées par les blocus. Les deux distributeurs ont affirmé que c'était la production excédentaire des paysans qui était à l'origine de la baisse des prix. Après négociations avec une délégation paysanne emmenée par le conseiller national Binder (udc, ZH), Coop et Migros ont certes accepté d'acheter la viande porcine aux producteurs au prix 1994 (ainsi que de diminuer leurs importations de viande étrangère). Dans un second temps cependant, les deux distributeurs ont décidé de baisser à nouveau le prix à CHF 3.40, ce qui a provoqué de nouvelles actions de blocage de la part des paysans.¹¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreitener (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

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2013
NIKLAUS BIERI

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 Gialiner (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 dagegegehalten, 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.¹²

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.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.03.2014
NIKLAUS BIERI

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR) begrüsst die Entscheidung 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.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

Strassenverkehr

Im Mai 2014 befand der Nationalrat als Erstrat über die **Änderung des Strassentransportunternehmens- und Verkehrsstrafrechts**. Zwei Entwürfe wurden behandelt. Zum einen lag ein Entwurf zum Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen vor, welcher Rechtsgleichheit zwischen europäischen und schweizerischen Transportunternehmen schaffen soll, indem Änderungen im EU-Recht, die seit Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens vorgenommen worden waren, übernommen werden. Neu müssen Transportfahrzeuge bereits ab 3,5 t Gesamtgewicht lizenziert werden. Transporteure ohne Bewilligung können neu weit härter gebüsst werden. Zudem führt die Gesetzesänderung den Begriff des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin ein: Diese Person leitet die Verkehrstätigkeiten eines Strassentransportunternehmens dauerhaft und muss, damit ein Unternehmen eine Bewilligung erhält, zuverlässig, finanziell leistungsfähig und fachlich geeignet sowie vom Unternehmen angestellt sein und Wohnsitz oder Arbeitsort in der Schweiz haben. Die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-NR) beantragte eine Änderung der bundesrätlichen Vorlage: Verkehrsleiter und Verkehrsleiterinnen sollen auch im Auftrag eines Unternehmens handeln können, ein Angestelltenverhältnis soll nicht zwingend bestehen. Dabei darf eine Verkehrsleiterin maximal für vier Unternehmen im Auftragsverhältnis tätig sein und eine Fahrzeugflotte von insgesamt höchstens 50 Fahrzeugen leiten. Der Nationalrat

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.05.2014
NIKLAUS BIERI

stimmte der Vorlage sowie dem Antrag seiner Kommission mit 129 zu 51 Stimmen zu, wobei sämtliche Gegenstimmen aus der SVP-Fraktion kamen. Der zweite Entwurf in der Vorlage galt einer Änderung des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung. Die bundesrätliche Vorlage enthielt die Rechtsgrundlage dafür, dass konzessionierte Unternehmen Informationssysteme über Reisende ohne gültige Fahrausweise schaffen dürfen. Die KVF-NR wollte diese so erweitern, dass der Branchenverband ein zentrales Register führen darf. Eine Minderheit Trede (gps, BE) forderte, die Einträge in diesen Registern seien schon nach einem, nicht erst nach zwei Jahren zu löschen, wenn die Person die Zuschläge bezahlt hat und in dieser Zeit nicht erneut ohne gültigen Fahrausweis unterwegs war. Der Nationalrat entschied mit 122 gegen 13 Stimmen für den Antrag der Kommission und gegen die Minderheit Trede. Die Kommissionsmehrheit beantragte weiter die Bestrafung des vorsätzlichen Bettelns oder der Anstiftung zum Betteln in Bahnhöfen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Die bundesrätliche Vorgabe enthielt nur die Bestimmung, dass Betteln entgegen den Benützungsvorschriften bestraft werden kann. Eine Minderheit Binder (svp, ZH) wollte zudem aufnehmen, dass bestraft wird, wer trotz Verpflichtung seine Identität nicht bekanntgibt. Der Nationalrat entschied mit 113 zu 49 Stimmen für den Antrag der Kommission und gegen die Minderheit Binder. In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer die Vorlage mit 159 gegen 1 Stimme an. Die kleine Kammer befand in der Herbstsession über die Vorlage und stimmte im ersten Entwurf (Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen) dem Nationalrat einstimmig zu. Beim zweiten Entwurf (Bundesgesetz über die Personenbeförderung) hielt sich der Ständerat in der Frage des Bettelverbots an die bundesrätliche Vorlage: Die Transportunternehmen sollen regeln, ob Betteln erlaubt sei oder nicht. Mit dieser Abweichung vom Nationalrat nahm der Ständerat die Vorlage in der Gesamtabstimmung einstimmig an. Der Nationalrat behob die Differenz im Bettelverbot, indem er sich der Haltung von Bundesrat und Ständerat anschloss. In der Herbstsession 2014 stimmten beide Kammern in der Schlussabstimmung beiden Gesetzen zu.¹⁷

