

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnote	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Verband öffentlicher Verkehr (VöV)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# 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  
Eperon, Lionel  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gerber, Marlène  
Hirter, Hans  
Porcellana, Diane  
Rinderknecht, Matthias  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Verband öffentlicher Verkehr (VöV), 1990 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Öffentliche Finanzen</b>	1
Indirekte Steuern	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	8
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	10
Schifffahrt	10
Raumplanung und Wohnungswesen	10
Raumplanung	10
Umweltschutz	11
Luftreinhaltung	11
<b>Sozialpolitik</b>	11
Bevölkerung und Arbeit	11
Arbeitszeit	11
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	11
Verbände	11
Verkehr	11

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>BPUK</b>	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>SVAV</b>	Schwerverkehrsabgabeverordnung
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>SSV</b>	Schweizerischer Städteverband
<b>AZG</b>	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
<b>AZGV</b>	Verordnung zum Arbeitszeitgesetz
<b>SAV</b>	Schweizerischer Anwaltsverband
<b>SAB</b>	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>KKJPD</b>	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
<b>LITRA</b>	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<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>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>DTAP</b>	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>ORPL</b>	Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>UVS</b>	Union des Villes Suisses
<b>LDT</b>	Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics
<b>OLDT</b>	Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail
<b>FSA</b>	Fédération suisse des avocats
<b>SAB</b>	Groupement suisse pour les régions de montagne
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>CCDJP</b>	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police

**LITRA** Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

# Allgemeine Chronik

## Öffentliche Finanzen

### Indirekte Steuern

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 14.04.1990  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Zurückhaltung der Automobilverbände entsprang nicht einer Ablehnung der Ziele der beiden Volksinitiativen, sondern der Absicht, ihrer Kräfte auf die **Neugestaltung der Strassenbenützungsgeldern** für die Zeit nach 1994 zu konzentrieren. Das im Berichtsjahr dazu abgeschlossene Vernehmlassungsverfahren hatte gezeigt, dass das Prinzip der Fortführung dieser Abgaben nur von den Strassenverkehrsverbänden abgelehnt wird. Die bürgerlichen Bundesratsparteien möchten mit der konkreten Ausgestaltung allerdings warten, bis die Europäische Gemeinschaft entsprechende Beschlüsse gefasst hat. Die CVP, die FDP, die SP und die Grünen sprachen sich für eine leistungsabhängige Ausgestaltung der Abgaben aus. Die Pauschalabgabe für die Vignette müsste demnach durch einen Treibstoffzuschlag ersetzt werden. Der VCS sprach sich für die Ablösung aller heutigen Belastungen (also auch der kantonalen Motorfahrzeugsteuern) durch eine leistungsabhängige Abgabe aus. Der Strassenverkehrsverband (FRS), dem als Dachorganisation namentlich der ACS, der TCS und der Nutzfahrzeugverband Astag angehören, sprach sich grundsätzlich gegen eine Weiterführung von Schwerverkehrsabgaben und Vignette aus. Seiner Meinung nach deckt der Strassenverkehr die von ihm verursachten Kosten auch ohne diese Steuern vollumfänglich.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 26.10.1992  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie schon vor den Verhandlungen in den beiden Räten angekündigt, **ergriff ein überparteiliches Komitee** bestehend aus Vertretern der Auto-Partei, bürgerlichen Parlamentariern sowie dem Westschweizer Centre patronal **das Referendum gegen die Treibstoffzollerhöhung**. Unterstützt wurde das Komitee vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag und dem ACS, nicht aber vom grössten Verband der Automobilisten, dem TCS.<sup>2</sup>

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 27.02.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

**Ausser der Auto-Partei, der SD/Lega-Fraktion sowie der PdA unterstützten alle Parteien die Treibstoffzollerhöhung.** Bei der FDP scherten allerdings mehrere Kantonalsektionen aus. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) beschloss, seinen Mitgliedern Simmfreigabe zu empfehlen. Der links-grüne Verband forderte einerseits, der Strassenverkehr müsse seine internen und externen Kosten selbst tragen; somit wäre eine Verteuerung des Benzins in seinem Sinne gewesen. Andererseits lehnte er es ab, der Bundeskasse zu noch mehr zweckgebundenen Mitteln für den Strassenbau zu verhelfen. Der Touring-Club-Schweiz (TCS) als grösste Interessenorganisation im Automobilverbandswesen unterstützte die Zollerhöhung, vor allem aus Sorge um die baldige Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Der ACS und der Nutzfahrzeugverband Astag bildeten jedoch zusammen mit der AP die Hauptgegner der Vorlage.<sup>3</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 01.05.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

