

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Bern
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Bern, 1990 – 2012*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	1
Luftfahrt	2
Post und Telekommunikation	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
ComCom	Eidgenössische Kommunikationskommission
S-Bahn	S-Bahn

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFCOM	Office fédéral de la communication
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
ComCom	Commission fédérale de la communication
RER	Réseau express régional

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

KANTONALE POLITIK
DATUM: 08.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le parlement cantonal zurichois n'a pas attendu le feu vert des autorités fédérales pour inscrire dans son plan directeur des transports le principe de **l'introduction à moyen terme d'un tel système de taxe** (Road Pricing) **pour la ville de Zurich**, voire son agglomération. Principaux promoteurs de cette innovation, les députés écologistes et socialistes ont souligné qu'il s'agissait d'une taxe environnementale, selon le principe du pollueur-payeur, dont le produit devrait servir au développement des transports publics, et non à la construction de nouvelles routes. À l'opposé, UDC et PRD ont dénoncé le caractère antisocial de cette taxe qui empêcherait les personnes de conditions modestes de se déplacer en automobile en ville de Zurich. Suite à la décision du Conseil fédéral, les autorités de la ville de Berne ont pour leur part communiqué qu'elles privilégiaient une solution au niveau de l'agglomération bernoise, et non uniquement de la capitale, en concertation avec le canton. Le PS bernois a déposé des propositions en faveur du Road Pricing au Grand conseil et au législatif de la capitale.¹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Le RER (**réseau express régional**) zurichois est entré en service en 1990. Son élaboration s'est principalement faite sur un réseau déjà existant par une rationalisation, une optimisation et une amélioration de l'offre, des horaires et des correspondances. Un tel modèle tente plusieurs autres agglomérations suisses. En premier lieu, Berne, dont le projet est assez avancé puisqu'il a été présenté par le gouvernement cantonal et que la commission du grand Conseil a entamé ses travaux. Le parlement devrait se prononcer en 1991 et le RER, prévu pour desservir toute la région environnante, devrait être prêt pour 1997. Bâle, Lausanne et Genève ont également commencé à étudier la possibilité de créer une telle infrastructure.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans de nombreuses villes, l'état des finances publiques et la **réduction des subventions** ont conduit les communes à revoir leur politique **de transport**. Ainsi, à Bâle, Saint-Gall, Bienne, Neuchâtel, Genève, Berne et Lugano, les tarifs devraient être augmentés, les prestations réduites et des postes de travail supprimés.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,6 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération**, par lequel le Conseil fédéral a proposé d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014. Les sénateurs ont salué le projet présenté, tout en soulignant le problème du financement pour lequel la commission des transports (CTT-CE) a proposé une solution par voie d'initiative parlementaire. Si l'entrée en matière n'a suscité aucune opposition, des propositions de minorité visant à augmenter les moyens alloués aux projets de Zurich et de Bâle ont été présentées. Leurs auteurs les ont toutefois retirées, après que le président de la CTT-CE a rappelé que le succès de toute l'entreprise dépendait de l'équilibre d'ensemble que le gouvernement était parvenu à trouver, réussissant ainsi à concilier les intérêts de toutes les agglomérations présentant des problèmes urgents de trafic. Sur proposition de sa commission, la chambre haute a amendé le texte afin de préciser les conditions de préfinancement par les agglomérations. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé à l'unanimité le projet d'arrêté ainsi modifié. Au Conseil national, l'entrée en matière a également été décidée sans la moindre opposition. Lors de la discussion par article, des propositions de minorité en faveur d'un soutien accru aux projets d'agglomération de Berne et de Bâle ont été présentées par des députés issus des cantons concernés. Elles ont été rejetées, respectivement par 145 voix contre 22 et par 142 voix contre 20. Aucun autre point n'ayant prêté à discussion, les députés ont suivi le Conseil des Etats et adopté le projet d'arrêté à l'unanimité.⁶

Luftfahrt

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFAC a publié sur Internet les premiers **cadastres d'exposition au bruit**, soit ceux des aéroports de Berne, de Genève et de Bâle-Mulhouse. Ces cadastres répertorient les émissions de bruit dues aux installations aéronautiques et servent de base à l'élaboration de mesures anti-bruit. La publication des cadastres des autres aéroports suisses se fera au fur et à mesure de leur établissement.⁷