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Sur les **autres sources de financement** prévues par la CTT – taxe poids lourd, recours à l'emprunt, droits d'entrée sur les carburants –, la grande chambre n'a en revanche pas suivi ceux qui désiraient apporter des modifications ou suggérer de nouvelles sources de financement. Ainsi, concernant notamment la redevance poids lourd, les députés ont largement rejeté une proposition Giezendanner (udc, AG) de soumettre la perception de cette taxe à l'exigence que celle-ci soit acceptée par l'UE. Les conseillers nationaux ont également rejeté une proposition Binder (udc, ZH) de prélever une redevance sur le trafic ferroviaire de marchandises et de personnes, les parlementaires arguant, de concert avec le ministre des transports, que cette solution avait été précédemment abandonnée suites aux échos négatifs rencontrés lors de la procédure de consultation. Enfin, les députés ont également suivi la commission sur la question de la durée des différents prélèvements, estimant judicieux que ceux-ci puissent être opérés tant que les travaux ne seraient pas achevés.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1998
LAURE DUPRAZ

Saisi du projet lors de la même session, le **Conseil national** est entré en matière sans opposition, mais il a émis beaucoup de doutes et de questions concernant la convention sur les prestations. Les rapporteurs de la CTT ont souligné la nécessité d'accepter la convention qui est une suite logique de la réforme des chemins de fer. Plusieurs parlementaires se sont plaints du manque d'informations et de précisions relatif aux engagements des CFF. Ils auraient souhaité que soient mis en place des indicateurs ou des standards de gestion. Le PS s'est montré inquiet pour la situation du personnel des CFF. Ses députés ont souligné la responsabilité que le parlement avait en matière de politique sociale, envers les 30'000 employés des CFF. Dans l'examen de détail de **l'arrêté concernant la convention sur les prestations**, la majorité de la CTT demanda que le Conseil fédéral soumette les objectifs stratégiques applicables aux CFF à l'approbation du parlement d'ici au 31 mars 1999. Une proposition de minorité Binder (udc, ZH) réclama la soumission au parlement, d'ici au 30 juin 1999, de toute une série de précisions concernant les indicateurs de mesures, les objectifs à atteindre, les principes de politique tarifaire pour le trafic des voyageurs et les directives à appliquer dans les participations éventuelles. Les deux propositions ont été rejetées, respectivement par 76 voix contre 70 et par 83 voix contre 68. Elles ont été combattues par le PRD, l'UDC et le PDC. La CTT a ajouté un nouvel article demandant au Conseil fédéral de soumettre au parlement la convention pour les années 2003–2006, au plus

tard le 31 mars 2002. Concernant l'**arrêté relatif au plafond de dépenses** pour l'infrastructure des CFF, une minorité de gauche réclama d'élever le plafond à CHF 6,45 milliards, puis une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda de le porter à CHF 6 milliards. Ces deux propositions furent écartées. De retour au **Conseil des Etats**, les sénateurs ont accepté le nouvel article introduit par le National sur la date de soumission de la prochaine convention.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.¹⁹