**Côté helvétique, les réactions au contenu du mandat de négociations ont été variées.** Si les partis gouvernementaux ont salué l'ouverture des pourparlers, les milieux écologistes se sont inquiétés d'une éventuelle levée de l'interdiction des 40 tonnes. A ce sujet, l'Association Transport Environnement (ATE) a fait savoir que, bien qu'elle ne considère pas la suppression de la limite des 28 tonnes comme un tabou, celle-ci devrait être accompagnée de mesures rendant le rail compétitif. Elle a ajouté, de concert avec Greenpeace, que si de telles mesures n'étaient pas prises, elle n'hésiterait pas à lancer un référendum. Les auteurs de l'initiative des Alpes - opposés pour leur part catégoriquement à la suppression voire même à un relâchement de cette limite - ont fait recours contre le mandat de négociations auprès de la Commission européenne et ont adressé une pétition au parlement européen, estimant qu'un tel mandat constituait une violation flagrante de l'Accord sur le transit valable jusqu'en

2004. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a quant à elle répété son intérêt pour une levée progressive de la limite des 28 tonnes. Sur le volet aérien, la direction de Swissair s'est déclarée satisfaite, et a relativisé l'impossibilité pour elle d'effectuer des vols entre deux destinations communautaires, estimant que cette question constituerait l'objet de la prochaine étape des négociations.

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 28.11.2006

MAGDALENA BERNATH

**Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage** zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.<sup>4</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 10.07.2007

NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil fédéral a adopté le **message sur le projet de législation concernant le trafic des marchandises** appelée à remplacer dès 2011 l'actuelle loi sur le trafic des marchandises. Le projet conserve plusieurs éléments critiqués lors de la consultation de l'année précédente. Malgré l'opposition du PS, des Verts, de l'Initiative des Alpes (IA) et des associations écologistes, le Conseil fédéral a révisé le calendrier de la réalisation de la réduction du nombre de courses de camions à travers les Alpes à 650'000/an. Estimant irréaliste le délai fixé à 2009, il préconise de repousser l'échéance à 2019, soit deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, lorsque les gains de productivité seront pleinement disponibles. En dépit des vives critiques des partis bourgeois et de l'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG), le gouvernement a décidé de maintenir la principale innovation du projet, à savoir la création d'une Bourse du transit alpin. Ce nouvel instrument doit permettre de contourner les courses à travers les Alpes en mettant aux enchères un nombre restreint de droits de passages. En incitant au transfert du trafic des marchandises vers le rail, cette bourse contribuera à la réduction du trafic routier alpin. L'efficacité de ce dispositif dépendra toutefois de l'issue des négociations avec la Communauté européenne et les autres pays alpins concernant la coordination nécessaire à la mise en place de la bourse. L'association Initiative des Alpes a déposé un recours auprès de l'Assemblée fédérale arguant que la prolongation du délai pour la réduction du trafic routier alpin était contraire à la Constitution. La commission de gestion du Conseil national l'a rejeté au motif que l'objet contesté figurait à l'ordre du jour du parlement.<sup>5</sup>

#### VOLKSINITIATIVE

DATUM: 31.10.2009

NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement  $\frac{1}{4}$  et  $\frac{3}{4}$  actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.<sup>6</sup>

ANDERES  
DATUM: 05.08.2010  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'Union des transports publics (UTP) a annoncé une hausse de 6,4% en moyenne des **tarifs des transports publics** à partir du 12 décembre de l'année sous revue. Cette hausse est particulièrement forte pour l'abonnement demi-tarif et les cartes journalières. L'UTP et les CFF l'ont justifiée par l'augmentation de l'offre et des coûts y relatifs en personnel et en énergie, ainsi que par l'ampleur des investissements à venir en matière de matériel roulant (CHF 20 milliards d'ici à 2030). Afin de décharger les trains transportant les pendulaires vers leur lieu de travail, l'UTP et les CFF ont en outre décidé de restreindre la validité des cartes journalières proposées par les communes. À compter de l'entrée en vigueur de l'horaire 2011, les titulaires de ces cartes ne pourront plus voyager en bus et en train avant 9 heures du matin du lundi au vendredi. L'annonce de cette décision a suscité un véritable tollé auprès des communes. La hausse des prix a quant à elle essuyé les critiques des organisations de défense des consommateurs (FRC, Fédération Romande des Consommateurs), qui l'ont jugée très préjudiciable pour le pouvoir d'achat. Au terme de six mois de négociations entre l'UTP et le surveillant des prix, la hausse des prix a été ramenée à 5,9%. La hausse des billets et abonnements de parcours a ainsi été abaissée de 3,4 à 2,4%. L'augmentation des tarifs des abonnements général (+6,7% en moyenne) et demi-tarif (+10-20% selon la durée de validité) a par contre été maintenue. Si le renchérissement des cartes journalières demeure tel que souhaité par les CFF, ces derniers ont toutefois renoncé à restreindre la validité des cartes proposées par les communes. Le surveillant des prix a par ailleurs obtenu de l'UTP et des CFF la publication de données concernant le système de prix afin d'en améliorer la transparence. (Pour les tarifs en 2009, voir ici.)<sup>7</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 08.07.2011  
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).<sup>8</sup>

