

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Strassenabgaben, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Anderes</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  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Strassenabgaben, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Anderes, 1997 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4
Schifffahrt	8
Post und Telekommunikation	8

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BVGer</b>	Bundesverwaltungsgericht
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>SEV</b>	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn
<b>Fedpol</b>	Bundesamt für Polizei

---

<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>UE</b>	Union européenne
<b>TAF</b>	Tribunal administratif fédéral
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<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>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>SEV</b>	Syndicat du personnel des transports
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn (chemin de fer du Sud-Est)
<b>Fedpol</b>	Office fédéral de la police

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

ANDERES  
DATUM: 02.06.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.<sup>1</sup>

ANDERES  
DATUM: 18.03.1999  
LAURE DUPRAZ

**L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés.** Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.<sup>2</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>3</sup>

**ANDERES**

DATUM: 21.10.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im November wurde mit den Bauarbeiten für die Vernetzung des schweizerischen mit dem französischen Bahn-Agglomerationsverkehr bei Genf begonnen. Das Vorhaben einer **Bahnverbindung Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse** war bereits 1912 in einem Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton Genf geplant worden.<sup>4</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>5</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>6</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>7</sup>

ANDERES  
DATUM: 01.04.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

## Strassenverkehr

Après le rejet du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti", tant les partisans que les opposants à Avanti ont concédé que des mesures s'imposaient dans le domaine des transports. Moritz Leuenberger a donc **convié les milieux intéressés à discuter** de ce point ainsi que des autres problèmes liés aux transports. L'UDC a décliné l'invitation, préférant réclamer une réduction des taxes routières. Les divers intervenants ont été d'accord pour dire que les problèmes du trafic d'agglomération devaient être résolus de toute urgence. L'achèvement du réseau des routes nationales, la prise en compte des régions périphériques et l'utilisation adéquate de l'impôt sur les huiles minérales n'ont pas été contestés. Des divergences sont par contre apparues sur d'autres thèmes, tels que le fonds d'infrastructure, le road pricing et l'extension des routes nationales.<sup>8</sup>

## Eisenbahn

ANDERES  
DATUM: 16.05.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et le Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) ont ratifié une convention scellant leur future coopération. Le canton de Berne a accepté que les CFF détiennent une participation dans la compagnie bernoise, qui a été plafonnée à 34%. Toutefois, Berne a promis à l'ex-régie un droit de préemption s'il se défait un jour d'un paquet d'actions. Prétextant la restructuration de l'entreprise et donc l'impossibilité de chiffrer la valeur des actions, les CFF n'ont pas pu acquérir immédiatement les 34%. Par ailleurs, l'ex-régie devait obtenir le feu vert de la Commission de concurrence avant d'officialiser l'achat. La **collaboration** a cherché à supprimer les doublons et à répartir les secteurs d'activités. Le **BLS** reprendra complètement d'ici à 2004 le RER bernois, lequel inclura l'ensemble du transport régional des voyageurs dans un périmètre incluant Fribourg, Payerne, Morat, Neuchâtel, Bienne, Langnau et Thoune. Il exploitera aussi les trains RegioExpress Berne-Langnau-Lucerne et Berne-Kandersteg-Brig. Le BLS conserve le transport de voitures au Lötschberg, de Kandersteg à Goppenstein. En retour, les **CFF** s'occuperont du trafic voyageur longue distance sur l'axe Lötschberg. Il s'agit essentiellement des lignes Thoune-Brig et Thoune-Interlaken. Les CFF auront aussi l'exclusivité du trafic par wagons isolés sur le Lötschberg. En revanche, le secteur des marchandises restera soumis à la concurrence, notamment pour le trafic de transit et pour trains complets.<sup>9</sup>