ANDERES
DATUM: 24.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang des Berichtsjahrs vermeldete der Flughafen Zürich-Kloten für 2010 ein Rekordergebnis bezüglich **Flugverkehr**. Die Zahl der abgefertigten Passagiere erfuhr im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 4,3 % auf 22,9 Mio. Das Frachtvolumen nahm um 19,3% zu und die Flugbewegungen um 2,5% auf 416'111. Ebenfalls grösser als im Vorjahr war das Passagieraufkommen am Flughafen Genf-Cointrin (+5% auf knapp 12 Mio. Fluggäste) und am Euroairport Basel-Mülhausen (+7% auf 4,1 Mio.). Bern-Belp hingegen verlor 6% seiner Passagiere (101'285). Insgesamt verzeichneten die vier Regionalflughäfen Bern, Lugano-Agno, Sitten und St.-Gallen-Altenrhein zusammen 11'190 Starts und Landungen, was rund 3% des gesamten Flugverkehrs im Land ausmachte.⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 17.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Die durch den zivilen Flugverkehr verursachten **Lärmimmissionen** beschäftigten 2011 zahlreiche Bürgerinitiativen. Im Januar wurden in beiden Basel zwei von insgesamt rund 8'500 Personen unterschriebene Petitionen eingereicht, die eine Erweiterung der Nachruhe beim Flughafen Basel-Mülhausen (Euroairport Basel) fordern. Die Nachruhesperrung sollte dabei in Basel mindestens gleich lang erfolgen wie in Zürich-Kloten (23h00–6h00). Im Zusammenhang mit dem Fluglärm wurde auch der Distriktsrat des Trinationalen Eurodistricts aktiv. Er forderte gegen den Willen der Flughafenbetreiber einen runden Tisch, der sich neben der Lärmfrage mit dem geplanten Bahnanschluss des Flughafens auseinandersetzen soll. Stimmen für eine Ausdehnung der verbindlichen Nachruhe wurden auch in Genf und Bern laut. Anlässlich einer Rede vor dem Forum der Luftfahrt sprach sich Verkehrsministerin Leuthard für eine gesamtschweizerisch gültige Nachruheverordnung für die zivilen Flughäfen aus. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland siehe hier.⁹

POSTULAT

DATUM: 15.12.2010
SUZANNE SCHÄR

Gegen den Willen des Bundesrats nahm der Ständerat ein Postulat Lombardi (cvp, TI) an, das aus regionalpolitischen Überlegungen die Prüfung einer Anschubfinanzierung für die von Privaten geplante Wiederaufnahme der **Fluglinie Lugano–Belp** verlangte. Diese von Crossair bediente Strecke war nach dem Swissairgrounding eingestellt worden. Der Bundesrat hatte vergeblich argumentiert, dass er in der Sicherstellung eines Tessiner Anschlusses an einen regionalen Hub für europäische Destinationen keine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung sähe.¹⁰

Post und Telekommunikation

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, La Poste a lancé l'expérimentation de **nouveaux processus de distribution (projet Distrinova)** procédant d'une mécanisation accrue du tri du courrier dans la région de Saint-Gall, dans l'agglomération de Kriens-Sarnen, ainsi qu'en ville de Lausanne. La technologie est ainsi censée permettre une réduction sensible du temps de travail des facteurs dédié au tri manuel des lettres. Durant la période de test, La Poste a fixé l'heure de clôture de la distribution à 14 heures dans les zones concernées. Les nouveaux processus accordent la priorité aux entreprises, le courrier adressé aux particuliers n'étant distribué qu'en fin de matinée, voire en début d'après-midi. Cette annonce a suscité les critiques du régulateur postal, Marc Furrer, selon lequel le fait de privilégier les entreprises par rapport aux particuliers est contraire aux exigences du service universel, qui prévoient expressément l'obligation pour La Poste de fournir les mêmes prestations à tous ses clients. Dans le même sens, Syndicom s'est élevé contre «l'émergence d'une société à deux classes». Il s'est également inquiété des conséquences de la mécanisation pour le personnel, estimant à 3'000 le nombre d'emplois de facteurs menacés. À l'automne, le syndicat a organisé une manifestation à Berne afin d'exiger que la direction de l'ancienne régie garantisse le maintien des places de travail menacées par Distrinova. Le projet a également rencontré de virulentes oppositions dans les régions concernées, où habitants et élus ont dénoncé la distribution tardive du courrier. Face à l'ampleur du mécontentement ainsi exprimé, La Poste a annoncé en fin d'année qu'elle renonçait à cette mesure et ramenait l'heure de clôture de la distribution à 12h30.¹¹