ANDERES  
DATUM: 11.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die SBB und der Preisüberwacher einigten sich per 11.12.2011 auf eine **Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr** von durchschnittlich 1,2%. Dies nachdem die Preise im vorangehenden Jahr im Schnitt um 5,9% gestiegen waren. Die Anhebung der Normal- und Tageskartentariife für Reisende der 1. Klasse war nicht umstritten. Auf Intervention des Preisüberwachers verzichtete der VöV hingegen auf eine Verteuerung der Generalabonnemente (GA) für Junioren/Studierende, Senioren und Lernende. Dadurch müssen die dem VöV angeschlossenen Betriebe einen Ertragsausfall von rund CHF 7,5 Mio. hinnehmen.<sup>9</sup>



**ANDERES**  
DATUM: 13.07.2012  
NIKLAUS BIERI

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilte im Juli des Berichtjahres mit, dass der Preisüberwacher die auf Dezember 2012 angekündigten **Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr** nach Verhandlungen mit dem VöV grösstenteils akzeptiert habe. Die volle Überwälzung der Kosten der vom Bundesrat erhöhten Trassenpreise auf die Kundschaft hätte laut VöV zu Tariferhöhungen von rund 7 Prozent geführt. VöV und Preisüberwacher einigten sich in Verhandlungen auf eine durchschnittliche Erhöhung der Tarife von 5,2 Prozent. Normaltarife für Billetts zweiter Klasse werden um 3% erhöht, jene erster Klasse um 6,5%. Auch die Generalabonnemente werden 5 bis 8% teurer. Von Tariferhöhungen nicht betroffen sind Gleis 7, Junior- und Enkel-Karte sowie der Gepäcktransport. Die Kosten der höheren Trassenpreise werden also nicht vollumfänglich weitergegeben. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs erzielen so geringere Einnahmen, die Ausfälle betragen rund CHF 17 Mio. pro Jahr. Die Transportunternehmen sollen die Ausfälle mit weiteren Effizienzsteigerungen kompensieren.<sup>10</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 26.04.2013  
NIKLAUS BIERI

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilte im April des Berichtjahres mit, per Fahrplanwechsel im Dezember gebe es **keine Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr**. Dies trotz schwieriger finanzieller Situation der Anbieter: Die Anschaffung von neuem Rollmaterial bedeutete für viele Transportunternehmen Mehrkosten.<sup>11</sup>

**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.<sup>12</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.12.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

## Strassenverkehr

Peu après la décision du parlement, **l'ASTAG a annoncé qu'elle lançait un référendum contre la loi**. Selon l'association des transporteurs routiers, la version approuvée de la taxe renchérit les coûts des transports par route de non moins de 30%. Cette charge supplémentaire pour l'économie suisse signifiera une suppression massive d'emplois. Le comité référendaire pourra compter sur l'appui de l'UDC, du PL et du PdL. Les partisans du projet adopté (notamment PS, PRD et PDC) ont pour leur part mis en garde que sans la nouvelle redevance, il deviendrait impossible, pour des raisons financières, de construire les NLFA, ce qui rendrait à son tour impossible tout accord avec l'UE en matière de transports. Le seul aboutissement du référendum pourrait renvoyer la conclusion d'un accord à 1999. Argumentant de manière similaire, le Vorort s'est déclaré opposé au lancement du référendum.<sup>13</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
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.<sup>14</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 27.09.1998  
LAURE DUPRAZ

Le **référendum** contre la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une **redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, lancé par l'Association Suisse des transports routiers (ASTAG), a **abouti** au mois d'avril avec 189'707 signatures.

Par conséquent, en septembre, les citoyens helvétiques ont été appelés à se prononcer sur la RPLP. Cette redevance est liée à la charge transportée et à la distance parcourue. Elle doit remplacer la taxe actuelle (un montant forfaitaire par année) dès 2001. **C'est avec une majorité de 57,2% que le peuple a accepté la RPLP**, et avec 14 cantons et 4 demi, au terme d'une campagne très disputée et d'un scrutin marqué par un taux de participation élevé. Les résultats de la votation ont montré un clivage entre les communes urbaines et les communes rurales. Les villes se sont prononcées nettement en faveur de la redevance (64% de oui), alors que les communes rurales l'ont franchement rejetée (45% de oui). Contrairement aux votations précédentes qui touchaient aussi la politique des transports, les différences entre les régions linguistiques ont été dans ce cas relativement faibles. La Suisse italienne a le plus fortement approuvé la RPLP (67%), précédant la Suisse alémanique (58%) et la Suisse romande (52%).

### Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Votation du 27 septembre 1998

Participation: 51,0%  
Oui : 1 355 735 (57,2%) / 14 4/2 cantons  
Non : 1 014 370 (42,8%) / 6 2/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PDC (2\*), PRD (13\*), PS, PE, PdT, PCS, AdI, PEP; USS, UCAPS, CSC, Vorort.
- Non : UDC (1\*), PL, PdL, UDF; ASTAG, USAM, Centre patronal, ACS.
- Liberté de vote : DS (4\*).

\* Recommandations différentes des partis cantonaux.

La **campagne** précédant le vote a été particulièrement intense et conflictuelle en raison

de ses implications multiples et enchevêtrées. Les **partisans** ont estimé que la RPLP avait un rôle clé dans la politique suisse des transports, car elle permettait de rétablir l'équilibre des chances entre le rail et la route et de financer les nouvelles transversales. Ils ont rappelé que la RPLP autoriserait un désengorgement des routes et préserverait l'environnement, en réalisant le principal objectif de l'Initiative des Alpes. Les partisans ont également insisté sur le lien entre la RPLP et la politique d'intégration européenne de la Suisse. Sans la taxe, il serait impossible d'abandonner la limite des 28 tonnes et donc de signer les accords bilatéraux avec l'UE. En outre, ils ont estimé qu'un refus mettrait en péril des milliers d'emplois dans la construction, l'industrie ferroviaire et les entreprises de chemins de fer.

Dans les rangs des **opposants**, l'ASTAG a axé la campagne sur les répercussions économiques de la nouvelle taxe. L'association a estimé que la RPLP provoquerait une hausse de l'imposition d'un camion de 28 tonnes, de CHF 4'000 actuellement à CHF 56'000 par année. Selon l'association des routiers, chaque ménage suisse devrait assumer cette hausse à hauteur de CHF 500 par année. A cet argument, le Conseil fédéral a répondu par ses propres estimations (des experts du DETEC): la RPLP entraînerait une charge annuelle de CHF 11 à 55 par ménage et un renchérissement minime pour l'économie en raison du gain de productivité lié à l'autorisation des 40 tonnes. Les opposants ont également douté des effets de la RPLP sur le transfert de la route au rail du trafic de marchandises. Ils ont craint que la taxe ait des effets négatifs pour les régions périphériques et de montagne. Ils ont refusé aussi toute implication européenne du scrutin et redouté le non respect de l'affectation des recettes prévue par la Constitution. Finalement, les opposants ont estimé que la RPLP mettrait en danger plus de 30'000 emplois.<sup>15</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.01.1999  
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.<sup>16</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 19.09.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans l'ordonnance du 6 mars concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ORPL), le Conseil fédéral avait fixé l'entrée en vigueur de la RPLP au 1er janvier 2001. La version définitive a été publiée en novembre. Durant ce laps de temps, le Conseil fédéral a pris en considération **l'état d'avancement des travaux, les conditions techniques et l'organisation de la RPLP**, ainsi que le poids des différentes parties concernées. Devant la demande de report de l'ASTAG à la mise en application prochaine de la RPLP et de son système de tarification, Kaspar Villiger a répondu qu'un ajournement était hors de question et a confirmé son introduction pour janvier 2001. Néanmoins, le Conseil fédéral a fait un pas en faveur des transporteurs routiers en leur octroyant un **allègement exceptionnel**. Les détenteurs de camions auront ainsi la possibilité d'adapter le poids total de leurs véhicules – déterminant pour la taxation – à l'usage effectif qu'ils en font, indépendamment de l'inscription figurant dans le permis de circulation.<sup>17</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>18</sup>

**MOTION**  
DATUM: 04.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrirait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.<sup>19</sup>

**GERICHTSVERFAHREN**  
DATUM: 11.07.2008  
NICOLAS FREYMOND

L'ASTAG a déposé un recours auprès du Tribunal fédéral pour **contester la hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)** décidée par le Conseil fédéral l'année précédente et entrée en vigueur au 1er janvier. L'association a menacé de bloquer des routes si le Conseil fédéral n'intervenait pas pour baisser soit la RPLP, soit les taxes sur le diesel, dont le prix s'est envolé au premier semestre 2008. Le chef du Département fédéral des finances, Hans-Rudolf Merz, et le président de l'ASTAG, le conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE), ont élaboré une solution de compromis consistant à repousser à 2011 la hausse de la taxe pour les camions de classe Euro 3, soit les plus polluants.<sup>20</sup>

