

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr
Akteure	Schwyz, Solothurn
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Rinderknecht, Matthias
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Schwyz, Solothurn, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	2
Parteien	2
Andere Parteien	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
FTP	Fonds de financement des transports publics
TGV	Train à grande vitesse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 29.03.1992
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 28.04.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **tracé contesté du tronçon Mattstetten (BE)-Rothrist (AG)** a fait l'objet de plusieurs interventions parlementaires. La plus importante est venue du canton de Berne qui avait déposé une initiative (lv.ct. 91.306) demandant que le choix de la variante ne se porte pas sur le projet des CFF, mais sur celui des cantons de Berne et Soleure, associés aux communes concernées et à des associations d'aménagement; leur tracé, plus respectueux de l'environnement, nécessiterait un crédit supplémentaire de plusieurs centaines de millions de francs. La petite Chambre a décidé de ne pas donner suite à ce texte, considérant qu'il serait inopportun de modifier un arrêté fédéral adopté par le peuple, que chacun avait eu le loisir de s'exprimer dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et qu'il convenait d'examiner la problématique de Rail 2000 dans son ensemble.

Pour les mêmes raisons, la Chambre haute a encore rejeté une motion (Mo. 93.3036) de la minorité de sa commission qui demandait un examen approfondi des variantes en jeu, afin de permettre une comparaison et éventuellement un financement du tracé proposé par les cantons de Berne et Soleure. En revanche, elle a accepté un postulat (Po. 93.3035) de sa commission qui invite le gouvernement à soumettre au parlement un rapport concernant un examen général de Rail 2000, prenant en compte les diverses variantes existantes et leur coût, suggérant des mesures d'économie et faisant un bilan de la planification.²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 18.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après négociations, les six cantons de Suisse centrale (UR, SZ, NW, OW, LU et ZG) se sont accordés pour réaliser leur réseau RER – **S-Bahn Zentralschweiz**. La création se fera en deux phases : d'abord la mise en place de deux réseaux autour de Zoug et Lucerne, puis une fusion des deux en un seul réseau. Vingt-quatre nouvelles stations, neuf dans l'agglomération de Lucerne, dix dans les alentours de la gare principale de Zoug vont être construites et 60 trains supplémentaires devraient être introduits. Une partie du projet est déjà accomplie : les premiers éléments du nouveau S-Bahn rouleront dès 2002 au Seetal. Les coûts sont estimés à CHF 190 millions, dont CHF 70 millions pour le souverain zougais et CHF 105 millions pour celui lucernois.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation 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)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du

nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionsmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionsmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne, vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde. Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.⁵

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Andere Parteien

Eine **neue nationale, konfessionell unabhängige Parteiorganisation**, die «Partei für Kind und Gemeinschaft» (PKG), ist von 17 Einzelpersonen im Kanton Solothurn gegründet worden. Die neue Partei will sich für eine Vereinheitlichung des schweizerischen Schulsystems, für eine einheitliche Regelung der Kinderzulagen sowie für verbesserte Sozialzulagen und Steuerabzüge für Familien und Alleinerziehende einsetzen. Aber auch Verbesserungen in den Bereichen Wohnungsbau, öffentlicher Verkehr und Umweltschutz werden angestrebt, um ein möglichst kinderfreundliches Umfeld zu schaffen.⁶

1) JdG. 13.1.92; 7A. 22.1.92; Suisse, 29.3.92.

2) BO CE, 1993, p. 280 ss.; Bund. 6.2.93; SZ. 21.4.93; presse des 15.1.19.1 et 29.4.93.

3) Presse du 18.9.01.

- 4) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.
- 5) AB NR, 2019, S. 1509 ff.
- 6) SZ vom 12.3.90; NZZ und JdG vom 9.6.90.