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 futur 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-Zurich (avec et sans le tunnel de base du Zimmerberg II), ainsi que des améliorations de cadences sur les lignes Berne-Viège, Bienne-Bâle, Bienne-Zurich, Zurich-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).²⁰

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.06.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, la CTT-CN a présenté le **projet de loi sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST)**, qu'elle a élaboré suite à l'échec, l'année précédente, du projet gouvernemental portant le même titre. S'il reprend tels quels les éléments non contestés de la première tentative, le nouveau projet exclut la possibilité de déléguer à des tiers les tâches relevant de la police des transports, afin de rallier le PS et l'UDC qui avaient catégoriquement refusé leur privatisation. Il définit en outre précisément les tâches respectives de la police des transports et du service de sécurité. Concernant l'armement éventuel des policiers des transports, la commission a renoncé à légiférer, préférant confier au gouvernement la compétence d'en décider en fonction de l'évolution de la situation. Le Conseil fédéral a émis un avis très favorable sur l'ensemble du projet, ne formulant aucune critique, ni même la moindre réserve. Il a par ailleurs souligné la nécessité de remplacer la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer, en raison de son obsolescence manifeste.

Lors de la session de printemps, le Conseil national a approuvé l'entrée en matière sans opposition. Lors de la discussion par article, l'armement des agents de la police des transports a une nouvelle fois suscité la controverse. Une minorité Lachenmeier-Thüring (verts, BS) a proposé d'exclure expressément la possibilité pour ces agents de porter des armes à feu, estimant que ni leur sécurité, ni celle des usagers des transports publics ne l'exigent, d'autant plus que l'arrestation et la poursuite pénale sont de la compétence des polices cantonales auxquelles la police des transports ne fait que remettre les contrevenants. À l'inverse, Max Binder (udc, ZH), au nom de la commission, a rappelé que le choix de cette dernière de confier au Conseil fédéral la compétence de déterminer l'équipement de la police des transports en fonction des risques effectifs résultait d'un compromis entre partisans et adversaires du précédent projet. Par 113 voix contre 30, les députés ont suivi leur commission et rejeté la proposition minoritaire. Une minorité Markus Hutter (plr, ZH) a en outre proposé de permettre non seulement à la police des transports, mais aussi au service de sécurité d'arrêter provisoirement les resquilleurs à des fins d'identification et de maintien de la sûreté. La commission a répliqué que l'attribution d'une compétence policière à des agents ne disposant pas de la formation correspondante était problématique, en pratique comme du point de vue de l'Etat de droit, et revenait d'ailleurs peu ou prou à supprimer la distinction entre service de sécurité et police des transports. Là encore, le plénum a suivi sa CTT, par 128 voix contre 30. Les autres dispositions n'ont pas suscité

de discussion et, au vote sur l'ensemble, le projet de LOST a été adopté par 152 voix contre 5.

Au Conseil des Etats, le projet a reçu un accueil très favorable. Sur proposition de leur commission, les sénateurs l'ont toutefois amendé afin d'obliger toute entreprise de transport qui gère sa police des transports à offrir ses prestations aux autres entreprises de transport à des conditions comparables, l'OFT étant par ailleurs habilité à statuer en cas de litige. Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté le projet ainsi modifié à l'unanimité. La chambre basse ayant tacitement éliminé cette unique divergence, la LOST a été adoptée en votation finale à l'unanimité par les deux conseils.²¹