Le **Conseil national** s'est saisi du projet de **loi relative à la vignette autoroutière**. Après avoir rejeté une proposition de non entrée en matière du directeur de l'ASTAG, Adrian Amstutz (udc, BE), le plénum a refusé, par 98 voix contre 51, de renvoyer le projet au Conseil fédéral avec mandat d'y introduire une vignette électronique (e-vignette), comme le proposait une minorité rose-verte de la CTT-CN. Le conseiller fédéral Hans-Rudolf Merz et la majorité bourgeoise de la chambre basse y ont vu la première étape vers l'instauration d'un système de péage routier (Road Pricing), option qu'ils ont entendu exclure. Les députés ont également rejeté une proposition de renvoi Schwander (udc, SZ) visant à réinscrire dans la Constitution le montant maximal de CHF 40 pour l'achat de la vignette. Lors de la discussion par article, plusieurs propositions d'amendement ont été repoussées à de larges majorités. La chambre basse a ainsi balayé le triplement du prix de la vignette souhaité par le groupe écologiste. Elle a par ailleurs suivi le Conseil fédéral en acceptant de doubler le montant de l'amende (CHF 200), contre le camp rose-vert qui souhaitait la fixer à CHF 250 et le groupe UDC favorable au statu quo. Par 98 voix contre 78, le Conseil national a suivi la minorité rose-verte de la CTT-CN emmenée par Berberat (ps, NE) et a exclu la possibilité de déléguer à des tiers, par contrat, les contrôles et la poursuite pénale en procédure simplifiée à la frontière. La majorité, issue des rangs socialistes, écologistes et UDC, a en effet estimé que, la poursuite pénale étant une mission centrale de l'Etat, elle ne saurait être déléguée au secteur privé. Au vote sur l'ensemble, le projet amendé a été approuvé par 106 voix contre 50, malgré l'opposition quasi unanime du groupe UDC.

### Eisenbahn

**Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels.** Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.<sup>21</sup>

L'OFT a présenté l'avant-projet de la deuxième étape du programme Rail 2000. Les CFF avaient été chargés par la Confédération de déterminer avec les cantons et les entreprises de transport concessionnaires les éléments devant être réalisés dans le cadre de la deuxième étape de Rail 2000. L'avant-projet prévoit de créer des capacités supplémentaires pour le trafic marchandises sur l'axe nord-sud. Sa principale nouveauté se situe dans l'objectif d'introduire la cadence semi-horaire pour le trafic voyageurs sur l'ensemble du réseau de base. L'OFT a mis auprès des cantons et de

L'Union des transports publics (UTP) deux variantes en préconsultation. La **première variante**, baptisée "**Smart Light**", prévoit une cadence semi-horaire intégrale dans le réseau de base. Entre Berne et Zurich, le rythme de correspondance passera au quart d'heure. Saint Gall deviendra un nœud complet, au même titre que Zurich et, au terme de la première étape, Berne et Bâle. Le trajet entre Zurich et Bienne sera réduit à un peu plus d'une heure, avec de bonnes correspondances à la clé. La **deuxième variante**, nommée "**Core**", complète "Smart Light" en raccourcissant les trajets entre Zurich et Lausanne aussi bien par Berne que par la ligne du pied du Jura. Avec ce deuxième programme, Lausanne deviendrait un nœud ferroviaire complet aux minutes 00/30. Telle qu'elle est proposée, la deuxième étape de Rail 2000 devrait coûter entre CHF 4,5 ou 5,5 milliards selon la variante qui sera retenue. Un crédit de CHF 5,9 milliards est disponible: CHF 4 milliards pour mettre en œuvre le projet national sur de longues distances et le solde de CHF 1,9 milliard pour les besoins régionaux particuliers. L'OFT a justifié sa priorité au "Triangle d'or" Bâle-Berne-Zurich dans la deuxième étape de Rail 2000. Dans une optique de rentabilité, les deux variantes renforcent les transports publics là où la demande est la plus forte et où les potentialités du marché sont les meilleures. Le poids déterminant accordé aux tronçons ayant le plus grand volume de trafic sera toutefois compensé par des investissements dans les régions. Sur les CHF 5,9 milliards, CHF 1,9 milliard seront affectés à la réalisation et au développement de systèmes RER à Bâle, Berne, Lausanne/Genève, Lucerne, St Gall et au Tessin. Le trafic régional, bien que l'OFT concédait son importance sociale et écologique, est le grand perdant de la deuxième étape de Rail 2000. Le problème est qu'il n'est pas rentable. Ainsi, pour les régions décentrées, Rail 2000 se bornera à maintenir le niveau de desserte et à bien les intégrer dans le réseau national. Si les cantons désirent une offre supplémentaire, ils devront la financer. L'OFT voulait séparer, selon des critères fonctionnels, le réseau ferroviaire entre réseau de base et national, dont la Confédération est seule responsable, et réseau complémentaire, du ressort du canton et des "régions de transport".<sup>22</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 04.07.2007  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, les CFF ont communiqué que le prix des billets ne couvrait qu'environ 40% du coût réel du transport des passagers, les 60% restants étant financés par la Confédération. Peu après, l'ancienne régie fédérale a fait savoir qu'elle souhaitait une **hausse moyenne des tarifs de 3,1%** qui devrait entrer en vigueur en même temps que le nouvel horaire, soit en décembre 2007. L'Union des transports publics (UTP) a donné son aval et déposé un projet en ce sens. S'il a accepté la hausse générale des tarifs, le surveillant des prix, Rudolf Strahm, a par contre violemment critiqué une proposition des CFF de renchérir particulièrement les lignes les plus fréquentées. Après négociations, les deux parties sont parvenues à un accord sur le gel de ces renchérissements sectoriels pendant un an, le temps d'étudier d'autres modifications possibles du système tarifaire.<sup>23</sup>

