

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Gesellschaftliche Debatte</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</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  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gilg, Peter  
Heidelberger, Anja  
Hirter, Hans  
Holenstein, Katrin  
Longchamp, Claude  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gilg, Peter; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Gesellschaftliche Debatte, 1967 - 2020*. 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	4
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	13
Schifffahrt	14
Luftfahrt	15
Post und Telekommunikation	17

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>EJPD</b>	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>EFK</b>	Eidgenössische Finanzkontrolle
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>ETHL</b>	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>BGST</b>	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
<b>PTT</b>	Post-, Telefon- und Telegrafbetriebe
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>BWL</b>	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
<b>FRC</b>	Fédération romande des consommateurs (Konsumentenschutz der Romandie)
<b>Aerosuisse</b>	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug
<b>S-Bahn</b>	S-Bahn
<b>CEO</b>	Generaldirektor
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<hr/>	
<b>OFEPF</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DFJP</b>	Département fédéral de justice et police
<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>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CDF</b>	Contrôle fédéral des finances
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>EPFL</b>	École polytechnique fédérale de Lausanne
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>LOST</b>	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics

<b>PTT</b>	Postes, téléphones, télégraphes
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>OFAE</b>	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
<b>FRC</b>	Fédération romande des consommateurs
<b>Aerosuisse</b>	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>RER</b>	Réseau express régional
<b>P.D.G</b>	président-directeur général
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 04.09.1990  
SERGE TERRIBILINI

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (affaissement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes**. Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait. <sup>1</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 06.09.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Le gouvernement**, son opinion confortée par cette consultation, **resta intraitable sur la limite des 28 tonnes**. Il motiva son refus en soulignant que la N2 supportait déjà une grande partie du trafic de transit franchissant l'arc alpin, que la dégradation de la qualité de l'air à ses abords atteindrait des degrés insupportables et, enfin, que toutes les possibilités du trafic combiné n'étaient pas épuisées. A. Ogi, afin de faire un geste à l'endroit de la CE, a cependant déclaré examiner les possibilités d'augmentation rapide des capacités suisses de ferroutage. <sup>2</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 18.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

L'année 1990 fut décisive pour **les grands projets de la Confédération en matière de transports**. En premier lieu, le rejet des initiatives anti-autoroutes en votation populaire a levé le dernier obstacle à l'achèvement du réseau des routes nationales. Ensuite, la volonté d'améliorer les transports publics et combinés s'est manifestée par la publication du message du Conseil fédéral sur les nouvelles transversales alpines, la décision d'accélérer les procédures d'approbation des plans pour Rail 2000 et les efforts faits pour se raccorder au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le gouvernement espère que le développement de cette infrastructure permettra d'absorber l'accroissement exponentiel de la mobilité, de transférer une partie du trafic de la route au rail, de fluidifier la circulation routière et de soulager ainsi l'environnement. A cet effet, il désire d'ailleurs aller, à l'avenir, dans le sens d'une meilleure application du principe du pollueur-payeur et faire supporter les dégâts faits à la nature ou à la santé publique à ceux qui les occasionnent par le biais de diverses taxations. <sup>3</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 25.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Dans son **programme de législation**, le Conseil fédéral s'est fixé comme but de poursuivre la réalisation du thème central de son action depuis quelques années: freiner la croissance du trafic, notamment en transférant le **trafic routier vers d'autres moyens de transports**, comme le rail par exemple, ce qui suppose le développement de l'infrastructure ferroviaire. A ce sujet, le gouvernement a relevé la nécessité d'inscrire la réflexion suisse dans un cadre européen. De fait, il a estimé fondamental de ratifier le traité sur le transit, d'édicter la législation relative à l'arrêté sur le transit alpin (NLFA) et d'améliorer l'accès au réseau TGV. En outre, il entend continuer la réalisation du projet Rail 2000 et s'attaquer aux problèmes structurels des CFF. Par ailleurs, il a déclaré vouloir améliorer la sécurité routière et poursuivre, dans la mesure des moyens à sa disposition, l'achèvement du réseau des routes nationales. Les considérations environnementales n'ont pas été absentes du programme et le Conseil fédéral a dit vouloir, à ce sujet, mettre en œuvre certaines taxes, notamment sur les poids lourds, et promouvoir les transports publics. <sup>4</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 19.05.1992  
SERGE TERRIBILINI

Les écologistes, ainsi que les **organisations de protection de l'environnement**, ont d'ailleurs fortement **critiqué le traité sur le transit**. Selon eux, il ne garantit aucune politique environnementale en matière de transit à long terme. Au contraire, ses dispositions seraient plutôt de nature à favoriser, ou en tout cas à ne pas empêcher, un accroissement du trafic motorisé. En outre, de par sa durée limitée, il pourrait voir la Suisse aux prises avec la construction des nouvelles transversales sans bénéficier de la solidarité de la CE.<sup>5</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 13.08.2010  
NICOLAS FREYMOND

Economiesuisse a plaidé pour une **réforme globale du système de financement des transports routiers et ferroviaires**. L'association faïtière du patronat a fustigé le régime actuel et ses diverses taxes, en raison de sa complexité et de son manque de transparence. Elle a préconisé de le remplacer par une nouvelle tarification des différents modes de transports en fonction du principe de causalité, c'est-à-dire mettant plus fortement à contribution les usagers. Dans la perspective du remplacement de Moritz Leuenberger à la tête du DETEC, economiesuisse a par ailleurs clairement exprimé, à plusieurs reprises, son souhait que le successeur du socialiste accorde plus d'attention aux besoins de l'économie, accusant au passage ce dernier d'avoir privilégié le rail au détriment de la route et de l'aviation par idéologie.<sup>6</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 22.11.2011  
SUZANNE SCHÄR

Mit dem Urner Plebiszit war der Bau einer zweiten Röhre allerdings nicht vom Tisch. Insbesondere die Tessiner Regierung und das Komitee für den Ausbau des Gotthard-Tunnels forcierten die Diskussion über die Notwendigkeit eines neuen Strassentunnels. Hervorgehoben wurde ein **Bericht des Basler Instituts für Wirtschaftsstudien**, der zum Schluss kommt, dass der Bau einer zweiten Röhre als Vorbereitung auf die Sanierung der bestehenden Strassenverbindung unumgänglich sei. Der Bericht monierte insbesondere die Vernachlässigung der indirekten Kosten (verursacht durch den Umwegverkehr im Fall einer Totalsperrung während der Sanierungsarbeiten) im bundesrätlichen Grundlagenbericht.<sup>7</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 19.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

