

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **10.04.2024**

| | |
|--------------|---|
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | SBB, Bundesgericht, Raumplanung |
| Akteure | Verband öffentlicher Verkehr (VöV) |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1990 – 01.01.2020 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Bundesgericht, Raumplanung, Verband öffentlicher Verkehr (VöV), 2007 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 10.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Verkehrspolitik | 1 |
| Eisenbahn | 1 |
| Raumplanung und Wohnungswesen | 2 |
| Raumplanung | 2 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------------|---|
| ARE | Bundesamt für Raumentwicklung |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| BPUK | Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| BLS | Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn |
| KKJPD | Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren |

| | |
|--------------|--|
| ARE | Office fédéral du développement territorial |
| OFT | Office fédéral des transports |
| DTAP | Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| BLS | Chemin de fer du Lötschberg |
| CCDJP | Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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.)¹

Eisenbahn

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 vivement 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.²

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 75.³

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) begrüssten 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.⁴

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

BERICHT

DATUM: 30.11.2018
MARLENE 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.⁵

1) Presse des 15 et 16.1, du 5.3, du 23.4 (communes) et du 5.8.10.

2) Presse des 9.1, 15.1 et 4.7.07 (Monsieur Prix).

3) Presse du 9.9 (TF) et du 11.11.10 (UTP).

4) AS, 2011, S. 3961 f., 3967 ff.; NZZ, 17.8. und 29.9.11; Presse vom 18.8.11; WoZ, 15.9.11.

5) Bericht BR vom 30.11.18; Medienmitteilung UVEK, ARE, BR vom 30.11.18