

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnworte	<b>Strafrecht, Eisenbahn</b>
Akteure	<b>Jura</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</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

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Holenstein, Katrin  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strafrecht, Eisenbahn, Jura, 1985 – 2021*. 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>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<b>TU</b>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire
<b>ET</b>	Entreprises des transports public

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 26.12.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Keineswegs befriedigt vom Projekt «Bahn 2000» zeigte sich die Tessiner Regierung. Sie besteht darauf, dass mit dem vorgesehenen Ausbau der Ost-West-Achse eine neue Eisenbahn-Alpentransversale verbunden wird und hält das Konzept eines Eisenbahnnetzes des 21. Jahrhunderts für unvollständig, wenn der Wunsch nach einer schnelleren Alpendurchquerung nicht einbezogen wird. Nachdem Bundesrat und Parlament ein neues Alpenbahnprojekt vorläufig zurückgestellt hatten, da die Transportkapazitäten mit dem Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur bis nach der Jahrtausendwende genühten, kritisierten sowohl die Regierungen der **Kantone im Einzugsgebiet des Gotthards als auch diejenigen der Ostschweiz** diesen Entscheid als verfehlt: Der Bau einer neuen Alpentransversale dürfe nicht allein von Verkehrsprognosen und dem finanziellen Ertrag abhängen; entscheidend sei die neue Konkurrenzfähigkeit einer solchen Bahn gegenüber der Strasse und die Verminderung der sozialen Kosten vor allem in bezug auf die Belastung der Umwelt. Weil zudem die Kapazität der Gotthard-Autobahn wegen des rasch zunehmenden Schwerverkehrs in absehbarer Zeit voll ausgelastet sei und sich das Problem einer zweiten Autotunnelröhre stelle, **drängten sie auf einen raschen Entscheid**, denn nur mit einem vorher spruchreifen Bahn-Basistunnel könne der weitere Ausbau der N 2 und somit eine noch stärkere Abwanderung des Verkehrs auf die Strasse verhindert werden. **Bezüglich der Linienführung** (Gotthard- oder Splügen-Basistunnel) **gingen die Meinungen allerdings nach wie vor auseinander**. Mit einer Eingabe an den BR forderten die Ostschweizer Kantone (AI, AR, GL, GR, SG, SH, TG), die Planungsgrundlagen für die Splügenbahn voranzutreiben, damit beide Varianten vergleichbar werden und bald ein Entscheid getroffen werden könne.<sup>1</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 22.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le **comité interministériel français pour l'aménagement du territoire a adopté le schéma directeur français du réseau TGV** qu'il avait mis en consultation l'an dernier. Ce document confirme le projet de construire la ligne TGV **Rhin-Rhône** (à la satisfaction du Jura, qui y voit la possibilité de s'y raccorder par une ligne Delle-Belfort) et l'axe transalpin Paris-Turin via Lyon et le Mont-Cenis. Concernant les connexions avec la Suisse, le plan français mentionne diverses priorités. Si la volonté hexagonale de joindre Bâle-Zürich par Mulhouse est manifeste, il en va autrement de la liaison avec Genève. Deux options s'offrent à cette dernière: soit une liaison vers Mâcon (d'un prix de deux milliards de francs pour une faible rentabilité), solution pour laquelle Genève et la Suisse en général ont plaidé envers les autorités françaises, soit une liaison vers Annecy-Chambéry, solution privilégiée des Français mais qui délaisserait l'axe du Simplon. Pour ces tronçons, subordonnés à des accords internationaux, il dépendra de la Suisse d'engager des négociations et de participer au financement. Les autorités genevoises et fédérales ont exprimé leur satisfaction de voir mentionné le tronçon Genève-Mâcon pour lequel elles se sont battues, même si celui-ci ne figure pas parmi les priorités françaises.<sup>2</sup>

**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.<sup>3</sup>

**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.<sup>4</sup>

**KANTONALE POLITIK**  
DATUM: 05.11.2008  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le gouvernement jurassien a présenté une proposition en vue de la **réhabilitation de la ligne ferroviaire Delle-Belfort (F)**, située sur le territoire français. Il a ainsi soumis au Parlement jurassien le projet de contribuer financièrement aux travaux de réhabilitation à hauteur de CHF 4,5 millions afin d'assurer le raccordement du canton à la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône via la future gare TGV de Mèroux (F).<sup>5</sup>