**GERICHTSVERFAHREN**  
DATUM: 11.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Tribunal fédéral a finalement donné raison à l'OFT dans l'affaire du passager muni d'un billet de 2e classe mais circulant en 1ère classe. Les CFF ne peuvent pas infliger une sanction identique à un passager circulant sans billet et à un autre circulant avec un billet pour une prestation de valeur inférieure et doivent instituer un **système de sanction différencié** afin de respecter le principe d'égalité garanti par la Constitution fédérale. En fin d'année, l'UTP a annoncé l'instauration d'un nouveau régime de sanction. À compter de juin 2011, les resquilleurs devront s'acquitter d'une amende de CHF 100, tandis que les voyageurs en possession d'un billet insuffisant devront payer un supplément de CHF 75.<sup>24</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 01.10.2011  
SUZANNE SCHÄR

Nachdem das Parlament im Bundesgesetz über die **Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr** den Entscheid über die in den Räten äusserst umstrittene Bewaffnung der Sicherheitsorgane (Transportpolizei und Sicherheitsdienst) in Art. 2 an den Bundesrat delegiert hatte, regelte dieser deren Ausrüstung in einer **Verordnung**, die am 1. Oktober 2011 in Kraft trat. Demnach kann der Sicherheitsdienst, der auch von entsprechend ausgebildetem privatem Sicherheitspersonal ausgeübt werden darf, mit Fesselungsmitteln, Pfeffersprays, Diensthanden und Schlagstöcken, die Transportpolizei zusätzlich mit Feuerwaffen ausgerüstet werden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die kantonale Konferenz der Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), der Verband Schweizer Polizei-Beamter und die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) begrüsst die Verordnung. Nachdem sie die Ausrüstung der Bahnpolizei mit Handfeuerwaffen in der Anhörung noch abgelehnt



hatten, entschieden sich die SBB im Herbst des Berichtsjahrs für eine entsprechende Bewaffnung ihrer Sicherheitsorgane ab Sommer 2012. Die BLS hingegen blieb bei ihrer ablehnenden Haltung.<sup>25</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 23.02.2013  
NIKLAUS BIERI

Im Februar teilte der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mit, dass auf Anfang 2015 die sogenannte **öV-Karte** eingeführt werden soll. Diese Karte soll andere Abonnemente, Karten und Fahrausweise ersetzen: Abonnemente und Fahrausweise können auf der Karte gespeichert und mittels Abfragegerät vom Personal des Transportunternehmens auf ihre Gültigkeit überprüft werden. Die grossen Transportunternehmen versprechen sich Einsparungen durch Synergieeffekte, zudem ist die öV-Karte ein erster Schritt auf dem Weg zu differenzierten Preisen, indem sie die Sammlung von Daten über die individuelle Benützung des öffentlichen Verkehrs möglich macht. Kritische Stimmen wiesen denn auch auf das Problem des Datenschutzes hin. Kleine Transportunternehmen fürchten zudem hohe Kosten bei der Einführung von Karte und Lesegeräten.<sup>26</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 15.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 veröffentlichte der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA eine **Übersicht über die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs**. LITRA hatte diese Übersicht zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr VöV erstellt. In zwei Übersichtsgrafiken wird dargestellt, welche Geldflüsse es gibt und wozu diese dienen.<sup>27</sup>