ANDERES

DATUM: 22.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Bezüglich der Ausgestaltung des derzeit mehrheitlich unregulierten Glasfasermarkts kam es im Verlauf des Berichtsjahrs zu einem eigentlichen Seilziehen zwischen der Wettbewerbskommission (Weko) und der Swisscom um die kartellrechtlich saubere Ausgestaltung der Kooperationsverträge, die letztere mit den Elektrizitätswerken Genf, Zürich, St. Gallen, Bern, Luzern, Basel sowie Freiburg eingegangen war. Um allfälligen späteren Klagen wegen Wettbewerbsbehinderung oder Kartellabreden entgegenzuwirken und mit dem Ziel, eine rechtsverbindliche Sanktionsbefreiung für harte Wettbewerbsabreden über die gesamte Vertragsdauer von 40 Jahren zu erhalten, legten fünf Vertragspartner ihre **Glasfaser-Kooperationsverträge** der Weko zur Prüfung vor. In ihrem Urteil kam diese zum Schluss, dass das gewählte Mehrfasermodell den Wettbewerb auf den Glasfasernetzen zwar grundsätzlich ermöglicht, dass einzelne Vertragsklauseln (Monopol der Elektrizitätswerke bei der Vermietung der Glasfasern, die sog. Layer-1-Exklusivität, sowie eine Investitionsschutzklausel und Ausgleichszahlungsvereinbarungen) jedoch wettbewerbsrechtlich heikel seien. Die Weko sah zwar von einem Verbot der angestrebten Kooperationen ab, drohte aber mit Sanktionen, falls die Verträge nicht in ihrem Sinn überarbeitet würden. Daraufhin gab die Swisscom bekannt, die bereits unterschriebenen Verträge kartellrechtskonform

nachzuverhandeln und laufende Kooperationsverhandlungen zu sistieren. Ende Dezember konstituierte sich die Interessenvertretung Glasfaser Schweiz. Die Swisscom, die darin vertretenen Politiker und diverse städtische Elektrizitätswerke streben darüber die Intensivierung des Glasfaserausbau an, der nach dem Weko- Entscheid im September ins Stocken geraten war.¹²

ANDERES

DATUM: 17.01.2012
NIKLAUS BIERI

Nachdem die von der Wettbewerbskommission beanstandeten Verträge zwischen der Swisscom und den Stadtwerken von Basel, Bern, Luzern und Zürich bezüglich ihrer Kooperation beim Bau des Glasfasernetzes im Januar des Berichtjahres bereinigt worden waren, zeigten sich Bakom und ComCom zuversichtlich, dass die **Breitbandinfrastruktur der Schweiz für die nahe Zukunft gesichert** ist. Während die Schweiz in der Breitband-Durchdringung des Festnetzes in der OECD einen Spitzenplatz belegt, liegt sie in der FTTH-Versorgung (Glasfaseranschluss ins Haus) noch zurück. Die Nachfrage nach schnellem Festnetzzugang ist enorm: das Datenvolumen im Schweizer Festnetz verdoppelt sich alle 19 Monate.¹³

1) TA, 24.1.07; Bund, 8.12.07.

2) TA, 14.5.90; NZZ, 17.5., 30.7. et 4.9.90; presse du 18.5.90 ainsi que DP, 998, 7.6.90. Presse bernoise des 27.2. et 14.9.90; Bund, 24.8.90; NZZ, 12.10.90. Autres projets: presse du 31.10.90.

3) NQ, 13.6.92; BZ, 23.12.92.

4) Presse du 20.12.08.

5) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.

6) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 685 ss.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1413 ss.; FF, 2010, p. 6293 s.

7) NZZ, 29.4.09 (BE et GE); BaZ, 1.12.09 (Bâle-Mulhouse); OFAC, communiqué de presse, 28.4 et 30.11.09.

8) NLZ und BaZ, 13.1.11; NZZ, 26.2. und 24.3.11.

9) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11

10) AB SR, 2011, S. 1886; SN, 8.11.11.

11) Presse des 18.8., 20.8., 25.10 (manifestation) et 15.12.10 (Poste).

12) Presse vom 5.1.11; LT, 4.3.11; NZZ, 22.3. und 8.10.11; TA, 16.4.11; NZZ, TA, Lib., 19.4.11; NZZ, 15.6.11; Expr., 22.6.11; LN, 22./23.6.11; TA, 4.8.11; SoZ, 4. und 18.9.11; Medienmitteilung Weko vom 5.9.11; Presse vom 17.9.11; TA, 6.9. und 10.11.11; NZZ, 6.9., 17.9., 28.9., 8.10. und 22.12.11.

13) TA und NZZ, 17.1.12.