ANDERES  
DATUM: 07.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

La **seconde étape de Rail 2000** a excité les appétits. Les différents acteurs ont chacun cherché à vendre leur projet auprès de l'OFT : Neuchâtel aimerait bien relier La Chaux-de-Fonds par un métro, le Tessin zieute sur une voie rapide avec Milan, la Suisse centrale défend son S-Bahn, les cantons du nord-ouest (BS, BL, AG, SO et JU) voudraient développer leur nœud ferroviaire. Dans ce contexte, les CFF se sont prononcés en faveur la réalisation du tronçon de 24 kilomètres entre Liestal et Aarau, dont la construction du tunnel du Wisen. Ils ont également développé un vaste projet prévoyant des réductions de temps de parcours considérables, un étoffement du trafic ferroviaire et la mise en place de systèmes RER dans toute la Suisse. A la lumière des demandes de cantons et de chemins de fer qui sont arrivées à l'OFT, les besoins d'investissements se montaient à CHF 40 milliards, soit quatre fois plus que les moyens à disposition. Le crédit proprement dit de Rail 2000 est de CHF 5,9 milliards (votation de 1998 sur le financement des transports publics). A cela, il faut ajouter les fonds résiduels de la première étape de Rail 2000 (CHF 1 à 2 milliards), les fonds réservés aux raccordements au trafic à grande vitesse (CHF 1,2 milliards), les ressources du budget ordinaire (CHF 1,5 à 2,5 milliards, notamment au titre de la convention sur les prestations et du plafond de dépenses accordées aux CFF par la Confédération). Afin de baisser les prétentions et les optimiser, l'OFT a mis en place dès août des auditions. L'enveloppe budgétaire devait toutefois être revue à la baisse à cause des surcoûts du chantier de Sedrun dans le cadre de la construction du tunnel du Gothard. Les dépassements de la facture bloqueront les crédits pour la deuxième étape de Rail 2000 (2005-2008). Pendant cette période, la totalité du Fonds pour les grands projets ferroviaire sera consacré au NLFA. La seconde étape de Rail 2000 sera donc redimensionnée à CHF 5,9 milliards et devra être adaptée durant cette période de ralentissement.<sup>10</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 27.11.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Conséquence directe des allègements budgétaires, une première enveloppe de CHF 40 millions, que les CFF pensaient attribuer aux études dans le cadre de la convention de prestation de 2003-2006 à la ligne franco-genevoise **Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse**, a été biffée par les Chambres en septembre.<sup>11</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 07.05.2008  
NICOLAS FREYMOND

Les CFF et la SNCF ont créé une société commune du nom de Transferis qui doit prendre en charge les tâches de planification et de réalisation de la future **ligne transfrontalière du RER genevois Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (F) (CEVA)**. Financée par le fonds d'infrastructure, cette ligne permettra de réduire de moitié le temps de trajet entre la commune française et la gare principale de Genève. L'OFT a levé les 1'700 oppositions au projet début mai, mais plusieurs opposants ont saisi le Tribunal administratif fédéral (TAF). Sous réserve de l'issue de la procédure judiciaire, la mise en service est prévue en 2013.<sup>12</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 30.08.2008  
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, les CFF ont annoncé **l'achat de matériel roulant** pour les réseaux régionaux vaudois, bâlois et tessinois. Le conseil d'administration a octroyé un crédit de CHF 418,6 millions pour acquérir 32 trains automoteurs articulés de type « FLIRT », dont 19 sont destinés au RER vaudois, 11 au TILO tessinois et 2 au Regio-S-Bahn bâlois.<sup>13</sup>