### Schifffahrt

**ANDERES**  
DATUM: 23.06.2011  
SUZANNE SCHÄR

Der Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) führte Verhandlungen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zur besseren Berücksichtigung der Schifffahrtsgesellschaften bei der **Verteilung der Einnahmen aus dem Generalabonnement-Erlös** (derzeit 1.10 bis 1.20 pro GA). Für die Schifffahrtsunternehmen käme allenfalls auch die Einführung einer Pauschale (z.B. 5.- pro Fahrt mit GA) in Frage.<sup>28</sup>

### Raumplanung und Wohnungswesen

#### Raumplanung

**BERICHT**  
DATUM: 30.11.2018  
MARLÈNE GERBER

Ende November 2018 publizierte der Bundesrat einen unter Leitung des ARE erstellten **Bericht** in Erfüllung eines Postulats Vogler (csp, OW), in dem er aufzeigte, wie die **Koordination der Raum- und Verkehrsplanung in Zukunft verbessert** werden kann. Zur Erstellung des Berichts wurden neben den zuständigen Bundesstellen auch Verkehrs- und Raumplanungs-Verantwortliche in diversen Kantonen und aus der Agglomeration Lausanne sowie die BPUK, der Städteverband, der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der Raumplanungsverband EspaceSuisse und verschiedene Planungsbüros einbezogen. Der Bericht schlussfolgert, dass die heutige Koordination zwischen der vom Bund geprägten Verkehrsplanung und der in erster Linie den Kantonen obliegenden Raumplanung zielführend ist und demnach keine neuen Instrumente geschaffen werden müssen. Ebenso soll an der bestehenden Kompetenzordnung festgehalten werden. Dennoch schlug der Bundesrat punktuelle Verbesserungen vor. Diese beinhalten insbesondere die Stärkung des Sachplans Verkehr als Instrument der Gesamtverkehrskoordination oder etwa auch die Intensivierung des Erfahrungsaustausches von Verantwortlichen für Raumplanung und Verkehr auf allen drei Staatsebenen, die stärkere Berücksichtigung von raumplanerischen und ökologischen Auswirkungen bei der Planung raumwirksamer Verkehrsprojekte oder das Festhalten von Qualitätskriterien für Siedlungsdichte und Siedlungsverträglichkeit in den Richtplänen. Nicht zuletzt sollen auch Pilotprojekte und Forschungsprogramme im Bereich der nachhaltigen Raumentwicklung und Mobilität stärker unterstützt werden.<sup>29</sup>

## Umweltschutz

### Luftreinhaltung

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 02.12.1995  
LIONEL EPERON

Réalisée en étroite collaboration avec l'Allemagne et l'Autriche ainsi qu'avec la participation du TCS et de l'Astag, une étude de l'OFEFP sur les émissions polluantes dues au **trafic routier entre 1950 et 2010** a révélé que les prescriptions en matière de gaz d'échappement ainsi que les mesures techniques telles que le catalyseur ont permis de réduire, dès 1980, la plupart des substances nocives produites par les véhicules à moteur. Cette tendance devrait en outre s'affirmer, et ce malgré l'augmentation du trafic routier. Alors que les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures (HC), qui ont retrouvé en 1993 la charge de 1960, devraient encore diminuer de 50 à 65% d'ici l'an 2010, les émissions de CO<sub>2</sub> - qui sont actuellement onze fois plus élevées qu'en 1950 - devraient pour leur part continuer de croître de 12 à 27% entre 1990 et 2010, et ce principalement en raison de la progression du trafic lourd de marchandises.<sup>30</sup>

## Sozialpolitik

### Bevölkerung und Arbeit

#### Arbeitszeit

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 09.12.2018  
DIANE PORCELLANA

Suite à la refonte partielle de la loi sur la durée du travail (LDT), l'**ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT)** est totalement **révisée**. Le projet prévoit un assouplissement des dispositions sur le temps de travail et de repos pour répondre à l'évolution des besoins sociaux, tout en protégeant les travailleuses et travailleurs. La procédure de consultation s'est déroulée de septembre 2017 à janvier 2018. Sur les 78 réponses obtenues, la plupart provenaient d'entreprises de transport concessionnaires, d'associations des transports publics et de syndicats du secteur. Les cantons se sont positionnés plutôt en faveur du projet, comme le PS et le CSPO. Du côté des associations faïtières, l'Union des villes suisses (UVS) et le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) ont approuvé les modifications, contrairement à l'USAM et à la Fédération suisse des avocats (FSA). Ces dernières ont pointé du doigt l'insécurité du droit générée par l'extension du champ d'application de la LDT aux travailleuses et travailleurs employés par des tiers. S'agissant des autres milieux intéressés, la révision a généralement été saluée. La version révisée entrera en vigueur le 9 décembre 2018.<sup>31</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Verbände

