

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Preisüberwachung, Hafenanlagen, Schifffahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Anderes
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

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Preisüberwachung, Hafenanlagen, Schifffahrt, Anderes, 2006 - 2013. 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
Verkehrspolitik	1
Schifffahrt	1
Post und Telekommunikation	2

Abkürzungsverzeichnis

BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
FMG	Fernmeldegesetz
ComCom	Eidgenössische Kommunikationskommission
WEKO	Wettbewerbskommission

OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
LTC	Loi sur les télécommunications
ComCom	Commission fédérale de la communication
COMCO	Commission de la concurrence

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

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.²

Schifffahrt

ANDERES
DATUM: 16.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Eine Investorengruppe um Alt-Nationalrat Edgar Oehler (cvp, SG) übernahm die **Schweizer Bodenseeflotte**. Die SBB wollten die Flotte zunächst an die Stadtwerke Konstanz verkaufen, was zu Protesten führte. Zunächst wagte es nur ein einzelner Maschinist, sich gegen den „Goliath“ SBB zu stellen. Als ihn jedoch potente und prominente Persönlichkeiten unterstützten, konnten die SBB nicht umhin, den Widerstand ernst zu nehmen und einen öffentlichen Bieterwettbewerb durchzuführen, aus dem die Gruppe Oehler als Sieger hervorging.³

ANDERES
DATUM: 26.01.2011
SUZANNE SCHÄR

Die Schweizer Rheinhäfen und SBB Cargo gaben eine gemeinsame Projektstudie in Auftrag, die sich mit den **Umbauplänen für das SBB-Gleisfeld beim Basler Rheinhafen in ein Containerterminal** auseinandersetzt. Ein solches könnte nötig werden, um die erhöhten Kapazitäten zu bewältigen, wie sie aufgrund der Hafenausbauten in Antwerpen und Rotterdam erwartet werden.⁴

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.⁵

ANDERES
DATUM: 17.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die **Planungsarbeiten für das Containerterminal Basel Nord**, welches die Schweizer Rheinhäfen zusammen mit SBB Cargo planen, wurden im Berichtsjahr vorangetrieben und konkretisiert: Bis 2015/2016 soll die Bahninfrastruktur für den Umschlag Bahn-Strasse realisiert sein, das neue Hafenbecken soll 2018/2019 eröffnet werden. Die Bedeutung des Logistik-Clusters der Region Basel für die Landesversorgung und die Aussenwirtschaft betonte die Metropolitankonferenz Basel im Abschlusspapier ihrer dritten Konferenz. 10 bis 12% der Importe erreichten die Schweiz per Binnenschiff und rund 70% dieser Güter würden aus der Region Basel in andere Landesteile weiterspediert. Die Metropolitankonferenz Basel möchte deshalb die Rheinschifffahrt als Infrastruktur von nationaler Bedeutung verstanden wissen und forderte vom Bund eine angemessene Beteiligung an der Finanzierung des trimodalen Containerterminals Basel Nord samt neuem Hafenbecken.⁶

ANDERES
DATUM: 04.12.2013
NIKLAUS BIERI

Unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) einigte sich die Transport- und Logistikbranche an der **Terminalkonferenz** auf den Bau des Containerterminals Basel Nord, welches dem Umschlag von Gütern zwischen Schiene, Strasse und Rheinschifffahrt dienen soll. Ab 2015 soll die Umladung zwischen Schiene und Strasse möglich sein, ab 2018 auch jene vom Schiff. Für die Bewilligung soll nicht der Kanton, sondern das BAV zuständig sein, was bei allfälligen Einsprachen das Verfahren verkürzen würde. Mit welchem Betrag sich der Bund an der Finanzierung beteiligt, war im Berichtsjahr noch nicht geregelt.⁷