### **Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr**

**ANDERES**  
DATUM: 28.02.2017  
NIKLAUS BIERI

Ein **runder Tisch zur Fernverkehrskonzession** scheiterte im Februar 2017: Eine Annäherung der Bahngesellschaften in der Frage der Erneuerung der Fernverkehrskonzession kam nicht zustande. Auf Einladung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) hatten die Bahnunternehmen SBB, BLS (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn) und SOB (Südostbahn) während dreier Monate über mögliche Konzessionsvergabelösungen verhandelt. Die SBB wollte jedoch weiterhin die alleinige und ungeteilte Konzession für sich in Anspruch nehmen und erachtete eine Zusammenarbeit mit anderen Bahngesellschaften nur im Rahmen einer ungeteilten Konzession als akzeptabel. Die BLS wollte sich auf eine derartige Zusammenarbeit nicht einlassen und gab bekannt, eine eigene Fernverkehrskonzession zu beantragen. Die SOB und die SBB erklärten, sie würden die Verhandlungen fortführen.<sup>14</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 08.09.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Ringen von **SBB und BLS um die Fernverkehrskonzession** gab es laut Medienberichten vom August 2017 einen Druckversuch seitens der SBB auf den Kanton Bern, der Mehrheitsaktionär der BLS ist. Die SBB sistierte im Sommer 2017 einen Baurechtsvertrag, den sie mit dem Kanton Bern über die baurechtliche Nutzung eines Areals in Weyermannshaus-Ost erarbeitet hatte. Der Kanton Bern wollte dort eine Fachhochschule bauen und verfolgte dieses Vorhaben mit einiger Dringlichkeit. Aus Berner Regierungskreisen wurde kolportiert, die SBB sähe im Vertrag offenbar ein Pfand und versuche, ihre Unterschrift davon abhängig zu machen, ob der Kanton Bern als Mehrheitsaktionär der BLS diese von ihren Konzessionsplänen abbringen könne. Die Wettbewerbskommission warnte Anfang September die SBB, dass Behinderungen im Konzessionsverfahren einen Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht bedeuteten. Die SBB unterschrieben den Baurechtsvertrag mit dem Kanton Bern und bestritten, dass sie die Absicht gehabt hätten, Druck auf den Kanton auszuüben. Am 8. September 2017 reichte die BLS ihr Konzessionsgesuch ein. Sie beantragte die Konzession für die Intercity-Linien Interlaken-Basel (ab 2022) und Brig-Basel (ab 2023) sowie für die RegioExpress-Linien Bern-Olten und Biel-Bern (beide ab 2020) und Le Locle-Bern (ab 2022). Die BLS betonte im Gesuch, gegenüber der bestehenden Monopolsituation könne ein spürbarer Mehrwert für die Fahrgäste geschaffen werden. Gleichentags reichten auch die SBB ihr Konzessionsgesuch ein: Sie beantragten die Verlängerung ihrer landesweiten Konzession für weitere 15 Jahre. Die SBB hatten sich zuvor mit der SOB geeinigt. Die SOB soll betrieblich selbständig, aber unter der SBB-Konzession, die Linie Bern-Olten-Zürich-Chur sowie die Gotthardbergstrecke befahren. Mit den Einreichungen der konkurrierenden Gesuche von SBB und BLS zeigte sich, dass der Versuch einer bilateralen Einigung zwischen den Bahngesellschaften gescheitert war. Die Vergabe der Konzession oblag dem BAV, welches im Dezember 2017 entscheiden wollte.<sup>15</sup>



Am 6. Februar 2018 teilte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, mit, die Postauto AG habe zwischen 2007 und 2015 rund CHF 78 Mio. an Subventionen ertrogen. Dabei habe die Postauto AG Gewinne, die auf einigen Linien erwirtschaftet werden konnten, in andere Sparten verschoben und mit fingierten Kosten eine tiefere Wirtschaftlichkeit vorgetäuscht, um mehr Subventionen zu erhalten. Am selben Tag nahm Post-Chefin Susanne Ruoff zum sogenannten **Postauto-Skandal** Stellung. Sie bedaure die Vorgänge und hielt fest, dass sie erst im November 2017 von den Vorwürfen erfahren und danach vollkommene Transparenz geschaffen habe. Die Post habe eine interne Untersuchung eröffnet und werde mit allen Behörden kooperieren, um die Angelegenheit zu klären. Die CHF 78 Mio. werde die Post zurückzahlen. Der Leiter und der Finanzchef der Postauto AG mussten das Unternehmen per sofort verlassen. Auch die Politik reagierte auf den aufgedeckten Skandal: Die Präsidentin der KVF-NR, Nationalrätin Edith Graf-Litscher (sp, TG) zeigte sich enttäuscht, appellierte an die Verantwortung der Post als Bundesbetrieb und kündigte an, die Kommission werde sich im März mit der Angelegenheit befassen.