In Beantwortung eines Postulats der KVF-SR hatte der Bundesrat Ende 2010 seinen Grundlagenbericht zu den anstehenden **Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Gotthard-Strassentunnel** präsentiert. Während der Zeitplan (2020–2050) weitgehend unbestritten war, gaben die Frage nach dem Sinn und Zweck einer zweiten Tunnelröhre sowie deren Vereinbarkeit mit dem Alpenschutzartikel Anlass zu heftigen Diskussionen. Unterstützt von VCS, WWF und weiteren Umweltschutzorganisationen propagierte die Alpeninitiative die komplette und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, begleitet von einem Fahrverbot für überregional verkehrende Lastwagen zwischen Biasca und Erstfeld sowie einem Verladeshuttle für PKWs auf der alten Bahnstrecke zwischen Airolo und Göschenen. Der Bundesrat hielt im Bericht fest, den kostspieligen Bau einer zweiten Röhre, dessen Investitionskosten das Bundesamt für Strassen (Astra) auf CHF 2 Mrd. (bei jährlichen Unterhaltskosten CHF von 10 Mio.) schätzt, mit seinem Verlagerungskonzept (Güter durch den neuen Eisenbahn-Basistunnel, Personen durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel) vermeiden zu wollen. Zudem wies die Regierung auch auf die möglichen verfassungsrechtlichen Konsequenzen einer zweiten Strassentunnelröhre in Bezug auf den Alpenschutzartikel hin. Wirtschaftskreise und mit ihnen viele bürgerliche Politiker aus den hauptsächlich vom Transitverkehr betroffenen Kantonen sahen bei einer richtungstrennten, einspurigen Verkehrsführung keinen Widerspruch zum Alpenschutzartikel und forderten den Bau einer zweiten Tunnelröhre (dessen Baukosten sie auf die Hälfte des vom Astra errechneten Betrags schätzten) vor Beginn der Sanierungsarbeiten. Im Verlauf des Berichtsjahrs tendierten die Tessiner, Urner und Bündner Regierungen verstärkt zur Option zweite Röhre. Dabei betonten die beiden Letzteren, am Alpenschutzartikel festhalten zu wollen. Die Bündner Regierung drohte für den Fall der Vollsperrung des Strassentunnels mit der Kontingentierung von Güterfahrten auf der A13 am San Bernardino. Das Gotthard-Komitee, die Interessengemeinschaft der 13 Kantone und der Wirtschaft entlang der Gotthard-Achse, vermochte im Sommer des Berichtsjahrs keine Entscheidung für oder gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels zu fällen.<sup>8</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 31.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Das zentrale verkehrspolitische Thema des Berichtsjahrs war das allmähliche **Erreichen der Kapazitätsgrenzen auf Strasse und Schiene**. Bei beiden Verkehrsträgern gilt es, in den nächsten Jahren einen grossen Investitionsbedarf zu finanzieren. Die Begehrlichkeiten sind hoch, die Bereitschaft und Möglichkeiten zur Generierung der entsprechenden Mittel hingegen beschränkt.

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 28.11.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Vorfeld der FABI-Debatte im Ständerat bemühten sich Städte, Regionen und Kantone, ihre eigenen **Interessen bezüglich Ausbaus der Bahninfrastruktur** zu positionieren. Da die in der bundesrätlichen Botschaft vorgesehenen CHF 3,5 Mrd. nicht alle Wünsche finanzieren können, war das Berichtsjahr geprägt von Manövern und Allianzen der verschiedenen Akteure. Der Ständerat nahm weitere Projekte in das Ausbaupaket der Bahninfrastruktur auf und erhöhte die Mittel auf über CHF 6 Mrd. Die ständerätlichen Ergänzungen sind zumindest teilweise als Kompromiss zwischen den Landesteilen zu deuten. FABI geht 2013 in den Nationalrat – das Ringen um Anteile am Bahnausbaupaket dürfte damit auch im Folgejahr die Verkehrspolitik bestimmen.<sup>9</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 18.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Auch der **Staatsvertrag der Schweiz mit Deutschland zur Beilegung des Fluglärmstreits** war 2012 ein grosses Thema, welches über die betroffenen Regionen hinaus kontrovers diskutiert wurde. Da die Ratifizierung in Deutschland ausgesetzt worden ist, bleibt der Fluglärmstreit weiterhin eine Baustelle in der schweizerischen Verkehrspolitik.

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 31.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Ein weiteres zentrales Thema in der Verkehrspolitik war die **Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**. Im Parlament wurden dazu verschiedene Vorschläge eingebracht und auch private Stimmen meldeten sich in der öffentlichen Diskussion zu Wort. Mit der Wahl der Variante „2. Röhre ohne Kapazitätserweiterung“ vollzog der Bundesrat eine Kehrtwende, von der viele Akteure überrascht wurden. Die bundesrätliche Absicht dürfte im Folgejahr bekämpft werden.

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 04.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die feierliche **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** am 4. September 2020 veranlasste die Schweizer Printmedien, und vor allem den *Corriere del Ticino*, zu einer breiten Berichterstattung. Der 15.4 Kilometer lange Ceneri-Eisenbahntunnel werde die Reise von Locarno nach Lugano auf 30 Minuten Fahrzeit verkürzen und sei somit für den Personenverkehr sehr wichtig. Noch relevanter sei der Tunnel aber für den Güterverkehr und insbesondere für die Vollendung der NEAT in der Schweiz, betonten die Zeitungen. Der Ceneri-Basistunnel, als letztes Teilstück der NEAT, mache die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene noch attraktiver. Allerdings fehlten noch einige weitere Teilstrecken im Ausland, vor allem in Deutschland, um das Fernziel der Vollendung der europäischen Entwicklungsachse von Rotterdam nach Genua zu erreichen. Die Medien rekapitulierten ebenfalls die langjährige und aufreibende Geschichte der NEAT, von den 1960er Jahren bis zur Eröffnung dieses dritten Tunnels, nach dem Lötschberg-Tunnel und dem Gotthard-Tunnel. Ebenfalls aufgegriffen wurde die Bedeutung des Ceneri-Basistunnels für den Kanton Tessin respektive für die Vision der Città Ticino, also des Zusammenschlusses des Tessins zu einer einzigen Stadt. Dieses Konzept erläuterte der Tessiner Regierungspräsident Norman Gobbi (TI, lega) gemäss NZZ als harmonisches Zusammenwachsen der Täler und Ebenen, in denen 90 Prozent der Tessiner Bevölkerung leben, mit dem Ziel, die Entwicklung des Tessins zu fördern.<sup>10</sup>