Umweltschutz

Gewässerschutz

Le Conseil national s'est penché sur l'initiative populaire fédérale «Pas d'hydravions sur les lacs suisses!» lors de la session d'été. Le député Föhn (udc, SZ) s'opposait à l'entrée en matière; sa proposition a été rejetée par 99 voix contre 36. La majorité de la commission demanda de suivre le contre-projet indirect de l'exécutif qui proposait d'interdire la construction de tout nouvel hydroaérodrome. Un député Binder (udc, ZH) réclama que l'autorisation d'aménager un nouvel hydroaérodrome relève de la compétence des cantons. Sa proposition fut rejetée par 100 voix contre 42 en faveur de celle de Baumberger (pdc, ZH) qui stipule que le Conseil fédéral a seulement la possibilité de limiter le nombre d'hydroaérodromes (loi sur l'aviation). Cette proposition fut soutenue par les groupes radical, libéral et démocrate-chrétien. Le Conseil national a donc recommandé, par 88 voix contre 44, le rejet de l'initiative populaire. Une minorité de gauche demandait son acceptation, jugeant le contre-projet indirect trop faible. Le contre-projet, dans le vote sur l'ensemble, a été accepté par 73 voix contre 34 et 17 abstentions.²²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.06.1999
LAURE DUPRAZ

1) Medienmitteilung SPK-N vom 24.2.12

2) AB NR 2014, S. 775ff.; AB SR 2014, S. 518; AB SR 2014, S. 6ff; Aide-Mémoire Bundesrat; Pa.Iv. 10.511 (Binder); Pa.Iv. 10.517 (Leutenegger Oberholzer); NZZ, 30.1.14; TA, 1.3.14; BaZ, LT, NZZ, TG, 4.3.14

3) TA, 26.1. und 1.2.11; AZ, 3.2.11; SN, 5.2.11; TA, 21.5.11; SP; TA, 14.5. und 16.5.11. WoZ, 9.6.11; TA, 18.1.11; TG und 24h, 22.6.11.

4) NZZ, 3.9.15; TA, 19.9.15; NZZ, 22.9., 24.9., 26.9.15; Blick, NZZ, 2.10.15; TA, 3.10.15; NZZ, 6.10.15; AZ, 8.10.15; NZZ, 9.10., 15.10.15; NZZ, TA, 19.10.15; NZZ, TA, 20.10.15; WW, 22.10.15; TA, 23.10., 28.10.15

5) LT, NF et TA, 8.1.05 (officiers et conseillers nationaux); NLZ, 26.1.05; SGT, 28.1.05; Büz, 2.2.05; BZ, NZZ et QJ, 4.2.05 (gouvernements cantonaux). Bund et BZ, 4.2.05.

6) Amtl. Bull. NR, 1992, S. 582 f.

7) BO CN, 2000, p. 686 s.

8) BO CN, 2001, p. 935 (Bader) et 1437 (Sandoz); BO CE, 2001, p. 132 s. (Binder).

9) BO CN, 2007, p. 235 ss., 782 ss., 892 ss., 1056 et 1162; BO CE, 2007, p. 332 ss., 477 ss., 562 ss. et 660; FF, 2007, p. 6787 ss. et 4705 s.

10) AB NR, 2012, S. 141 ff. und 553; AB SR, 2012, S. 249 ff. und 270; NZZ, 18.2. und 2.3.12.

11) NQ et Bund, 20.9.95; NZZ, 21.9.95; presse du 20.11 au 23.11 et du mois de décembre 1995.

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

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

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

Schlussabstimmung SR (AB)

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

16) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15

17) AB NR, 2014, S. 636 ff.; AB NR, 2014, S.1623 f.; AB NR, 2014, S.1866.; AB SR, 2014, S. 717 f.; AB SR, 2014, S. 981.

18) BO CN, 1998, p. 2565 ss.; BO CE, 1998, p. 1347 s.; FF, 1999, p. 248 s.

19) BO CN, 2008, p. 178 ss.

20) 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. 3511 ss.; BO CN, 2008, p. 1131 ss.; BO CE, 2008, p. 517 ss.

21) BO CN, 2010, p. 216 ss., 1058 et 1163; BO CE, 2010, p. 668 ss. et 753; FF, 2010, p. 3863 ss.; FF, 2010, p. 821 ss. (CTT-CN) et 845 ss. (CF).

22) BO CN, 1999, p. 1181 ss.