

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Neuenburg
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Neuenburg, 1992 - 2018*. 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
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Luftfahrt	3
Post und Telekommunikation	4

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
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
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
TGV	Train à grande vitesse
Fedpol	Office fédéral de la police

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUSS
DATUM: 05.08.1998
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compte parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastrosuisse et la Fédération suisse des vignerons.¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La proposition du Conseil fédéral de **nouvelles coupes budgétaires de CHF 233 millions** pour les trois prochaines années **dans le secteur des routes** a provoqué une levée de bouclier des cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais. Ces mesures d'économies se sont ajoutées à celles déjà prévues par le 7e programme d'investissement à long terme des routes nationales. Les quatre cantons ont demandé au Conseil fédéral de tenir ses promesses et d'achever la construction des autoroutes A5 (évitement de Bienne et tunnel de Serrières), A16 (Boncourt – Porrentruy, Delémont – Choindrez et Moutier – Tavannes) et A9 (Sierre Est – Viège Est). Afin de protester contre les coupes, ils ont appelé leurs citoyens à manifester leur mécontentement sur la place fédérale. 2'000 Jurassiens, Valaisans, Neuchâtelois et Bernois se sont déplacés pour réclamer l'achèvement du réseau autoroutier dans leur canton.²

MOTION
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiants, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura.³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 14.09.2016
NIKLAUS BIERI

Mit der im Oktober 2015 eingereichten Standesinitiative zur **Anerkennung und Finanzierung der Nationalstrassen** wollte der Kanton Neuenburg sicherstellen, dass das Nationalstrassennetz gemäss Netzbeschluss 2012 im Rahmen des NAF erweitert werden kann. Neuenburg ging es dabei vor allem um die Fertigstellung der H20 und um die Entlastung von Le Locle und La Chaux-de-Fonds. Weil der Netzbeschluss vom Parlament in den NAF integriert worden war, beantragten die KVF-Kommissionen beider Kammern, der Standesinitiative keine Folge zu geben, da kein weiterer Handlungsbedarf bestehe. Der Ständerat gab der Initiative am 31. Mai 2016 keine Folge und der Nationalrat zog am 14. September 2016 nach.⁴

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.⁵

KANTONALE POLITIK
DATUM: 30.06.2007
NICOLAS FREYMOND

Afin de **maintenir la liaison à grande vitesse entre Neuchâtel et Paris**, le Conseil d'Etat neuchâtelois a négocié avec les CFF et obtenu la conservation du sillon actuel permettant à la clientèle d'affaires de réaliser l'aller-retour dans la journée. Il a par contre dû se résigner à la suppression de deux liaisons par semaine d'avril à octobre en raison d'une fréquentation trop faible. Craignant que la mise en service du TGV Rhin-Rhône favorise la liaison Berne-Bâle-Paris au détriment de celle Berne-Neuchâtel-Paris, aujourd'hui rentable, le gouvernement neuchâtelois étudie la possibilité d'un raccordement de Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds avec la nouvelle ligne TGV par Besançon (F).⁶

ANDERES
DATUM: 12.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Confirmant les craintes exprimées par les autorités neuchâteloises ces dernières années, la société Lyria, fruit du partenariat entre les CFF et la SNCF, a annoncé la **réduction de moitié de l'offre de TGV reliant Berne à Paris via Neuchâtel** à compter de l'entrée en vigueur du nouvel horaire, en décembre de l'année sous revue. La décision de supprimer l'une des deux liaisons quotidiennes est motivée par la perte de rentabilité résultant de la baisse de fréquentation de la ligne, notamment au départ de Berne, de plus en plus de bernois privilégiant la liaison Bâle-Paris ouverte en 2007. Cette seconde ligne a connu le sort inverse, le nombre de liaisons quotidiennes passant de quatre à cinq avec l'horaire 2010. Une rencontre a été organisée entre Lyria, le gouvernement neuchâtelois et d'autres représentants de collectivités publiques françaises et suisses concernées par la ligne, mais s'est avérée vaine. La mobilisation des autorités locales et régionales a toutefois permis la mise en place d'une liaison en train régional entre Berne et Frasne (F) afin de permettre à la clientèle de bénéficier de la desserte de la ligne Lausanne-Paris selon les mêmes horaires que la liaison TGV supprimée.⁷