## Strassenverkehr

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 31.12.1982  
HANS HIRTER

Der **Entwurf für ein eidgenössisches Wanderweggesetz** befand sich während des Berichtsjahres in der Vernehmlassung. Konzipiert ist es als Rahmengesetz, welches zuhanden der Kantone die Aufgaben und Mindestanforderungen beschreibt. Da allerdings keine Bundesbeiträge für die Erfüllung dieser Aufgaben vorgesehen sind, stiess es bei den Kantonen auf wenig Gegenliebe.<sup>11</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 31.12.1984  
CLAUDE LONGCHAMP

Als Alternative zu den als unpopulär erachteten Temporeduktionen unterstützte die Automobilwirtschaft die **Einführung von Fahrzeugen, die mit Katalysatoren ausgerüstet sind**. Sie sieht darin einen genügenden Beitrag zur Bekämpfung der Luftverschmutzung durch den Verkehr. Kritiker wendeten ein, diese Massnahme wirke sich nur langfristig aus, hätte deshalb vor Jahren eingeführt werden müssen. Das EJPD ermächtigte die zuständigen kantonalen Behörden, solche Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen zum Verkehr zuzulassen. Einzelne Kantone führten als Anreiz Steuerbegünstigungen für die Halter von Katalysatorfahrzeugen ein. Im weiteren entschied der Bundesrat, bis Mitte 1986 sukzessive nur noch unverbleites Normalbenzin zum Verkauf zuzulassen und damit eine Voraussetzung für die Katalysatortechnik zu erfüllen. Er zeigte sich gewillt, die Abgasvorschriften im Sinne der US-Norm 1983 zu verschärfen, sobald auch in den Nachbarstaaten eine hinreichende Versorgung mit unverbleitem Benzin sichergestellt ist.<sup>12</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 01.10.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Zur **Reduktion der Luftbelastung durch den Strassenverkehr wurden weitere Vorschriften erlassen**. Wie weiter unten ausgeführt, verschärfte der Bundesrat die Abgasnormen auch für schwere Dieselfahrzeuge und motorisierte Zweiräder, so dass nun der Bereich der Motorfahrzeugabgase umfassend geregelt ist. Da den technischen Möglichkeiten zur Reduktion der Schadstoffemissionen bald einmal Grenzen gesetzt seien, forderten der VCS und verschiedene Umweltorganisationen erneut die Einschränkung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Der Bundesrat verzichtete allerdings darauf, drastische Massnahmen wie Treibstoffrationierung, Öko-Bonus oder motorfahrzeugfreie Tage im Rahmen des Luftreinhalte-Konzepts vorzuschlagen, da sie politisch gegenwärtig kaum realisierbar seien. So gab der Nationalrat einer Standesinitiative des Kantons Bern, welche die Vorbereitung einer Treibstoffrationierung verlangte, keine Folge (Kt.lv. 85.202). Weil sich viele Leute vor Inkrafttreten der strengen US-83-Abgasnormen (Oktober 1987) noch ein Modell ohne Katalysator sichern wollten, brachen die Autoverkäufe 1986 alle Rekorde. Die im Vorjahr als Sofortmassnahme gegen das Waldsterben in Kraft gesetzte Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auf National- und Hauptstrassen (Tempo 120/80) beschäftigte Parlament und Öffentlichkeit 1986 weiter. Während Vertreter der Automobilisten die auch von der hängigen Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» angestrebte Wiedereinführung der alten Limiten verlangten, forderten Umweltschutzkreise erneut Tempo 100 auf Autobahnen. Der Nationalrat verwarf jedoch entsprechende Vorstösse und lehnte auch eine Motion Oehler (cvp, SG) ab, welche die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsbegrenzungen vom Bundesrat auf das Parlament übertragen wollte (Pa.lv. 84.225, Mo. 84.546 sowie 85.336 und Po. 85.326). Zur Verkehrsberuhigung wurde ferner die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Wohnquartieren auf 30 km/h verlangt (Mo. 86.507). Der Nationalrat entsprach diesem Anliegen insofern, als er eine Kommissionenmotion betreffend Erleichterung des Verfahrens bei der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeinde- und Quartierstrassen überwies.<sup>13</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 16.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Le DFJP, afin de diminuer le nombre des victimes de la circulation, a mis en consultation diverses mesures axées sur la prévention et la formation, les sanctions pénales paraissant insuffisantes**. Il est envisagé, entre autres, que tous les élèves conducteurs suivent un enseignement théorique (jusqu'ici facultatif) et que les conducteurs enfreignant le code de la route soient systématiquement astreints, après récidive, à des cours d'éducation routière. D'autre part, le DFJP a annoncé qu'il étudiait la possibilité de mettre sur pied, pour 1992 ou 1993, un permis à deux temps; accordé d'abord provisoirement, il deviendrait définitif après que le conducteur a démontré sa prudence et suivi un cours de perfectionnement. Ces idées furent accueillies positivement, notamment de la part des organisations d'automobilistes.<sup>14</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 19.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Comme l'an passé, les débats sur le budget de la Confédération ont vu se dérouler de nouveaux conflits sur les crédits destinés aux routes nationales et autres contributions routières fédérales; devant la nécessité de réduire ses dépenses, le Conseil fédéral a prévu de faire de substantielles **économies dans le domaine routier**. Cela n'a pas plu à bon nombre de députés **romands** (bourgeois, en particulier) qui ont considéré que, la **construction de tronçons** les concernant intervenant **tardivement** alors que la Suisse alémanique était déjà bien pourvue en routes nationales, il serait injuste de les léser, d'autant plus que le parlement avait adopté deux motions exigeant l'achèvement du réseau autoroutier pour l'an 2000. Si les 140 millions de francs affectés aux subventions routières générales et à la péréquation financière ont été maintenus, le Conseil des Etats a malgré tout supprimé 100 millions au crédit autoroutier. Le Conseil national, pour sa part, a porté ce chiffre à 116 millions, réduisant ainsi la somme totale à 1.279 milliards, ce que la petite chambre accepta. Les autres rubriques routières ont également été quelque peu dégraissées.<sup>15</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 08.11.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

