

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnote	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr
Akteure	Graubünden, Waadt
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

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Graubünden, Waadt, 1992 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
Fedpol	Bundesamt für Polizei

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
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
FTP	Fonds de financement des transports publics
TGV	Train à grande vitesse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
Fedpol	Office fédéral de la police

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2013
NIKLAUS BIERI

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.¹

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.²

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 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.³

ANDERES
DATUM: 30.08.2008
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, les CFF ont annoncé l'**achat de matériel roulant** pour les réseaux régionaux vaudois, bâlois et tessinois. Le conseil d'administration a octroyé un crédit de CHF 418,6 millions pour acquérir 32 trains automoteurs articulés de type « FLIRT », dont 19 sont destinés au RER vaudois, 11 au TILO tessinois et 2 au Regio-S-Bahn bâlois.⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

ANDERES
DATUM: 06.02.2018
NIKLAUS BIERI

Am 6. Februar 2018 teilte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, mit, die Postauto AG habe zwischen 2007 und 2015 rund CHF 78 Mio. an Subventionen ertragen. Dabei habe die Postauto AG Gewinne, die auf einigen Linien erwirtschaftet werden konnten, in andere Sparten verschoben und mit fingierten Kosten eine tiefere Wirtschaftlichkeit vorgetäuscht, um mehr Subventionen zu erhalten. Am selben Tag nahm Post-Chefin Susanne Ruoff zum sogenannten **Postauto-Skandal** Stellung. Sie bedauere die Vorgänge und hielt fest, dass sie erst im November 2017 von den Vorwürfen erfahren und danach vollkommene Transparenz geschaffen habe. Die Post habe eine interne Untersuchung eröffnet und werde mit allen Behörden kooperieren, um die Angelegenheit zu klären. Die CHF 78 Mio. werde die Post zurückzahlen. Der Leiter und der Finanzchef der Postauto AG mussten das Unternehmen per sofort verlassen. Auch die Politik reagierte auf den aufgedeckten Skandal: Die Präsidentin der KVF-NR, Nationalrätin Edith Graf-Litscher (sp, TG) zeigte sich enttäuscht, appellierte an die Verantwortung der Post als Bundesbetrieb und kündigte an, die Kommission werde sich im März mit der Angelegenheit befassen.

Schon am 8. Februar kamen weitere Ungereimtheiten ans Licht. So wurde bekannt, dass einige Kantone bereits 2011/2012 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) deutlich gefordert hatten, die Verwaltung der Postauto AG gründlich zu überprüfen. Die Kantone Bern, Jura, Waadt und Neuenburg schrieben in ihrem gemeinsamen Brief, die Postauto AG weise Mängel in der Transparenz auf, die eine Einschätzung der wahren finanziellen Situation verunmöglichten. Das BAV hatte darauf nach einer Untersuchung rund CHF 13,7 Mio. von der Postauto AG zurückgefordert, ohne jedoch das Ausmass der Umbuchungstricks erkannt zu haben. Dieses sei dem BAV erst im Rahmen einer Reorganisation der Postauto AG aufgefallen. In Erklärungsnotstand geriet auch die Revisionsgesellschaft KPMG, welcher in den jährlichen Revisionen keine Ungereimtheiten aufgefallen waren. Den grössten Wirbel erzeugte aber der „Blick“, der schrieb, Post-Chefin Ruoff habe durch eine Aktennotiz schon seit 2013 von Kostenumbuchungen zu Lasten des öffentlich finanzierten Verkehrs gewusst. Ruoff beharrte jedoch auf ihrer Aussage, sie habe erst 2017 davon erfahren.

Am 14. Februar beschloss der Verwaltungsrat der Post, Susanne Ruoff als Post-Chefin im Amt zu belassen, mindestens bis zum Abschluss der Untersuchungen. Der Verwaltungsrat teilte weiter mit, dass die Boni von Ruoff und der Geschäftsleitung der

Postauto AG für das vergangene Jahr vorerst nicht ausbezahlt würden. Zudem entschied der Verwaltungsrat, künftig auf ein Gewinnziel für die Postauto-Sparte zu verzichten. Zuvor liessen Medienberichte den Verdacht aufkommen, die Führung der Postauto AG habe sich unlauterer Methoden bedient, um den von der Post-Führung geforderten Gewinn erzielen zu können.

Ebenfalls am 14. Februar reichte das BAV eine Strafanzeige ein. Bundesanwalt Michael Lauber und der Generalstaatsanwalt des Kantons Bern, Michel-André Fels, lehnten es am 21. Februar jedoch ab, die Strafanzeige anzunehmen, da bei Subventionsbetrug das zuständige Amt zu verfolgen und beurteilen habe. Das BAV teilte mit, es habe keine Kapazitäten zur Verfolgung des Falls. Der Bundesrat betraute deshalb Ende Februar das Bundesamt für Polizei (Fedpol) mit der Untersuchung. Die Post rief im Februar eine Expertengruppe ins Leben, um die interne Untersuchung durchzuführen. Weil diese dem Verwaltungsratspräsidenten Urs Schwaller unterstellt war, wurde die Unabhängigkeit der Expertengruppe von Medien und Politik in Frage gestellt.⁵

1) BBl 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

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

3) 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.

4) LT, 30.8.08.

5) BZ, BaZ, Lib, SGT, 7.2.18; Blick, TA, 8.2.18; AZ, SGT, 9.2.18; LZ, 10.2.18; AZ, 12.2.18; SGT, 13.2.18; AZ, TA, 15.2.18; TA, 16.2.18; LMD, 17.2.18; TA, 19.2., 21.2., 22.2.18; AZ, SGT, 23.2.18; NZZ, 24.2., 28.3.18