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 22.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Im März des Berichtsjahrs erfolgte die bereits 2010 angekündigte **Gründung des Lötschberg-Komitees**, das vom ehemaligen BLS-Direktor und bernischen BDP-Grossrat Mathias Tromp geführt wird. Die Interessenorganisation, der sich u.a. die Kantone Bern, Wallis, Aargau, Solothurn, Neuenburg und beide Basel angeschlossen haben, fordert zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Schweizer Schienennetz den durchgehend zweigleisigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels und damit eine Stärkung der Achse Basel-Bern-Domodossola im Alptransit. (Zur Umwandlung des der BLS gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen siehe hier.)⁸

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

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 bedaure 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.⁹

Luftfahrt

Les cantons de Genève et Neuchâtel ont déposé une **plainte pénale commune contre les administrateurs de SairGroup** auprès du parquet zurichois. Leur premier objectif était de récupérer quelque chose des CHF 57 millions perdus par Genève et du million de perte de valeur des actions et des emprunts obligataires souscrits par Neuchâtel. Par cette action, ils souhaitaient également établir les circonstances ayant mené à la débâcle financière du groupe et établir les responsabilités. La plainte est un document de plus de 50 pages, dirigé contre tous les administrateurs. Elle fait état de gestion déloyale, faux dans les titres, manipulation de cours en Bourse et d'avantages accordés à certains créanciers. Le canton de Vaud s'est joint à la plainte collective, tandis que les cantons de Fribourg et Jura ont renoncé à le faire.¹⁰

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement distinctes. SAirGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)¹¹

Post und Telekommunikation

Als Reaktion auf die Ankündigung Gygis forderten die Poststellenleiter **Arbeitsplatz- und Lohngarantien** und drohten mit einem Streik kurz vor Weihnachten. In Neuenburg, Luzern und Lugano kam es zu Demonstrationen. Mitte Dezember einigten sich Post und Gewerkschaften auf die Grundsätze beim Umbau des Poststellennetzes: Die Post verzichtet auf Kündigungen und gewährt eine Lohngarantie. Die Leiter zurückgestufter Poststellen erhalten bis spätestens 2011 die heutigen Nominallöhne; ihren über 55-jährigen Kollegen wird das, zusammen mit einer Beschäftigungsgarantie, bis zum Pensionsalter zugesichert. Bereits im November verständigten sich die Post und die Gewerkschaften Kommunikation und Transfair auf Lohnerhöhungen. Angestellte mit tieferen Löhnen erhalten 2007 2% mehr, jene mit höheren Gehältern 1,8% mehr Lohn. Weitere 0,4% der Lohnsumme werden für leistungsbezogene Massnahmen eingesetzt.¹²

1) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.

2) Presse du 3.7 et 8.11.04 (manifestation); QJ, 9.7.04; LT, 19.10.04; 24h, 5.11.04.

3) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.

4) AB NR, 2016, S. 1357; AB SR, 2016, S. 300 f.

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

6) LT, 30.6.07.

7) Bund, Exp. et NZZ, 2.5.09; Exp., 5, 6, 7 et 22.5.09; LT, 19.5.09; Lib., 29.5.09; Bund, Exp., Lib. et LT, 1.7.09; LT, 9.7.09; Lib., 1.9.09; Bund, 24.10.09; Exp., 8.12.09; Exp. et Lib., 12.12.09.

8) BZ, 9.3.11, SGT, 22.6.11.

9) 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

10) Presse 27.2 (plainte), 11.7 (Vaud) et 13.7.02 (FR); QJ, 26.8.02 (JU).

11) 24h, 24.12.02.; Lib., 15.1 (BE et SO) et 11.7.02 (BL, BS et NE); CdT, 16.1.02 (TI); NF, 31.1.02 (VS); LT, 1.2 (BE), 27.3 (SZ et OW), 12.4 (AG et GL), 2.5 (SG) et 19.7.02 (GR et UR); TG, 14.3.02 (NW); presse 14.1 (ZH), 8.4 (ville de Zurich), 3.6 (LU et SH), 11.7 (VD), 13.7 (FR) et 5.10.02 (Kloten); QJ, 11.5 (Assemblée) et 22.8.02 (JU); Exp., 25.11.02 (ZG.); Presse du 1.2 (nom Swiss) et du 2.3 (plainte SAirGroup); TG, 11.5.02 (approbation); 24h, 16.1 (octroi court et moyen-courriers), 6.3 (Tribunal Zurich), 30.3. (Task force) et 13.4.02 (abandon par SAirGroup); LT, 2.3 (Tribunal Zurich) et 27.3.02; DETEC, communiqué de presse, 1.3.02 (octroi long-courriers).

12) Presse vom 6.11., 27.-28.11. und 16.12.06; Presse vom 18.11.06.