#### Verkehr

VERBANDSCHRONIK  
DATUM: 01.04.1991  
HANS HIRTER

Ein **jahrelanger Rechtsstreit** zwischen dem VCS und dem Nutzfahrzeugverband ASTAG fand im Dezember vor dem Bundesgericht seinen Abschluss. Dieses entschied, dass der VCS seinen französischen Namen AST (Association suisse des transports) **wegen Verwechslungsgefahr nicht mehr tragen** darf. Die welschen und italienischsprachigen Sektionen beschlossen daraufhin die **Umbenennung in ATE** (Association transports et environnement / Associazione traffico e ambiente).<sup>32</sup>

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 28.10.1992  
HANS HIRTER

In den Interessenorganisationen der Verkehrsteilnehmer sorgte die Volksabstimmung über die **NEAT** für einigen Konfliktstoff. Im **ACS opponierten** vor allem die Westschweizer Sektionen gegen dieses als zu teuer bezeichnete Bauwerk, das zu 25% aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden soll. Angesichts dieser Stimmungslage beschlossen die **Delegierten Stimmfreigabe**. Auf gleiche Weise zog sich der Nutzfahrzeugverband ASTAG **aus dem Dilemma**. Beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) waren es vor allem die welschen Sektionen, welche sich gegen die fundamentalistischen Verkehrsgegner namentlich der Zürcher Sektion und gegen die direkt betroffenen Urner für die NEAT einsetzten. Mit einem recht **deutlichen Ergebnis von 54:29 Stimmen** behielten die Pragmatiker unter den Delegierten die Oberhand. Beim TCS bereitete der Entscheid zugunsten der Unterstützung der NEAT keine Probleme.



Der TCS entschied zudem mit einer **deutlichen Mehrheit**, das von der Auto-Partei, dem ACS, dem Centre patronal und der ASTAG lancierte Referendum gegen die Benzinzollerhöhung um **20 Rappen nicht zu unterstützen**.<sup>33</sup>

- 
- 1) Presse vom 14.4.90
  - 2) NZZ, 22.10 und 26.10.92; TA, 26.10.92
  - 3) SGT, 27.2.93; NZZ, 22.1. und 9.2.93
  - 4) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.
  - 5) FF, 2007, p. 4147 ss.; presse du 9.6.07; NZZ, 10.7.07.
  - 6) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).
  - 7) Presse des 15 et 16.1. du 5.3. du 23.4 (communes) et du 5.8.10.
  - 8) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.
  - 9) Presse vom 4.5., 5.5. und 21.7.11.
  - 10) Medienmitteilung VöV, 13.7.
  - 11) Pressemitteilung VöV vom 26.4.13.
  - 12) BBI 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".
  - 13) Presse du 20.12.97
  - 14) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.
  - 15) FF, 1998, p. 2330 s.; FF, 1998, p. 4852 s.; presse du 28.9.98; communiqué de presse de l'OFS du 22.10.98.; Presse des 5.5, 13.5, 18.5, 20.6, 14.8, 17.8 et 28.8.98; NZZ, 30.6.98; BZ, 12.8.98; 24 Heures, 10.9.98; LT, 16.9.98.
  - 16) Presse du 16.7.99.
  - 17) LT, 18.8.00; TA, 19.9.00.
  - 18) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
  - 19) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
  - 20) BaZ, 10.3.08 (recours); LT, 11.7.08 (Merz/Amstutz).
  - 21) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
  - 22) LT, 18.6.02 et QJ, 7.9.03 (avant-projet); DETEC, communiqué de presse, 17.6.02.
  - 23) Presse des 9.1, 15.1 et 4.7.07 (Monsieur Prix).
  - 24) Presse du 9.9 (TF) et du 11.11.10 (UTP).
  - 25) AS, 2011, S. 3961 f., 3967 ff.; NZZ, 17.8. und 29.9.11; Presse vom 18.8.11; WoZ, 15.9.11.
  - 26) SO, 17.2.13; NLZ, 19.2.13; NZZ, 23.2.13.
  - 27) Finanzierung ÖBV
  - 28) SN, 23.6.11.
  - 29) Bericht BR vom 30.11.18; Medienmitteilung UVEK, ARE, BR vom 30.11.18
  - 30) Presse du 2.12.95
  - 31) Communiqué de presse CF du 29.9.2017; Rapport sur les résultats de la consultation
  - 32) VCS-Zeitung, 1992, Nr. 1/2
  - 33) Bund, 12.10.92; TA, 26.10.92; NZZ, 20.6.92 und 28.10.92; NZZ und TA vom 13.6. und 25.6.92; Presse vom 15.6.92