La proposition du Conseil fédéral de **nouvelles coupes budgétaires de CHF 233 millions** pour les trois prochaines années **dans le secteur des routes** a provoqué une levée de bouclier des cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais. Ces mesures d'économies se sont ajoutées à celles déjà prévues par le 7e programme d'investissement à long terme des routes nationales. Les quatre cantons ont demandé au Conseil fédéral de tenir ses promesses et d'achever la construction des autoroutes A5 (évitement de Bienne et tunnel de Serrières), A16 (Boncourt – Porrentruy, Delémont – Choindrez et Moutier – Tavannes) et A9 (Sierre Est – Viège Est). Afin de protester contre les coupes, ils ont appelé leurs citoyens à manifester leur mécontentement sur la place fédérale. 2'000 Jurassiens, Valaisans, Neuchâtelois et Bernois se sont déplacés pour réclamer l'achèvement du réseau autoroutier dans leur canton.<sup>16</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 08.12.2007  
NICOLAS FREYMOND

**Le TCS, Economiesuisse et l'Union suisse des arts et métiers (USAM) se sont élevés contre le projet gouvernemental concernant "Road Pricing"**. Economiesuisse a estimé qu'un tel dispositif ne s'attaquait pas aux véritables problèmes du trafic routier, qui ne peuvent être résolus qu'au niveau de la planification régionale des transports. L'USAM a pour sa part insisté sur les conséquences néfastes pour les petits commerces de quartier, relevant à l'inverse que cette nouvelle taxe serait une aubaine pour les grands centres commerciaux situés en périphérie des villes. Enfin, le TCS a considéré qu'une telle mesure n'était pas nécessaire en Suisse, la lutte contre l'engorgement des villes et agglomérations étant l'apanage du fonds d'infrastructure. En se référant à l'exemple londonien, ces groupes d'intérêts ont de surcroît souligné que le renchérissement des transports privés et professionnels pourrait atteindre 50%.<sup>17</sup>

### Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 20.11.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Auf vehementen Protest vor allem im Wallis stiess die Absicht der SBB, den **Autotransport durch den Simplontunnel ganz einzustellen**, da dieser Dienst stark defizitär ist und der Autoverlad seit dem Ausbau der N9 über den Simplonpass um die Hälfte abgenommen hat. Den verkehrs- und umweltpolitischen Argumenten Rechnung tragend, beschloss der Bundesrat darauf eine versuchsweise Weiterführung dieser Dienstleistung während dreier Jahre. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Ausführungsverordnung zum Treibstoffzollgesetz der Transport begleiteter Motorfahrzeuge auf den Übergängen Simplon, Lötschberg, Furka, Oberalp und Albula verbilligt.<sup>18</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 21.11.1989  
SERGE TERRIBILINI

Malgré l'échec du référendum contre rail 2000 en décembre 1987, **la contestation contre** certaines dispositions du projet s'est accrue. Sur les quatre nouveaux tronçons à construire, deux sont particulièrement mis en cause. Il s'agit de ceux de **Mattstetten (BE)-Rothrist (AG) et d'Oiten (SO)-MuttENZ (BL)** qui connaissent des situations analogues. Dans le premier cas, les 49 communes concernées par cette nouvelle ligne, appuyées par les gouvernements cantonaux, se sont engagées en faveur d'une variante qui ménagerait davantage l'environnement et les terres agricoles par le percement d'un tunnel sous le Muniberg et divers autres ouvrages de ce type. Dans le second cas, quatre communes de Bâle-Campagne ainsi que le gouvernement de ce canton se battent pour une variante qui éviterait la commune de Sissach et comprendrait un

tunnel de 18 km à partir de Liestal. Dans les deux cas, les CFF restent extrêmement réticents et ne désirent pas modifier leurs plans. La direction générale de la régie a invoqué pour cela les surcoûts que de telles améliorations occasionneraient.

En 1985, le budget de Rail 2000 pour ces quatre nouveaux tronçons avait été devisé à CHF 5.4 milliards. Mais dans un rapport intermédiaire adressé au Conseil fédéral, les CFF ont prévu un dépassement de coûts de l'ordre de CHF 2.1 milliards (+40%). Cette augmentation est due aux nouvelles exigences de protection de l'environnement, aux modifications de projets suite à des revendications régionales et à la hausse des prix des terrains.<sup>19</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 30.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La Suisse occidentale s'est, elle aussi, montrée attentive à son lien avec Alptransit,** demandant, par la voix de la Conférence ferroviaire romande, une revalorisation du Simplon par le biais d'un raccordement au réseau TGV français, ce qui nécessiterait la construction du tronçon Genève-Mâcon. Par ailleurs, une solide opposition au projet du Conseil fédéral s'est créée dans le Kandertal (BE), emmenée par l'organisation "Pro Frutigen"; celle-ci désire un rallongement du tunnel du Lötschberg afin de protéger l'environnement de la vallée.<sup>20</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 02.09.1991  
SERGE TERRIBILINI

Les CFF ont décidé de demander au parlement de leur accorder un **crédit spécial de CHF 487 millions** afin de remplacer les installations de sécurité mécaniques par du matériel moderne; cela serait en effet devenu nécessaire en raison des nombreux accidents survenus ces dernières années, souvent à cause d'un matériel usé ou plus assez moderne.<sup>21</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 13.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

