

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Verkehrspolitik</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Verwaltungsakt</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</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  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation,  
Verkehrspolitik, Verwaltungsakt, 2000 - 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
Eisenbahn	2

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

---

<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 07.01.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a présenté les **réformes à mettre en oeuvre au cours et au-delà de la législature 1999-2003**. Elles répondent au rapport du Conseil fédéral du 9 avril 1997, intitulé "Stratégie pour un développement durable en Suisse". Le DETEC a milité pour une utilisation optimale des transports publics terrestres et pour une desserte de tous les groupes de population et de toutes les régions. Une nouveauté a été incorporée; le DETEC préconisait la création d'une Agence nationale pour les problèmes de sécurité liés à la gestion des centrales nucléaires, de l'aviation civile, des chemins de fer et de la route.<sup>1</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 28.05.2009  
NICOLAS FREYMOND

La crise économique a entraîné une **forte baisse du volume de marchandises transportées à travers les Alpes**. Cette dernière a frappé plus durement le rail que la route, en raison de la forte concurrence entre transporteurs routiers, lesquels en viennent à facturer des montants inférieurs aux coûts réels des prestations. Afin de corriger ce biais et de remplir le mandat constitutionnel de transfert, l'OFT a décidé une hausse temporaire des subventions accordées au trafic combiné non accompagné de marchandises (conteneurs et caisses mobiles) à hauteur de CHF 50 millions, au titre de taux d'indemnisation plus élevés.<sup>2</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 23.10.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le financement des projets de construction dans les domaines de la route et du rail est demeuré au cœur des préoccupations au cours de l'année sous revue. Fin 2008, le Conseil fédéral avait communiqué que le **fonds d'infrastructures et le fonds pour les transports publics (FTP)** ne suffiraient pas pour payer la totalité des projets approuvés par les chambres. Si l'administration fédérale des finances a exclu toute hausse d'impôt, elle a plaidé pour une participation accrue des utilisateurs des infrastructures concernées. Le Conseil fédéral a proposé de renchérir de 18 à 22 centimes par litre la surtaxe sur les carburants afin de dégager CHF 1,4 milliards pour les projets autoroutiers. Concernant le rail, tant le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, que le patron des CFF, Andreas Meyer, ont souligné que la clientèle serait inévitablement amenée à contribuer plus fortement au développement de l'infrastructure ferroviaire. Le ministre des transports s'est en outre démarqué du collège gouvernemental en critiquant les mesures d'économies concernant les infrastructures de transports adoptées par le Conseil fédéral. Enfin, il s'est montré sceptique quant à la possibilité d'un financement privé des projets d'infrastructures, estimant que seul l'Etat est à même de supporter les risques de projets de cette envergure.<sup>3</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 16.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a élu **Peter Füglistaler** comme **nouveau directeur de l'Office fédéral des transports (OFT)** en remplacement de Max Friedli, qui a fait valoir son droit à la retraite. Le nouveau venu a pris ses fonctions au 1er juin. Il était jusque-là directeur du secteur financier et juridique de la division Infrastructures des CFF.<sup>4</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 19.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Mit neuen S-Bahn-Projekten und dem Ausbau des Regionalverkehrs wurden die Gelder für den regionalen Bahnverkehr knapp. Die Ausbauwünsche waren grösser als die verfügbaren Mittel von Bund und Kantonen. Das BAV kündigte deshalb an, dass die **Rentabilität von Regionalverkehrsstrecken** untersucht würde und gab bekannt, dass über einen minimal notwendigen Kostendeckungsgrad diskutiert werde. Strecken mit einem tieferen Kostendeckungsgrad könnten mittelfristig geschlossen und durch Busse ersetzt werden.<sup>5</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 13.12.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2017 hatte der Bundesrat das UVEK beauftragt, anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse in der Region Zug das Thema **Mobility Pricing** zu untersuchen. Der Bundesrat nahm im Dezember 2019 Kenntnis von den Resultaten dieser Wirkungsanalyse, welche gezeigt hatte, dass Verkehrsspitzen in stark befahrenen Agglomerationen mit dem Einsatz von Mobility Pricing sowohl beim Privatverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr geglättet werden können.

In der Folge beauftragte der Bundesrat das UVEK und das EFD damit, ein Konzept zur Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Das Ziel besteht darin, bestehende Steuern und Abgaben durch eine leistungsabhängige Abgabe zu ersetzen. Zudem beauftragte er das UVEK, eine Vernehmlassungsvorlage vorzubereiten, welche die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von Pilotversuchen in Sachen Mobility Pricing für Kantone und Gemeinden schafft.<sup>6</sup>

## Eisenbahn

À l'automne, le DETEC a publié les résultats des études préalables concernant le **tronçon d'accès sud de la NLFA entre Lugano et Chiasso**. Des quatre variantes étudiées, le groupe de suivi, composé de représentants de l'OFT, du canton du Tessin et des CFF, en a retenu deux en raison de leur impact moindre sur le paysage, notamment pour la traversée du lac de Lugano. Les deux tracés privilégiés sont directs et essentiellement souterrains. Si le troisième tracé, entièrement en surface, a été catégoriquement exclu, la quatrième variante, en quelque sorte intermédiaire, a été mise en attente et peut donc être reprise dans l'éventualité où les deux tracés retenus s'avèreraient irréalisables techniquement. La faisabilité géologique de ces derniers fait précisément l'objet de la prochaine étape des travaux préparatoires. D'un coût estimé entre CHF 5 et 5,2 milliards, ce projet est étudié dans la perspective de l'élaboration du message Rail 2030, lors de laquelle le Conseil fédéral tranchera les questions d'opportunité et de financement.<sup>7</sup>

---

1) LT, 7.1.00.

2) NLZ et NZZ, 29.5.09; OFT, communiqué de presse, 28.5.09.

3) LT et NZZ, 15.1.09; NZZ, 5 et 23.10.09.

4) BZ et TA, 17.12.09.

5) TA, 15.10., SGT, 19.12.

6) Medienmitteilung ASTRA vom 13.12.2019

7) NZZ, 21.10.09; DETEC, communiqué de presse, 20.10.09.