Post und Telekommunikation

ANDERES
DATUM: 29.08.2008
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, la Commission de la concurrence (ComCo), le surveillant des prix et la Commission de la communication (ComCom) ont demandé au Conseil fédéral d'élaborer une **révision de la loi sur les télécommunications (LTC)**, de telle sorte que la ComCom soit habilitée à contrôler d'office les prix d'interconnexion et d'accès au réseau, et non plus sur demande d'un fournisseur. Les trois organes jugent ce renforcement de la régulation nécessaire pour garantir une concurrence efficace. En effet, il vise à empêcher les fournisseurs de s'entendre sur des prix surfaits, tout en permettant de procéder à des corrections tarifaires rapides et transparentes. Formellement, la modification proposée de la LTC consiste à supprimer le principe dit de la « primauté des négociations », selon lequel la ComCom ne peut intervenir dans la fixation des prix qu'à la condition que les fournisseurs aient préalablement négocié pendant trois mois et déposé une demande en ce sens auprès de la commission. Les trois organes estiment impératif d'éliminer un dispositif légitimant pareillement la collusion.⁸

ANDERES
DATUM: 25.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à une intervention du surveillant des prix, la Poste a annoncé une **baisse des tarifs pour les grandes lettres** jusqu'à 1 kg et pour les recommandés pesant entre 100 et 500 grammes. En outre, la réduction du monopole sur les lettres a pour conséquence que les lettres de plus de 50 grammes seront désormais soumises à la TVA. Souhaitant éviter un bouleversement de la structure de ses prix, la direction de la Poste a décidé de soumettre toutes les lettres à la TVA mais d'en prendre à sa charge le surcoût.⁹

ANDERES
DATUM: 31.12.2009
NICOLAS FREYMOND

La Poste a bouclé l'**exercice 2009** avec un bénéfice consolidé de CHF 728 millions, inférieur de CHF 97 millions à celui de l'année précédente (CHF 825 millions). Enregistrant une nouvelle baisse de 3%, les produits d'exploitation s'établissent à CHF 8,709 milliards (2008 : CHF 8,980 milliards). Jugé bon au regard du contexte difficile, ce résultat s'explique par un recul des recettes causé par les baisses de prix (- CHF 200 millions) et la prise en charge de la TVA perçue sur le courrier (à partir du 1er juillet 2009), ainsi que par la diminution des gains issus des transactions immobilières. Ce

recul a toutefois été partiellement compensé par l'excellent résultat de PostFinance, des correctifs de valeur moins élevés, l'afflux de fonds de la clientèle et des mesures d'économie. En raison notamment du recul des produits d'exploitation causé par la baisse des prix négociée avec le surveillant des prix et la prise en charge de la TVA, ainsi qu'une réduction de 4,7% du volume des lettres adressées (CHF 2,808 contre 2,916 milliards), PostMail affiche un bénéfice inférieur à 2008 – CHF 198 contre 249 millions. Ceci étant, la mise en service des nouveaux centres de tri du courrier de Härkingen (SO) et Eclépens (VD) et l'adaptation des capacités dans la distribution consécutive au recul des volumes ont permis une réduction sensible des charges. PostLogistics est parvenu à limiter le recul des recettes et son chiffre d'affaires n'a ainsi régressé que modérément pour s'établir à CHF 1,488 milliard (2008 : CHF 1,516 milliards). La réduction simultanée des coûts a même permis une hausse du résultat d'exploitation (CHF 45 contre 39 millions). Swiss Post International a sensiblement amélioré son résultat, qui passe CHF 36 à 53 millions, tandis que celui de CarPostal est demeuré stable (CHF 27 millions) le développement de ses activités étant compensé par une hausse corrélative des charges salariales. Enfin, malgré la crise et des produits en légère diminution (CHF 2,160 contre 2,191 milliards en 2008), PostFinance a réalisé un résultat record de CHF 441 millions (2008 : CHF 229 millions). Grâce au bénéfice réalisé, la Poste entend augmenter ses fonds propres, assainir sa caisse de pension à hauteur de CHF 250 millions et, pour la troisième fois, redistribuer une partie du bénéfice à la Confédération (CHF 200 millions). (Pour l'exercice 2010, voir ici.)¹⁰

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

2) Presse vom 4.5., 5.5. und 21.7.11.

3) TA, 16.12.06.

4) BaZ, 26.1.11.

5) SN, 23.6.11.

6) Jahresbericht Schweizerische Rheinhäfen, 2012; Mitteilung Metropolitankonferenz Basel, 17.12.12.

7) BaZ, 29.10.13; NWS, 4.12.13

8) Presse du 29.8.08.

9) Presse du 25.3.09.

10) Presse du 25.3.10.