La Commission romande de la ligne du Simplon a **protesté vivement contre la décision** des CFF **de supprimer le transport d'automobiles par le Simplon**, et a demandé au Conseil fédéral de ne pas l'entériner. Les CFF ont indiqué qu'ils étaient prêts à trouver un accord sur le maintien du transport d'automobiles au Simplon pour autant qu'un mandant assume les frais non-couverts.<sup>22</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 21.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Après avoir déjà augmenté massivement leurs prix en 1991, **les CFF ont annoncé une nouvelle hausse, de l'ordre de 9.8 pour cent** (7 pour cent pour la deuxième classe) en moyenne des tarifs dès le 1er mai 1992, destinée principalement à compenser l'inflation. Pour sa part, l'abonnement demi-prix passera de CHF 110 à 125 (+13.6%). Lors de la discussion sur le budget 1992 de la Confédération, les Chambres, sur proposition du gouvernement, ont en effet décidé de supprimer cette aide pour 1992. Cela a soulevé les protestations de toutes les entreprises de transport public, des syndicats de cheminots ainsi que de l'AST. Selon elles, cet abonnement, vendu à deux millions d'exemplaires depuis sa naissance en 1986, est devenu un élément central de la politique des transports en Suisse. Quant aux abonnements généraux, ils augmenteront de 6.5 pour cent pour la deuxième classe et de 14.5 pour cent pour la première classe. Ces hausses ont engendré les protestations de la Fondation pour la protection des consommateurs, cependant que «Monsieur prix», après examen, a autorisé leur entrée en vigueur.<sup>23</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 29.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.<sup>24</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 09.05.1992  
SERGE TERRIBILINI

En mai a été inauguré le **doublément intégral de la ligne du Berne-Lötschberg-Simplon**. Les travaux ont duré 15 ans et ont coûté 780 millions de francs.<sup>25</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 13.06.1992  
SERGE TERRIBILINI

Selon les CFF, l'explosion des **coûts de Rail 2000** (près du double de ce qui avait été prévu en 1987) pourrait conduire à un retard ou même un renoncement dans la construction de nouvelles lignes. Deux tronçons ont été particulièrement cités; il s'agit des nouvelles lignes entre Berne et Lausanne et entre Herzogenbuchsee (BE) et Soleure. Quoiqu'il en soit, de telles mesures ainsi que l'exposé des raisons de la hausse du prix du projet nécessiteront la publication d'un message complémentaire de la part du Conseil fédéral.<sup>26</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 27.11.1992  
SERGE TERRIBILINI

Les représentants de **six cantons** (BS, BL, SO, AG, BE, ZH) **se sont élevés contre** la volonté des CFF et de la Confédération de **transférer sur les cantons et le trafic régional leurs problèmes financiers**. Ils ont particulièrement souligné que leurs budgets ne permettaient pas de prendre en charge les lignes régionales pour lesquelles, de surcroît, la Confédération s'est engagée (Rail 2000). Une telle politique irait à l'encontre du développement des transports publics et donc des objectifs fixés en matière de protection de l'environnement.

Le DFTCE a entamé une consultation en vue de modifier la loi sur les chemins de fer au sujet du financement du trafic régional.<sup>27</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 05.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre du choix d'une variante pour le **tronçon contesté Mattsteten (BE)-Rothrist (AG)**, les CFF se sont prononcés, essentiellement pour des raisons financières, en faveur du tracé à ciel ouvert. Ils ont ainsi délaissé le projet défendu par les communes et le canton bernois avec tunnel sous le Muniberg. Pour les mêmes raisons, ils ont également rejeté une nouvelle variante effectuée par les experts des écoles polytechniques entre Liestal (BL) et Olten (SO) comprenant un tunnel sur la plus longue partie du trajet.<sup>28</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 17.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le **débat** sur l'avenir des **CFF** s'est poursuivi et le mot «**privatisation**» fut plus d'une fois prononcé. Si, pour H. Eisenring, président de la direction générale des CFF, cela devrait principalement se limiter aux activités de nettoyage et d'entretien, d'autres voix se sont faites entendre en faveur d'un rôle plus large du secteur privé dans le transport ferroviaire. Ce fut notamment le cas de l'économiste bâlois S. Borner qui a prôné de confier à des privés l'exploitation des grandes lignes rentables et de demander aux régions d'assumer elles-mêmes le trafic les concernant. Ces idées ont trouvé face à elles de sérieux adversaires, tel le député M. Béguelin (ps, VD), pour qui la gestion des CFF est quasi optimale et la privatisation un non-sens, même s'ils ne rejettent pas la possibilité d'injecter des capitaux privés dans un tel service public. Fin octobre les syndicats de cheminots de la CE, de l'Autriche et de la Suisse ont d'ailleurs organisé une journée d'action commune pour protester contre la privatisation et la dérégulation des entreprises ferroviaires. Alors que certains pays étaient touchés par des grèves d'une certaine ampleur, les cheminots helvétiques se sont limités à organiser des conférences de presse et à informer le public.<sup>29</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 20.02.1993  
SERGE TERRIBILINI

Face à l'explosion des coûts de Rail 2000, Adolf Ogi a annoncé qu'il voulait limiter les frais du projet à CHF 8 milliards, soit la moitié de son coût actuel. Cela signifie un **redimensionnement du projet** nécessitant de faire des choix parmi le paquet accepté en 1987 par le peuple. Une telle démarche pourrait signifier que le souverain serait éventuellement appelé à se prononcer une nouvelle fois. Pour sa part, la Délégation des finances des Chambres fédérales s'est également inquiétée de l'évolution des coûts de Rail 2000. Elle a considéré que le prix initial avait été sous-estimé et que, vu l'état des finances fédérales et des CFF, ainsi que les oppositions qui retardent la construction, la réalisation du projet était entravée et qu'un sévère amaigrissement s'imposait. Pour les CFF, ainsi que pour le CF, la construction par étape d'un Rail 2000 aminci ne nécessiterait pas d'arrêté fédéral supplémentaire soumis au référendum facultatif, ce qui n'est pas l'avis de H. Danioth (pdc, UR), président de la commission des transports du CE, et de la majorité de cette dernière. En fin de compte, le gouvernement a décidé de ne présenter au parlement qu'un rapport sur le nouveau projet dans le courant de

l'année 1994.<sup>30</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**

DATUM: 15.07.1993  
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gothard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gothard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (lp. 93.3262). Le conflit fut croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs.<sup>31</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**