Schon am 8. Februar kamen weitere Ungereimtheiten ans Licht. So wurde bekannt, dass einige Kantone bereits 2011/2012 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) deutlich gefordert hatten, die Verwaltung der Postauto AG gründlich zu überprüfen. Die Kantone Bern, Jura, Waadt und Neuenburg schrieben in ihrem gemeinsamen Brief, die Postauto AG weise Mängel in der Transparenz auf, die eine Einschätzung der wahren finanziellen Situation verunmöglichten. Das BAV hatte darauf nach einer Untersuchung rund CHF 13.7 Mio. von der Postauto AG zurückgefordert, ohne jedoch das Ausmass der Umbuchungstricks erkannt zu haben. Dieses sei dem BAV erst im Rahmen einer Reorganisation der Postauto AG aufgefallen. In Erklärungsnotstand geriet auch die Revisionsgesellschaft KPMG, welcher in den jährlichen Revisionen keine Ungereimtheiten aufgefallen waren. Den grössten Wirbel erzeugte aber der „Blick“, der schrieb, Post-Chefin Ruoff habe durch eine Aktennotiz schon seit 2013 von Kostenumbuchungen zu Lasten des öffentlich finanzierten Verkehrs gewusst. Ruoff beharrte jedoch auf ihrer Aussage, sie habe erst 2017 davon erfahren.

Am 14. Februar beschloss der Verwaltungsrat der Post, Susanne Ruoff als Post-Chefin im Amt zu belassen, mindestens bis zum Abschluss der Untersuchungen. Der Verwaltungsrat teilte weiter mit, dass die Boni von Ruoff und der Geschäftsleitung der Postauto AG für das vergangene Jahr vorerst nicht ausbezahlt würden. Zudem entschied der Verwaltungsrat, künftig auf ein Gewinnziel für die Postauto-Sparte zu verzichten. Zuvor liessen Medienberichte den Verdacht aufkommen, die Führung der Postauto AG habe sich unlauterer Methoden bedient, um den von der Post-Führung geforderten Gewinn erzielen zu können.

Ebenfalls am 14. Februar reichte das BAV eine Strafanzeige ein. Bundesanwalt Michael Lauber und der Generalstaatsanwalt des Kantons Bern, Michel-André Fels, lehnten es am 21. Februar jedoch ab, die Strafanzeige anzunehmen, da bei Subventionsbetrug das zuständige Amt zu verfolgen und beurteilen habe. Das BAV teilte mit, es habe keine Kapazitäten zur Verfolgung des Falls. Der Bundesrat betraute deshalb Ende Februar das Bundesamt für Polizei (Fedpol) mit der Untersuchung. Die Post rief im Februar eine Expertengruppe ins Leben, um die interne Untersuchung durchzuführen. Weil diese dem Verwaltungsratspräsidenten Urs Schwaller unterstellt war, wurde die Unabhängigkeit der Expertengruppe von Medien und Politik in Frage gestellt.<sup>16</sup>

In einer grossen Aussprache zu den dringlichen Interpellationen betreffend den **Postauto-Skandal** äusserten sich in der Frühjahrsession 2018 zahlreiche Parlamentsmitglieder. Bundesrätin Leuthard wies darauf hin, dass die Strukturen im öffentlichen Verkehr dem Willen des Parlaments entsprächen, und es sahen sich denn auch viele Nationalratsmitglieder in der Verantwortung. Kritisiert wurde die Eidgenössische Finanzkontrolle, deren Mitglieder von Nationalrat Giezendanner (svp, AG) als «Schlafmützen» bezeichnet wurden. Bürgerliche Parteien tönten an, dass die (Teil-)Privatisierung der Postauto AG ein Thema werden könnte. Stimmen aus der SP und von den Grünen zielten hingegen auf die Gewinnbestrebungen der Post und auf die Boni der Geschäftsführung. Es wurden verschiedene Motionen und parlamentarische Initiativen zum Postauto-Skandal angekündigt, etwa die von Regula Rytz (gp, BE) eingereichten Motionen 18.3364 und 18.3370 sowie ihre parlamentarische Initiative 18.418 oder die Motion 18.3051 von der BDP-Fraktion.<sup>17</sup>

ANDERES  
DATUM: 11.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Am Sonntag, 10. Juni 2018 trat die Postchefin Susanne Ruoff zurück – am Tag bevor der interne Bericht zum **Postauto-Skandal** veröffentlicht wurde. Obschon der Bericht keine Beweise enthalte, dass sie von den Umbuchungen in der PostAuto-Buchhaltung gewusst habe, übernehme sie die Verantwortung, erklärte Susanne Ruoff.

