

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Appenzell Ausserrhoden, Genf
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Appenzell Ausserrhoden, Genf, 2012 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Politische Grundfragen	1
Landes- und Weltausstellungen	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1

Abkürzungsverzeichnis

BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Politische Grundfragen

Landes- und Weltausstellungen

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 05.11.2016
KAREL ZIEHLI

Alors que de nombreux commentateurs pensaient que l'échec du projet d'une Expo nationale dans les cantons de Thurgovie, de Saint-Gall et d'Appenzell-Rhodes Extérieures marquerait la fin cette longue tradition, **plusieurs autres projets d'Exposition nationale** sont apparus sur le devant de la scène pour le remplacer. A commencer par le projet déjà préparé en 2014 par le président de l'Union argovienne des Arts et Métiers, Kurt Schmid dans le canton d'Argovie, mais écarté alors par la Conférence des gouvernements cantonaux, lui préférant le projet proposé par les trois cantons de Suisse orientale. Après l'échec de ce dernier, Schmid a remis sur le tapis sa proposition, qui aurait pour thème le travail sous toutes ses facettes. Il souhaite une manifestation qui ne soit pas axée sur le gigantisme qui, selon lui, caractérisait les dernières Expos.

Les deux Bâle, elles aussi, réfléchissent à déposer un projet pour une Expo qui aurait lieu dans les alentours de 2030. Tous les partis, à l'exception de l'UDC du canton de Bâle-Ville, qui y voit un investissement gigantesque n'apportant pas grand-chose, soutiennent cette idée, y voyant une vitrine touristique ainsi qu'une opportunité d'investir dans certaines infrastructures clés. Un projet trinational est même en discussion, les voisins allemands et français ayant montré un certain intérêt à participer au projet.

Dans le canton de Soleure, c'est le PLR qui a lancé l'idée d'un projet, en avançant les mêmes arguments que les partisans du projet bâlois. Le parti serait plutôt en faveur d'une Expo décentralisée comme ce fut le cas en 2002, avec l'inclusion des deux Bâle ainsi que du Jura.

Finalement, les dix plus grandes villes de Suisse ont également fait part de leur volonté de présenter un projet, en avançant l'argument que les générations d'aujourd'hui auraient tout autant le droit à une Expo nationale que les générations précédentes. Elles se sont regroupées sous le groupe d'intérêts "Zehn Städte für eine Landesausstellung" et articuleraient leur projet, qu'elles projettent d'ici à 15 ans, sous le thème "Qu'est-ce que la Suisse au XXI^e siècle et comment voulons-nous vivre ensemble ?" Pour la première fois, l'Expo nationale couvrirait l'ensemble du territoire.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.12.2012
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI**) vom Januar 2012 beantragte der Bundesrat dem Parlament, die Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung und den direkten Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen. Der Bundesrat wies in der Botschaft auf die Finanzierungslücke von bis zu CHF 500 Mio. pro Jahr hin, welche durch den notwendigen Ausbau, die Inbetriebnahme von neuen Projekten (Durchmesserlinie Zürich, NEAT Gotthard und Ceneri, CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) Genf) sowie durch den Unterhalt der immer stärker belasteten Infrastruktur anfallt. Neue Ausbauprojekte wurden auf weitere CHF 500 Mio. pro Jahr geschätzt und der mittelfristige finanzielle Bedarf auf rund CHF eine Milliarde pro Jahr veranschlagt. Zudem verursachten Verzinsung und Rückzahlung des FinöV-Fonds ab 2019 jährlich Kosten von CHF 600-700 Mio. Der befristete FinöV-Fonds solle in den neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds BIF überführt werden. Der BIF solle künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen. Zu den Finanzierungsinstrumenten des BIF gehören die Quellen des FinöV (zwei Drittel der LSVA-Erträge, ein Mehrwertsteuerpromille sowie befristete Mittel aus der Mineralölsteuer), die ordentlichen Mittel des Bundeshaushalts für Betrieb und Erhaltung der Bahninfrastruktur sowie drei neue Instrumente: Mehreinnahmen aus der direkten Bundessteuer (aus dem verkleinerten Fahrkostenabzug), Mittel aus der Erhöhung der Trassenpreise und eine Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen, welche die Kantone zur Finanzierung der Publikumsanlagen der Bahn

