

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

|              |   |
|--------------|---|
| Suchabfrage  | <b>24.04.2024</b>                         |
| Thema        | <b>Keine Einschränkung</b>                |
| Schlagnworte | <b>Keine Einschränkung</b>                |
| Akteure      | <b>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](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bieri, Niklaus  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Porcellana, Diane  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verband öffentlicher Verkehr (VöV), 2002 – 2018*. 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 |
| Verkehrspolitik                             | 1 |
| Eisenbahn                                   | 2 |
| Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr | 4 |
| Schifffahrt                                 | 4 |
| Raumplanung und Wohnungswesen               | 4 |
| Raumplanung                                 | 4 |
| <b>Sozialpolitik</b>                        | 4 |
| Bevölkerung und Arbeit                      | 4 |
| Arbeitszeit                                 | 4 |

## Abkürzungsverzeichnis

|              |  |
|--------------|--|
| <b>UVEK</b>  | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| <b>ARE</b>   | Bundesamt für Raumentwicklung  |
| <b>BAV</b>   | Bundesamt für Verkehr  |
| <b>BPUK</b>  | Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz                             |
| <b>SBB</b>   | Schweizerische Bundesbahnen  |
| <b>SGV</b>   | Schweizerischer Gewerbeverband   |
| <b>BLS</b>   | Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn   |
| <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>KKJPD</b> | Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren  |

---

|              |  |
|--------------|--|
| <b>DETEC</b> | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication                          |
| <b>ARE</b>   | Office fédéral du développement territorial  |
| <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>CFF</b>   | Chemins de fer fédéraux suisses  |
| <b>USAM</b>  | Union suisse des arts et métiers   |
| <b>BLS</b>   | Chemin de fer du Lötschberg  |
| <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>CCDJP</b> | Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police                             |

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

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>1</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>2</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 Tageskartentarife 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>3</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>4</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>5</sup>

## Eisenbahn

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 07.09.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

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>6</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>7</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>8</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, Diensthunden 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>9</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>10</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 15.12.2017  
NIKLAUS BIERI

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

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>11</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>12</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>13</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 faitières, 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>14</sup>



- 1) 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).
- 2) Presse des 15 et 16.1, du 5.3, du 23.4 (communes) et du 5.8.10.
- 3) Presse vom 4.5., 5.5. und 21.7.11.
- 4) Medienmitteilung VöV, 13.7.
- 5) Pressemitteilung VöV vom 26.4.13.
- 6) LT, 18.6.02 et QJ, 7.9.03 (avant-projet); DETEC, communiqué de presse, 17.6.02.
- 7) Presse des 9.1, 15.1 et 4.7.07 (Monsieur Prix).
- 8) Presse du 9.9 (TF) et du 11.11.10 (UTP).
- 9) AS, 2011, s. 3961 f., 3967 ff.; NZZ, 17.8. und 29.9.11; Presse vom 18.8.11; WoZ, 15.9.11.
- 10) SO, 17.2.13; NLZ, 19.2.13; NZZ, 23.2.13.
- 11) Finanzierung ÖÖV
- 12) SN, 23.6.11.
- 13) Bericht BR vom 30.11.18; Medienmitteilung UVEK, ARE, BR vom 30.11.18
- 14) Communiqué de presse CF du 29.9.2017; Rapport sur les résultats de la consultation