

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Eisenbahn</b>
Akteure	<b>Waadt</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Freymond, Nicolas  
Heidelberger, Anja  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas; Heidelberger, Anja; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Waadt, 1992 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Öffentliche Finanzen</b>	1
Finanzplan und Sanierungsmassnahmen	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>Dienst ÜPF</b>	Dienst Überwachung Post- und Fernmeldeverkehr
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>Service SCPT</b>	Service surveillance de la correspondance par poste et télécommunication
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Öffentliche Finanzen

### Finanzplan und Sanierungsmassnahmen

Die **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über administrative Erleichterungen und die Entlastung des Bundeshaushalts** dauerte von September bis Dezember 2019, wobei 62 Antworten eingingen. Es beteiligten sich alle Kantone, fünf in der Bundesversammlung vertretene Parteien sowie 31 Organisationen und Verbände. Einerseits wurden zwar regelmässige Aufgabenüberprüfungen, Effizienzsteigerungen und die Schaffung neuer Handlungsspielräume im Bundesbudget begrüsst, insbesondere die Bürgerlichen erachteten das Projekt aber als wenig ambitiös. Zudem wurde daran erinnert, dass die Änderungen kostenneutral sein sollten, es nicht zu Lastenverschiebung zu den Kantonen und Privaten kommen sollte und die Umsetzungskosten verhältnismässig sein müssten.

Die einzelnen zu ändernden Gesetze kamen bei den Vernehmlassungsteilnehmenden ganz unterschiedlich an. Kaum auf Widerstand stiess die Änderung des Tabaksteuergesetzes. Hier sollte die Möglichkeit geschaffen werden, bei verspäteten Steuerdeklarationen eine Steuerveranlagung nach Ermessen durchzuführen. Dagegen wehrte sich einzig der Kanton Tessin, der darauf hinwies, dass das Tabakproduktegesetz gerade vom Parlament behandelt werde und das Ende dieser Behandlung abgewartet werden solle.

Kaum ablehnende Stellungnahmen, aber doch einige Vorbehalte wurden zur Anpassung des Geoinformationsgesetzes angebracht. Dieses wollte die Steuerung der amtlichen Vermessung mit Programmvereinbarungen stärken, wobei die ebenfalls geplanten Mittelverschiebungen jedoch nicht der Strategie der amtlichen Vermessung 2020-2023 entsprächen, wie kritisiert wurde. Der Kanton Waadt wehrte sich zudem gegen den Verlust der Mitsprachemöglichkeit durch die neue Regelung.

Ähnlich erging es dem Subventionsgesetz, gemäss dem beitragsgewährende Bundesämter neu risikoorientierte Prüfkonzepte erstellen sollten. Hier wurden Befürchtungen zu Kosten und Nutzen der Subventionsüberprüfung geäussert.

Kritischer wurden die Änderungen des Eisenbahngesetzes und des Bahninfrastrukturfondsgesetzes bezüglich der Darlehen und der Indexierung der BIF-Einlagen kommentiert. Neu sollten sämtliche Darlehen für Investitionen in die Bahninfrastruktur in den BIF übertragen werden, was Befürchtungen vor einer Trennung von Betrieb und Infrastruktur laut werden liess.

Besonders viele Vorbehalte wurden bezüglich der Vereinfachung der Finanzierung der Post- und Fernmeldeüberwachung (ÜPF) durch die Einführung von Pauschalen laut. So sei etwa nicht klar, wie die Pauschalisierung zu Kosteneinsparungen führen und die Erhöhung des Kostendeckungsgrades ermöglichen solle. Mehrfach kommentiert wurde auch die Entschädigung der Mitwirkungspflichtigen, die entweder gelobt oder kritisiert wurde.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

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.<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 26.08.2020  
ANJA HEIDELBERGER

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 29.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

**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 Bienna 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.<sup>3</sup>

**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.<sup>4</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 18.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT et les CFF ont lancé la **mise en œuvre du ZEB**. Ils ont en outre incité les cantons à préfinancer les projets sur leurs territoires pour accélérer leur réalisation, à l'instar des cantons de Vaud et Genève. Cette solution est par ailleurs à l'étude dans les cantons d'Argovie et de Zoug pour hâter la construction des tunnels du Wisenberg et du Zimmerberg, respectivement.<sup>5</sup>

**INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT**  
DATUM: 22.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Afin de hâter la résolution du problème de **saturation de la ligne Lausanne-Genève**, les gouvernements vaudois et genevois ont conclu une convention comprenant notamment le préfinancement de la quatrième voie sur le tronçon Lausanne-Renens pour un montant de CHF 210 millions. Cette avance de fonds aux CFF vise en outre à relancer le projet de troisième voie entre Renens et Coppet, pour l'heure relégué dans le paquet Rail 2030. À cet égard, elle est destinée à financer les études préalables et avant-projets y-relatifs.<sup>6</sup>

1) Ergebnisbericht zur Entlastung des Bundeshaushalts

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) NLZ, 26.6.09 (ZG); presse du 1.12.09 (OFT/CFF); BaZ, 18.12.09 (AG); DETEC, communiqué de presse, 30.11.09.  
6) 24h, 31.3.09; 24h, LT et TG, 3.4 et 22.12.09.