

10.20 Eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»

- 2009, 17. März: Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) lanciert die [Unterschriftensammlung](#) für ihre eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» ([12.016](#)). Der VCS begründet die Initiative mit dem Umstand, dass wegen der vermehrten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel das Verkehrsnetz chronisch überlastet sei und daher der Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes dringend notwendig und unbestritten sei. Zur Finanzierung der neuen Infrastruktur-Projekte schlägt die Initiative eine Neuverteilung der Mineralölsteuer-Einnahmen vor. Die eine Hälfte soll für den Schienenverkehr, die andere für den Strassenverkehr eingesetzt werden.

Diese Initiative hat folgenden Wortlaut:

I Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 81a (neu) Öffentlicher Verkehr

Bund und Kantone fördern in allen Landesgegenden den öffentlichen Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Art. 86 Abs. 3, 3^{ter} (neu), 4 und 5 (neu)

³ Er verwendet für den Verkehr die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs. Dieser zweckgebundene Anteil verteilt sich wie folgt:

- a. die eine Hälfte für die Aufgaben nach Artikel 81a; die Förderung erfolgt hauptsächlich über die Finanzierung der Infrastruktur;
- b. die andere Hälfte für die folgenden Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:
 1. die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen,
 2. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge,
 3. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen,
 4. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen,
 5. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht,
 6. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind,
 7. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen.

^{3ter} Der Reinertrag der Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen wird für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr nach Absatz 3 Buchstabe b verwendet.

⁴ Reichen diese Mittel nicht aus, so erhebt der Bund einen nach Treibstoffart differenzierten Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

⁵ Der Reinertrag des Zuschlags zur Verbrauchsteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs wird je zur Hälfte für die Aufgaben und Aufwendungen nach Absatz 3 Buchstaben a und b verwendet.

II Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 Bst. C

3 Übergangsbestimmung zu Art. 87 (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger)

² Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte:

- c. Mineralölmittel nach Artikel 86 Absatz 3 Buchstabe a verwenden;

Art. 197 Ziff.8 (neu)

8. Übergangsbestimmung zu Art. 86 (Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben)

Die Zuweisung der Mittel nach Artikel 86 Absatz 3 erfolgt spätestens drei Jahre nach Annahme von Artikel 81a durch Volk und Stände.

Der VCS hat bis zum 17. September 2010 Zeit, die nötigen 100'000 Unterschriften zu sammeln.

- 2010, 6. September: Die eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» wird mit 140'009 Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht.
- 2010, 1. Oktober: Die Bundeskanzlei teilt mit, dass die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» mit 139'653 gültigen Stimmen formell zustande gekommen ist.
- 2011, 31. März: Der **Bundesrat** schickt seine Vorschläge für die künftige Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) in die Vernehmlassung ([12.016](#)). Die Vorlage stellt die Finanzierung nachhaltig sicher, benötigt dazu jedoch zusätzliche Mittel. Sie stellt einen direkten **Gegenentwurf** zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» dar (*siehe [Medienmitteilung des Bundesamtes für Verkehr](#)*).
- 2012, 18. Januar: Der **Bundesrat** verabschiedet seine Botschaft zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr». Er lehnt die Initiative ab und stellt ihr mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) einen direkten Gegenentwurf gegenüber. Über ein neues Finanzierungssystem soll die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur sichergestellt werden (*siehe [Botschaft des Bundesrates; 12.016](#)*).
- 2012, 3. Dezember: Der **Ständerat** schliesst sich dem Entwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» an und bestimmt, die Behandlungsfrist der Volksinitiative bis am 6. März 2014 zu verlängern ([12.016](#)).
Zu verschiedenen mit der Volksinitiative bzw. dem Gegenentwurf FABI zusammenhängenden Entwürfen
 - Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
 - Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur
 - Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastrukturfasst der Ständerat aber vom Bundesratsvorschlag abweichende Beschlüsse.
- 2012, 10. Dezember: Der **Nationalrat** schliesst sich dem Entscheid des Ständerates an, die Behandlungsfrist der Volksinitiative bis am 6. März 2014 zu verlängern.
- 2013, 19. Februar: Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) unterstützt mit grossem Mehr den direkten Gegenentwurf und das Gesamtkonzept FABI, wie es der Ständerat in der Wintersession beschlossen hat. Neben dem unbefristeten Bahninfrastrukturfonds sieht es einen ersten Ausbauschritt von 6.4 Milliarden Franken vor. Zu dessen Finanzierung muss die Mehrwertsteuer von 2018 bis 2030 um ein zusätzliches Promille erhöht werden (*siehe [Medienmitteilung](#)*).
- 2013, 17. Juni: Der **Nationalrat** räumt die letzten Differenzen im Vergleich zum Ständerat beim «Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur» (FABI) aus. Damit ist die Vorlage bereit für die Schlussabstimmung.
- 2013, 21. Juni: In den **Schlussabstimmungen** wird das «**Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur**» (FABI) im Nationalrat mit 144 zu 40 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) und im Ständerat mit 44 zu 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung) **angenommen** ([12.016](#)).
Zugleich lehnen die Räte die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» ab.
- 2013, 28. Juni: Das Komitee der Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» zieht sein Volksbegehren zugunsten des direkten Gegenvorschlags «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) zurück. Damit will das Komitee dazu beitragen, die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs dauerhaft zu sichern. Es anerkennt zudem, dass mit FABI ein Gegenvorschlag auf dem Tisch liegt, welcher ebenso viele Gelder für den öffentlichen Verkehr generiert wie die Initiative (*siehe [Medienmitteilung VCS](#)*).

- 2014, 9. Februar: Der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wird als direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» in der **Volksabstimmung** mit 62 % der Stimmenden und von fast allen Kantonen **angenommen**.