Der Rücktritt der Postchefin steigerte das ohnehin grosse öffentliche Interesse, mit welchem die Veröffentlichung des internen Untersuchungsberichts von Post-Verwaltungsratspräsident Urs Schwaller am 11. Juni 2018 erwartet wurde. Alt-Ständerat Schwaller, der seit 2016 im Verwaltungsrat der Post sitzt, gab bei der Präsentation des Untersuchungsberichts bekannt, dass die gesamte Geschäftsleitung der PostAuto zurücktrete. Interimistisch würden Ulrich Hurni die Konzernleitung der Post und Thomas Baur die Geschäftsführung der PostAuto übernehmen. Der Bericht zeigte auf, wie die PostAuto ihre Buchungsstruktur anpasste, mit dem alleinigen Ziel, Gewinne aus der Bilanz zu buchen, um weitere Subventionsansprüche zu legitimieren. Der Bericht warf die Frage auf, inwiefern frühere Führungspersonen der Post, so etwa Peter Hasler, Verwaltungsratspräsident der Post von 2010 bis 2016, Ulrich Gygi (Post-Konzernleiter von 2000 bis 2009) und Jürg Bucher (Post-Konzernleiter von 2009 bis 2012) Mitwissende waren. Zwar durften wegen der laufenden Untersuchung des Fedpol für den internen Bericht keine Befragungen durchgeführt werden, allerdings hielt der Bericht fest, die Geschäftsführung habe die vorgeschlagenen Umbuchungen jeweils genehmigt. Im gleichzeitig mit dem internen Bericht veröffentlichten Expertengutachten wurden Fragen betreffend die Rolle des Bundesamtes für Verkehr aufgeworfen: Preisüberwacher Stefan Meierhans hatte schon 2012 bei der Postgeschäftsführung nachgefragt, wo Gewinne der PostAuto «verschwunden» seien, habe jedoch keine zufriedenstellende Antwort erhalten. Er sei deshalb auch beim BAV vorstellig geworden. Nach einem Hearing mit Post, BAV und Meierhans, sei der Ball beim BAV gelegen – dieses habe jedoch nichts weiter unternommen, wurde im Expertengutachten vermerkt. Es gebe jedoch keine Hinweise auf eine «absichtliche Untätigkeit» des BAV. Bundesrätin Leuthard kündigte in den Medien an, beim BAV ein Audit durchzuführen, um zu sehen, weshalb die Aufsicht versagt hatte.

Postpräsident Schwaller kündigte bei der Präsentation des internen Berichts zudem an, dass sich die PostAuto aus ihren Aktivitäten in Frankreich zurückziehen werde. Dies sei ein strategischer Entscheid, erklärte Schwaller.<sup>18</sup>

ANDERES  
DATUM: 19.07.2018  
NIKLAUS BIERI

Im Oktober 2017 hatte das Bundesamt für Verkehr bekannt gegeben, dass die Fernverkehrskonzession der SBB um zwei Jahre verlängert würde und das Amt 2018 über die **Vergabe der Fernverkehrskonzession per Ende 2019** entscheiden werde. Aufgrund der konkurrierenden Gesuche von SBB und BLS brauche es vertiefte Abklärungen, hielt BAV-Direktor Füglistaler fest.

Im Mai 2018 legte das BAV einen Kompromissvorschlag vor, welcher der BLS statt der ersuchten fünf Linien nur die beiden Linien Bern-Biel und Bern-Olten zugestanden hätte. Die BLS lehnte dies ab und argumentierte, dass zwei RegioExpress-Linien nicht ausreichten, um einen wirklichen Mehrwert für die Passagiere zu schaffen.