DATUM: 18.11.1993  
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, celui-ci fut encore alimenté par **Franz Jaeger** (adi, SG), professeur d'économie à St-Gall, qui a considéré, dans un **rapport** commandé par le DFTCE, **que les NLFA pouvaient être financées et seraient rentables**. Cela fut immédiatement contesté par le DFF. Selon ce département, le montant final de la facture sera beaucoup plus élevé que prévu. De plus, la demande devrait être inférieure à ce que prévoit le DFTCE. Un échelonnement consisterait pour le DFF à renoncer à certains tronçons, peut-être même au Lötschberg. Adolf Ogi a maintenu sa position en revendiquant une égalité de traitement entre les deux axes; pour lui, outre que cela est conforme à une décision populaire, cela permet de ne pas voir le problème que sous le seul angle financier, mais de prendre en compte les dimensions politique, environnementale et européenne du projet.<sup>32</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**

DATUM: 20.11.1993  
SERGE TERRIBILINI

Pour tenter d'**aplanir ce différend**, une **rencontre** entre les **quatre partis gouvernementaux et le Conseil fédéral** s'est saisie du problème. Il a été proposé, eu égard aux difficultés financières de la Confédération, de procéder à une réalisation par étape des NLFA. Un tel échelonnement pourrait s'opérer en donnant la priorité à la construction des deux tunnels et en repoussant la réalisation des voies d'accès. Dans le plan financier 1995-1997, le gouvernement a d'ailleurs réduit de 20 pour cent le montant prévu pour les CFF et le BLS.<sup>33</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**

DATUM: 01.12.1993  
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenus à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.<sup>34</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**

DATUM: 26.07.1994  
SERGE TERRIBILINI

Le projet **Swissmetro** – train souterrain ultra-rapide à sustentation magnétique – **a été l'objet d'une importante polémique**. Alors que la Confédération et certaines entreprises privées s'y sont engagées financièrement, l'ingénieur EPFL Philippe Bovy l'a attaqué en prétendant qu'il était incompatible avec les projets suisses et européens et qu'il présentait des problèmes de faisabilité, de fiabilité et de coûts. Les promoteurs de Swissmetro, qui appartiennent au même institut de l'Ecole polytechnique que Philippe Bovy, ont vivement réagi et ont notamment accusé ce dernier, partie prenante, en tant qu'expert, à la réalisation des transversales alpines, d'agir de la sorte pour éliminer un projet concurrent. Certaines critiques à l'égard de Swissmetro ont toutefois été reprises au sein même de la commission des transports du Conseil national. Le Conseil d'Etat zurichois s'est déclaré peu intéressé par le projet et a décidé de ne pas le soutenir.<sup>35</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 21.10.1994  
SERGE TERRIBILINI

**Suite à la consultation, les CFF ont résolu, pour le Gothard, de s'en tenir à la variante de base et de ne pas répondre aux vœux des cantons, à l'exception de deux modifications.** La première concerne le prolongement du tunnel du Monte Ceneri vers Lugano (TI). La seconde prévoit la construction du tunnel de l'Urniberg dans le canton de Schwytz. Ces nouveaux éléments devraient faire croître le coût du projet jusqu'à CHF 9.97 milliards contre 9.7 pour la variante de base. Les cantons de Schwytz, d'Uri et du Tessin ont protesté contre la décision de la régie et ont demandé que toutes leurs exigences soient prises en compte. Pour le Lötschberg, les CFF ont proposé aux autorités fédérales deux variantes qui rejoignent celles mises en consultation. La première, dont le prix serait de CHF 4.15 milliards, renonce au tunnel du Niesen (BE) et à celui de Mundbach (VS), alors que la seconde (4.7 milliards) les intègre. Le Conseil fédéral devrait trancher en 1995 et le tout être mis à l'enquête en 1995-1996. Les travaux pourraient ainsi commencer en 1996. L'exploitation du Lötschberg pourrait être effective dès 2005, alors que celle du Gothard devrait intervenir deux ans plus tard.<sup>36</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 17.12.1994  
SERGE TERRIBILINI

**Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994.** Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d'Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.

Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, a proposé de séparer la question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes. Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.

Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen.<sup>37</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 08.02.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

**La controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995.** En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le

DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes.<sup>38</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 21.07.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au printemps, face à cette polémique croissante, **le Conseil fédéral** - qui depuis l'été 1994 n'avait pu s'exprimer d'une seule voix - **a affirmé sa volonté de réaliser les deux tunnels simultanément**, rejetant ainsi l'option d'échelonnement des deux projets défendue par Otto Stich au profit de celle chère à Adolf Ogi. Le gouvernement a justifié sa volonté en faisant référence notamment aux engagements européens de la Suisse, à la nécessité de respecter les choix populaires ainsi qu'aux dangers que la décision de ne construire qu'un seul tunnel ne manquerait pas de faire courir à la cohésion nationale. Sur la question du financement en revanche, le gouvernement a décidé de ne pas soumettre, contrairement à ce qui était prévu, le deuxième crédit d'engagement de CHF huit milliards au parlement, estimant que **l'aspect financier devait être repensé**. Prenant acte des conclusions de l'expertise londonienne, il a souligné notamment que le financement des deux NLFA ne devait pas se baser principalement sur des emprunts, mais sur des contributions à fonds perdus provenant de différents impôts indirects. Ces taxes permettraient de financer au fur et à mesure la construction des transversales alpines et diminueraient la charge financière que devront assumer les générations futures. Afin de repenser totalement l'aspect financier, le Conseil fédéral a cependant chargé un groupe de travail, composé des plus hauts fonctionnaires du DFF et du DFTCE, d'élaborer des propositions.