**KANTONALE POLITIK**  
DATUM: 26.03.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Parlement jurassien a suivi son gouvernement et décidé de contribuer aux travaux de **réhabilitation de la ligne ferroviaire Delle-Belfort (F)** pour un montant de CHF 4,5 millions, soit 3 des 88 millions d'euros que coûtera la réouverture de la ligne censée permettre un raccordement du Jura au TGV Rhin-Rhône.<sup>6</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 09.12.2016  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU) zur Erhaltung des Angebots auf der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne legte der Bundesrat Anfang Dezember 2016 einen **Bericht** vor. Darin kam der Bundesrat zum Schluss, dass der Bau eines Doppelspurabschnitts im Bereich Duggingen - Grellingen notwendig sei, um das Angebot der Eisenbahnverbindung durch das Laufental aufrechtzuerhalten. Aufgrund dieser Studie wurden zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung getroffen, welche das weitere Vorgehen regelt. Die Projektierungsarbeiten für den Bau der Doppelspur waren zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts bereits im Gang und wurden finanziert von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn. Der Bundesrat wird das Projekt in das STEP 30/35 aufnehmen, welches voraussichtlich 2018 an das Parlament geht. Sollte das Projekt angenommen werden, so würde der Bund die Finanzierung übernehmen.<sup>7</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 06.10.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mittels einer im Januar 2020 eingereichten Standesinitiative forderte der Kanton Jura eine **Vorankündigungsfrist bei Schliessungen von Verkaufsstellen von Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (TU)**. Konkret sollen die TU die geplanten Schliessungen mindestens ein Jahr im Voraus den betroffenen Kantons- und Gemeindebehörden sowie der Öffentlichkeit bekannt geben. Hintergrund der Initiative waren einige Schliessungen von Verkaufsstellen, wobei für einige Stellen kein adäquater Ersatz habe gefunden werden können. Die Kantone und Gemeinden müssten frühzeitig informiert werden, damit sie genug Zeit hätten, Lösungen zu finden. Die KVF-SR beschloss im Oktober 2020 mit 6 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die Kommission sah das Anliegen zwar als berechtigt an, es liege aber im Kompetenzbereich der Kantone.<sup>8</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 16.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Wintersession 2020 über die Standesinitiative des Kantons Jura zu den **Schliessungen von Verkaufsstellen von Eisenbahnunternehmen**. Er schloss sich dabei der Haltung seiner vorberatenden KVF-SR an und gab der Initiative keine Folge. Stefan Engler (cvp, GR) rekapitulierte, dass es letztlich die Kantone seien, welche durch das so genannte Bestellverfahren darüber bestimmen, welche bedienten Verkaufsstellen erhalten bleiben und welche nicht. Wenn der Service public also nicht in gewünschtem Ausmass bereit gestellt werde, müsse beim Kanton interveniert werden.<sup>9</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 01.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat folgte in der Sommersession 2021 dem Entscheid seiner vorberatenden KVF-NR und gab der Standesinitiative Jura bezüglich der **Schliessung von Verkaufsstellen von Eisenbahnunternehmen** diskussionslos keine Folge. Die Initiative ist damit erledigt.<sup>10</sup>

---

1) BaZ, 19.2.85; CdT, 7.3.85; Vat., 8.10.85; 22.10.85; 19.12.85; TA, 3.8.85, 17.10.85 ; SGT, 1.3.85, 6.6.85, 8.6.85, 17.6.85 ; Bertschi (1985). Der alpenquerende Verkehr, dargestellt am Ausbau einer neuen Eisenbahntransversale durch die Schweiz.

2) JdG et Suisse, 24.1.91; JdG et NZZ, 26.1., 25.3. et 7.5.91; NZZ, ; NF, 26.3.91; Presse du 16:5.91 et 22.11.91. ; Lib. et Dém., 17.5.91; TA, 21.5.91; 24 Heures, 25.5.91; Suisse, 27.4.91 et 30.5.91; BaZ, 1.6.91.

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

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) QJ, 5.11.08.

6) LT et NZZ, 26.3.09.

7) Bericht BR

8) Medienmitteilung KVF-SR vom 6.10.20

9) AB SR, 2020, S. 1409

10) AB NR, 2021, S. 943