Im Juni 2018 entschied das BAV jedoch nach dem vorgängig gemachten Kompromissvorschlag: Es erteilte der BLS die Fernverkehrskonzession für die RegioExpress-Linien Bern-Biel und Bern-Olten und belies die übrigen Linien in der Konzession der SBB. Beide Bahngesellschaften waren darüber nicht glücklich: Die BLS hatte ja fünf Linien (davon zwei Intercity-Linien) beantragt und war über den Entscheid enttäuscht. Die SBB war unzufrieden mit dem Entscheid, weil sie die Fernverkehrskonzession nicht teilen wollte. Sie reichten deswegen im Juli 2018 beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde gegen den Entscheid des BAV ein. Die Vergabe sei willkürlich, zudem sei die Aufteilung der Konzession ein Systemwechsel, der ohne politischen Entscheid vorgenommen werde, aber eines solchen bedürfe.<sup>19</sup>

ANDERES  
DATUM: 22.11.2018  
NIKLAUS BIERI

Als Nachfolger der im Zuge des **Postauto-Skandals** zurückgetretenen Post-Chefin Susanne Ruoff und dem interimistisch führenden Ulrich Hurni gab die Post im November 2018 Roberto Cirillo bekannt. Der schweizerisch-italienische Doppelbürger, der schon in verschiedenen Ländern Führungspositionen bekleidet hatte, in der Schweiz aber noch weitgehend unbekannt war, werde per April 2019 die **Führung der Post AG** übernehmen.

Bereits Ende Juni 2018 hatte die Post bekanntgegeben, dass Christian Plüss per 1.1.2019 die Leitung der von Thomas Baur interimistisch geführten PostAuto übernehmen wird.<sup>20</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 18.12.2018  
NIKLAUS BIERI

Im September 2018 gaben das BAV, die Post und die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs bekannt, eine **Rahmenvereinbarung** zur Zurückzahlung der von PostAuto unrechtmässig erhaltenen Subventionsgelder («**Postauto-Skandal**») ausgearbeitet zu haben. Die Summe belief sich auf CHF 188.1 Mio.: CHF 90.5 Mio. musste die Post für die Zeit von 2007 bis 2015 CHF für die Sparte Regionalverkehr zurückzahlen, CHF 16.6 Mio. für die gleiche Periode für Rückleistungen für ungerechtfertigte Umbuchungen im Orts- und Auftragsverkehr und CHF 26.8 Mio. für Strafzinsen. Für die ab 2016 mit einer eigens eingeführten Holdingstruktur und durch überhöhte Transferpreise erlangten unrechtmässigen Subventionsbezüge muss die Post weitere CHF 54.3 Mio. an Bund und Kantone zurückzahlen. Zudem bezahlt die Post freiwillig zusätzliche CHF 17.2 Mio., um unrechtmässige Bezüge vor 2007 abzugelten. Diese wären rechtlich verjährt, doch die Post wolle guten Willen zeigen und «Vertrauen schaffen für einen Neuanfang», so Verwaltungsratspräsident Schwaller. Der Gesamtbetrag der Rückzahlungen beläuft sich damit auf CHF 205.1 Mio. Die Post gab am 18. Dezember 2018 bekannt, dass alle Kantone und der Bund die Vereinbarung unterschrieben hätten und die Post die Beträge innerhalb von 30 Tagen zurückzahlen werde.<sup>21</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 17.02.2019  
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2019 wurde bekannt, dass die Bundespolizei Fedpol ein **Verfahren gegen den früheren PostAuto-Direktor** Daniel Landolf und gegen den ehemaligen Finanzchef von PostAuto, Pascal Koradi, eröffnet hat. Landolf hatte sich rund ein Jahr vor dem Auffliegen des sogenannten «Postauto-Skandals» pensionieren lassen. Noch offen ist, ob das Verfahren auf weitere Mitglieder der ehemaligen Führung von Post und PostAuto ausgedehnt wird.<sup>22</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 16.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Im März 2019 wurde bekannt, dass das Bahnunternehmen **BLS** seit der Jahrtausendwende rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. **Parallelen zum Postauto-Skandal** wurden von den Medien gesucht, sind jedoch nur teilweise vorhanden: Während bei PostAuto ganz gezielt Gewinne umgebucht worden waren, um Subventionen einzustreichen, tat die BLS nichts, um höhere Abgeltungen zu erhalten. Statt betrügerischer Machenschaften wie bei PostAuto lag im Fall BLS nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell vor. Ein Zinsglättungsmodell dient dazu, Zinskosten, die von Jahr zu Jahr stark und sprunghaft schwanken können, über die Zeit gleichmässig zu verteilen. Die Zinskosten fallen an, wenn die Transportunternehmen zur Beschaffung von neuem Rollmaterial nicht über genügend Eigenkapital verfügen und somit auf Fremdkapital angewiesen sind. Ganz ähnlich wie im «Fall PostAuto» zeigt sich beim jüngsten Skandal das Versäumnis des Bundesamtes für Verkehr: Dort blieben Hinweise auf die Differenzen zwischen den berechneten (und vergüteten) und den effektiven Zinsen zu lange folgenlos. Ein interner Revisionsbericht ortete im Bundesamt «gravierende Mängel». BAV-Direktor Peter Füglistaler bezeichnete die Versäumnisse beim BAV als ärgerlich. Die BLS wird CHF 29 Mio. zurückzahlen. CHF 16 Mio. aus der Zeit vor 2014 liegen jedoch im Bereich der akzeptierten Schätzungsgenauigkeit bei Zinsmodellen, weshalb dieser Betrag nicht zurückgezahlt werden muss.<sup>23</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 06.05.2019  
NIKLAUS BIERI