verpflichtet. Auch das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur „STEP“ war Teil der bundesrätlichen Botschaft. Akzente in der Langfristperspektive setzte der Bundesrat mit der Kapazitätssteigerung bei Schiene, Zügen und Bahnhöfen. Im Personenverkehr soll auf Strecken mit grosser Nachfrage der Viertelstundentakt eingeführt und der Güterverkehr gestärkt werden. STEP soll in mehreren Ausbausritten erfolgen, wobei der Bundesrat diese dem Parlament alle vier oder acht Jahre unterbreiten will. Der Ausbauschritt 2025 beinhaltet die Einführung des Halbstundentaktes auf den Strecken Locarno–Lugano, Zürich–Chur, Zürich–Lugano und Bern–Luzern, den Ausbau der letzten eingleisigen Strecke für den Güterverkehr (Ligerz–Twann), sowie Massnahmen und Investitionen in betriebsnotwendige Anlagen bei Privatbahnen und auf dem gesamten Eisenbahnnetz. Die Diskussion der Vorlage wurde im November des Berichtjahres im Ständerat aufgenommen. Anfang Dezember 2012 fasste der Ständerat sowohl im Entwurf 2 (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) als auch in den Entwürfen 3 (FABI) und 4 (Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur) vom Entwurf des Bundesrates abweichende Beschlüsse. Der Ständerat folgte geschlossen seiner Kommission, welche aus taktischen Gründen so viele weitere Projekte aufnahm, dass das Investitionsvolumen mit CHF 6,4 Mrd. fast doppelt so hoch ausfiel, wie vom Bundesrat vorgesehen (CHF 3,5 Mrd.). Eingang in das Ausbaupaket fand im Ständerat die erste Etappe des sogenannten Bahn–Y (Bodensee–Rheintal-Verbindung bis Chur), was die Verbindung St. Gallen–Chur verbessern soll. Das Bahn–Y war von den St. Galler Ständesvertretern Rechsteiner (sp) und Keller–Sutter (fdp) lanciert und mit geschicktem Lobbying in die Vorlage eingebracht worden. Da das Programm des Bundesrates den überwiegenden Teil der Investitionen in der Westschweiz bzw. im westlichen Mittelland vorsah, verbündeten sich die Ostschweizer Kantone, um mit dem Bahn–Y auch vom Ausbauprogramm zu profitieren. Folgende weiteren Projekte wurden vom Ständerat aufgenommen: Ein drittes Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, der Ausbau des Bahnhofs Genf Cornavin, eine Überwerfung im Knotenpunkt Pratteln, Massnahmen zur Reisezeitverkürzung zwischen Bern und Lausanne sowie Ausbauten in Aarau. Um die Nordwestschweiz, Zürich und Luzern ins Boot zu holen, sah der Ständerat CHF 300 Mio. für Projektierungsarbeiten für den Brüttenertunnel (Zürich), den dritten Jura–Durchstich (Nordwestschweiz) und den Luzerner Tiefbahnhof vor. Nach dem Entscheid des Ständerates kommentierten kritische Stimmen in den Medien, das Paket sei überladen und bringe langfristig untragbare Unterhaltskosten mit sich. Der Nationalrat wird die Vorlage 2013 behandeln. Beide Räte verlängerten zudem die Bearbeitungsfrist der VCS-Initiative um ein Jahr (bis März 2014).

1) BLZ, SGT, 7.6.16; BLZ, 18.6., 14.7., 13.8.16; TA, 5.11.16