Nach dem Postauto-Skandal und den zu hohen Abgeltungen bei der BLS führte das UVEK beim Bundesamt für Verkehr ein Audit durch, um Schwächen im Controlling zu finden. Im Mai 2019 legte das BAV dem Bundesrat in Absprache mit dem UVEK fünf Massnahmen zur **Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen** vor. Dazu sollte das Aufsichtskonzept nicht einfach angepasst, sondern die Aufsicht grundsätzlich neu aufgestellt werden: Die bisherige Praxis einer punktuellen Prüfung einer Teilrechnung des Jahresabschlusses der Transportunternehmen wird aufgehoben. Das neue Prüfreime sieht ebenso jährliche Selbstdeklarationen der Transportunternehmen zur Einhaltung des Subventionsrechts vor wie die Festlegung von Prüfungshandlungen, welche die externen Revisionsstellen der abgeltungsberechtigten Unternehmen zwingend vorzunehmen haben. Das Controlling durch die Facheinheiten im BAV wird zudem ergänzt durch vertiefte, stichproben- und risikoorientierte Prüfungen der Sektion Revision des BAV, welche ihre Prüfungen gegenüber heute verdoppelt. Der Bundesrat nahm die vorgesehenen Massnahmen zur Kenntnis und wird wo nötig mit der nächsten Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes eine rechtliche Abstützung der Massnahmen vornehmen.<sup>24</sup>

ANDERES  
DATUM: 22.08.2019  
NIKLAUS BIERI

Ein Jahr, nachdem die SBB beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde gegen die **Vergabe der Fernverkehrskonzession** eingereicht hatte, konnte im August 2019 eine **Einigung zwischen SBB und BLS** erzielt werden. Nachdem die BLS im Mai 2019 bekannt gegeben hatte, dass sie die beiden vom BAV zugesprochenen RegioExpress-Linien nicht per Dezember 2019 übernehmen könne, weil die hängige Beschwerde der SBB die Planungssicherheit verhindere, zeigten die beiden Bahngesellschaften im Sommer Verhandlungsbereitschaft.

Mit der Vermittlung von Verkehrsministerin Sommaruga und dem Berner Regierungsrat Neuhaus (BE, svp) einigten sich SBB und BLS auf den folgenden Kompromiss: Die SBB erhält die ungeteilte Fernverkehrskonzession für weitere 10 Jahre, die BLS darf im Gegenzug ab Dezember 2019 die Linie Bern-Biel und ab Dezember 2020 die Linien Bern-Burgdorf-Olten, Bern-Neuenburg und Neuenburg-La Chaux-de-Fonds führen. Die letztgenannte Linie soll jedoch mittelfristig wieder an die SBB zurückgehen, um die geplante bessere Anbindung von La Chaux-de-Fonds an die Westschweizer Städte zu gewährleisten. Die SBB zog ihre Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in der Folge zurück.<sup>25</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>26</sup>

### Post und Telekommunikation

ANDERES  
DATUM: 09.03.2019  
NIKLAUS BIERI

2018 stiegen die **Boni für die ehemalige Post-Führung** trotz des «Postauto-Skandals» an. Die im Juni 2018 in der Folge des Skandals um unrechtmässige Umbuchungen und erschlichene Subventionen zurückgetretene Post-Chefin Susanne Ruoff soll für 2018 über CHF 1 Mio. Lohn erhalten. Parlamentsmitglieder aller politischen Lager äusserten medial ihr Unverständnis über diese Vergütungen. Die Vergütungen werden allerdings zurückbehalten, bis die Untersuchungen der Fedpol abgeschlossen sind.<sup>27</sup>

- 
- 1) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
  - 2) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99
  - 3) Presse des 15 et 16.1. du 5.3. du 23.4 (communes) et du 5.8.10.
  - 4) Medienmitteilung SBB, 15.1.11; TdG, 21.10.11.
  - 5) Presse vom 4.5., 5.5. und 21.7.11.
  - 6) Medienmitteilung VöV, 13.7.
  - 7) Pressemitteilung VöV vom 26.4.13.
  - 8) LT, 30.3.04; presse du 2.4.04; DETEC, communiqué de presse, 4.3 et 1.4.04.
  - 9) Presse du 16.5.01.
  - 10) BZ, 27.1 et 7.12.01; SZ, 30.1.01; Bund, 3.2.01; QJ, 30.3.01; presse du 21.7 et du 6.12.01.
  - 11) LT, 11.6 et 20.6.03; TG, 27.11.03.
  - 12) NZZ, 9.2.08; TG et LT, 7.5.08 (OFT).
  - 13) LT, 30.8.08.
  - 14) BZ, BaZ, TA, 17.2.17; SO, 19.2.17
  - 15) Medienmitteilung BLS vom 8.9.17; SoZ, 27.8., 3.9.17; Blick, NZZ, 9.9.17
  - 16) BZ, BaZ, Lib, SGT, 7.2.18; Blick, TA, 8.2.18; AZ, SGT, 9.2.18; LZ, 10.2.18; AZ, 12.2.18; SGT, 13.2.18; AZ, TA, 15.2.18; TA, 16.2.18; LMD, 17.2.18; TA, 19.2., 21.2., 22.2.18; AZ, SGT, 23.2.18; NZZ, 24.2., 28.3.18
  - 17) AB NR, 2018, S. 409 ff.; LT, NZZ, TG, 15.3.18
  - 18) PostAuto Expertengutachten; PostAuto Untersuchungsbericht; Blick, LMD, LT, NZZ, TA, 11.6.18; BaZ, NZZ, SGT, TA, TG, 12.6.18
  - 19) Medienmitteilung BAV vom 23.10.17; Medienmitteilung BR vom 12.06.18; TA, 24.5., 13.6.18; NZZ, 19.7.18
  - 20) AZ, TA, 23.11.18
  - 21) LT, NZZ, TG, 22.9.18; NZZ, 19.12.18
  - 22) NZZ Online, 8.3.19; SoZ, 17.2.19; TA, 18.2.19
  - 23) FAQ zur Revision BLS; NZZ, TA, 16.3.19; So-Bli, 17.3.19
  - 24) Mitteilung des Bundesrates vom 6.5.19; AZ, LT, NZZ, 7.5.19
  - 25) Medienmitteilung BAV vom 22.08.19; BaZ, LT, NZZ, 23.8.19
  - 26) SN, 23.6.11.
  - 27) NZZ, 9.3.19