Sur la question du financement, il est à noter en outre que le parlement a transmis une motion Danioth (Mo. 95.3050) (pdc, UR) exprimant également la préoccupation que le cumul des intérêts ne rende impossible le remboursement des sommes empruntées pour la construction des NLFA. La motion demande en effet au CF de proposer un nouvel arrêté fédéral concernant le financement des NLFA de manière à permettre que les sommes provenant des droits sur les carburants soient octroyées comme contributions à fonds perdus, et non comme prêts remboursables. Le CN a adopté une motion Schmidhalter (Mo. 95.3058) (pdc, VS) à contenu similaire.<sup>39</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 23.06.2006  
MAGDALENA BERNATH

Die Ankündigung von **SBB Cargo** vom vergangenen Jahr, in der ganzen Schweiz nur noch 323 von 650 Stationen für den Schienengüterverkehr bedienen zu wollen, hatte in vielen Kantonen Proteste ausgelöst. Nach zahlreichen Verhandlungen gab das Unternehmen im Frühjahr bekannt, es habe für 170 Firmen eine spezifische Lösung gefunden, doch müssten zahlreiche Kleinkunden künftig auf die Strasse umsteigen. Mit der geplanten **Restrukturierung** könne SBB Cargo 96% des bisherigen Transportvolumens auf der Schiene behalten, und die Zahl der abzubauenden Stellen reduziere sich um 28 auf insgesamt 620. Ein Umbau des Rollmaterialservice soll die Produktivität in den Werkstätten Biel und Bellinzona erhöhen; SBB Cargo beabsichtige aber, das Werk Biel künftig mit einem starken Partner zusammen zu führen. Diese Neuausrichtung des Unternehmens bringe jährliche Einsparungen von CHF 25 Mio. Siehe auch die Antworten des Bundesrates auf eine zurückgezogene Motion Stähelin (cvp, TG) (06.3052), eine Frage Huguenin (pda, VD) (06.5084) und die Interpellationen Recordon (gp, GE) (05.3506), Müller (fdp, AG) (05.3742), Simoneschi (cvp, TI) (05.3907) und Salvi (sp, VD) (06.3118).<sup>40</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 04.07.2007  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, les CFF ont communiqué que le prix des billets ne couvrait qu'environ 40% du coût réel du transport des passagers, les 60% restants étant financés par la Confédération. Peu après, l'ancienne régie fédérale a fait savoir qu'elle souhaitait une **hausse moyenne des tarifs de 3,1%** qui devrait entrer en vigueur en même temps que le nouvel horaire, soit en décembre 2007. L'Union des transports publics (UTP) a donné son aval et déposé un projet en ce sens. S'il a accepté la hausse générale des tarifs, le surveillant des prix, Rudolf Strahm, a par contre violemment critiqué une proposition des CFF de renchérir particulièrement les lignes les plus fréquentées. Après négociations, les deux parties sont parvenues à un accord sur le gel de ces renchérissements sectoriels pendant un an, le temps d'étudier d'autres modifications possibles du système tarifaire.<sup>41</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 11.10.2008  
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont suscité une vague d'indignation lorsqu'ils ont annoncé, fin septembre, qu'ils envisageaient d'imposer une **surtaxe sur les trajets pendulaires** dès fin 2009. En principe, il s'agit de fixer le prix du billet non plus seulement sur la base de la distance du trajet, mais aussi en fonction de l'heure (creuse ou de pointe) à laquelle le trajet est effectué. La Fédération romande des consommateurs (FRC) et l'ATE ont dénoncé un abus vis-à-vis de la clientèle captive, c'est-à-dire les usagers qui dépendent des CFF pour se rendre à leur travail. Face à la virulence des critiques, les CFF ont dû faire marche arrière et reformuler leur projet. Ils ont alors communiqué leur intention de proposer des offres meilleur marché aux heures creuses, de sorte à inciter les personnes qui le peuvent à voyager en dehors des heures de pointe, sans surtaxe pour les pendulaires.<sup>42</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 02.06.2010  
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont conclu le **« contrat du siècle »** avec la firme Bombardier pour la livraison de 59 rames de train à deux niveaux pour un montant de CHF 1,9 milliard. L'annonce du choix de l'entreprise canadienne, au détriment de l'allemande Siemens et de la suisse Stadler Rail, a suscité une brève polémique, initiée par le conseiller national Peter Spuhler (udc, TG), par ailleurs patron de Stadler Rail, lequel a dénoncé une décision contraire aux intérêts de l'économie suisse et exprimé des doutes sur le prix relativement bas proposé par Bombardier (de CHF 200 millions inférieur aux offres de Siemens et Stadler). Stadler et Siemens ont toutefois décidé de ne pas recourir contre la décision des CFF.<sup>43</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 09.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

En raison de l'augmentation de la proportion de camions semi-remorques dans le trafic poids lourds transalpin, il sera nécessaire de **réaménager les tunnels sur les voies d'accès au tunnel du Gothard**, de telle sorte que leur gabarit passe de 3,8 à 4 mètres de hauteur. Interpellé dans la presse par l'entreprise de transport combiné Hupac, l'OFT a indiqué qu'il étudiait le problème de concert avec les CFF, qui doivent lui soumettre des propositions au début de l'année 2011. A priori, près de cent tunnels sont concernés et les travaux pourraient coûter de CHF 250 à 600 millions. L'office a évoqué la possibilité de les financer grâce aux recettes des taxes routières ou à travers la convention de prestations avec les CFF.<sup>44</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 20.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFT a lancé une **procédure d'audition concernant l'ordonnance d'application de la LOST**. La controverse au sujet de l'armement éventuel de la police des transports a ainsi été ravivée. Le gouvernement a proposé de renoncer à armer les policiers, estimant que la situation ne l'exige pas. Si les entreprises de transport ont partagé cette opinion, la Conférence des directeurs cantonaux de la police et le syndicat des officiers de police ont au contraire jugé nécessaire d'autoriser le port d'armes à feu.<sup>45</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 24.03.2011  
SUZANNE SCHÄR

Nach dem GAU im japanischen Kernkraftwerk Fukushima sahen sich die SBB, die Anteile an französischen Kernkraftwerken und am Meiler Leibstadt halten, zu einer öffentlichen **Stellungnahme in der Energiefrage** gedrängt. CEO Andreas Meyer wies darauf hin, dass eine allfällige Verpflichtung der Bundesbahnen, auf den Bezug von Atomstrom zu verzichten, eine Verteuerung der Fahrpreise nach sich ziehen würde. Angesichts der Tatsache, dass die SBB ein Viertel ihres Energiebedarfs aus Atomstrom decken, wäre ein solcher Verzicht nicht einfach zu bewerkstelligen.<sup>46</sup>



GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 23.02.2013  
NIKLAUS BIERI

Im Februar teilte der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mit, dass auf Anfang 2015 die sogenannte **öV-Karte** eingeführt werden soll. Diese Karte soll andere Abonnemente, Karten und Fahrausweise ersetzen: Abonnemente und Fahrausweise können auf der Karte gespeichert und mittels Abfragegerät vom Personal des Transportunternehmens auf ihre Gültigkeit überprüft werden. Die grossen Transportunternehmen versprechen sich Einsparungen durch Synergieeffekte, zudem ist die öV-Karte ein erster Schritt auf dem Weg zu differenzierten Preisen, indem sie die Sammlung von Daten über die individuelle Benützung des öffentlichen Verkehrs möglich macht. Kritische Stimmen wiesen denn auch auf das Problem des Datenschutzes hin. Kleine Transportunternehmen fürchten zudem hohe Kosten bei der Einführung von Karte und Lesegeräten.<sup>47</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 31.07.2013  
NIKLAUS BIERI

Im ersten Quartal 2013 sorgten die SBB mit einer **beispiellosen Unfallserie** für Verunsicherung bei der Kundschaft, in Medien und Politik. Bis Anfang März gab es bereits zehn Zwischenfälle, darunter aussergewöhnlich viele Entgleisungen, aber auch Zusammenstösse mit vielen Verletzten, so etwa in Neuhausen (SH), wo der Zusammenstoss von zwei Regionalzügen im Januar 26 Verletzte gefordert hatte. Die Sicherheit des Zugfahrens war im März ein wiederkehrendes Thema in den Medien. SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi verteidigte die SBB gegen den Vorwurf, die Sicherheit habe ihre Priorität zugunsten der Pünktlichkeit verloren und hielt fest, dass die Zwischenfälle kein Muster aufwiesen und also kein systematisches Problem vorliege. Ein Postulat Regazzi (cvp, TI) (13.3102) forderte im März ein externes Audit zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnnetzes, dies wurde im Nationalrat jedoch abgelehnt. Nach einem weiteren schweren Unfall mit einem Todesfall und mehreren Verletzten bei Granges-près-Marnand (VD) im Juli flammte die Diskussion erneut auf, bis Ende Jahr glich sich die Zahl der Zwischenfälle aber wieder dem mehrjährigen Durchschnitt an.<sup>48</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 15.07.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang Juli 2020 kündigte der neue Chef der SBB, Vincent Ducrot, an, das **Nachtzugangebot der SBB** ausbauen zu wollen. Dafür sollen die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB die Züge für die SBB beschaffen und unterhalten. Etwaige Ziele wären etwa Rom, Barcelona oder Amsterdam. Die SBB zeigten sich überzeugt, dass die Nachfrage nach diesen Nachtverbindungen da sei und weiter wachsen werde. Sie wiesen aber auch darauf hin, dass die Verbindungen nicht kostentragend seien. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes via Gelder aus dem neu zu schaffenden Klimafonds sei deshalb eine Voraussetzung für das Gelingen dieses Unterfangens. Die NZZ monierte in einem Meinungsartikel, dass es nicht die Aufgabe des Staates sei, eine kleine Anzahl von Reisenden via Klimafonds finanziell zu unterstützen. Für Benjamin Giezendanner (svp, AG) kam es nicht in Frage, dass die SBB Gelder aus dem neuen Klimafonds erhält, er kündigte an, dies mit einem Vorstoss (Po. 20.4019) verhindern zu wollen. Zum einen sei der Zweck des Klimafonds vom Parlament noch nicht abschliessend bestimmt und zum anderen würde es zu einer Wettbewerbsverzerrung führen, wenn die SBB in diesem Bereich subventioniert würde, während private Anbieter durch die Corona-Krise eh schon geschwächt seien. Dem pflichtete auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bei; für die Carbranche seien die Pläne der SBB ruinierend. Auch Aerosuisse zeigte sich ernüchtert und sprach von einer Wettbewerbsverzerrung. Die Grünen hingegen erachteten die Massnahme als Entzerrung des Wettbewerbs, da die Flugbranche bislang einseitig unterstützt worden sei, indem sie von der Mehrwertsteuerabgabe befreit war und auf internationalen Flügen keine Kerosinsteuer bezahlen musste.<sup>49</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 13.10.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Herbst 2020 sorgte ein akuter **Mangel an Lokführerinnen und Lokführern bei den SBB** für Schlagzeilen. Die Medien berichteten, dass aufgrund dieses Engpasses bis Mitte Dezember 2020 täglich 200 Zugverbindungen ausfallen würden, vor allem im Raum Zürich und in der Westschweiz. In der Westschweiz wurde seitens einzelner Kundinnen und Kunden und in Form des FRC denn auch bald der Ruf nach einer Ausfallentschädigung laut. Diese wollten die SBB aber nicht entrichten und verwiesen auf Ersatzmassnahmen, wie etwa extra Busfahrten für die gestrichenen Zugverbindungen. Derweilen wurde SBB-CEO Vincent Ducrot dahingehend zitiert, dass die SBB diesen Mangel nun angehen würden, nachdem sie das Problem leider lange Zeit vernachlässigt und zu wenig Personal für den Führerstand ausgebildet hätten. Derzeit befänden sich 340 Personen in Ausbildung – so viele wie noch nie – und auch Frauen sollen gemäss SBB vermehrt für diesen Beruf gewonnen werden. Ein weiteres Problem sahen die Zeitungen jedoch auch im relativ tiefen Lohn und den herausfordernden

Arbeitszeiten (Stichwort Nachtarbeit). Um den Beruf attraktiver zu machen, kündigten die SBB daher an, die Lokführerinnen und Lokführer künftig breiter auszubilden, damit sie mehrere Strecken und Zugtypen fahren können. Schliesslich wurde in den Medien auch von der Idee berichtet, Piloten in Lokführer umzuschulen, um den Engpass zu entschärfen. Ob sich diese Idee wirklich durchsetzen wird, blieb offen – in den Zeitungen wurde nur von einzelnen Personen berichtet, welche die Ausbildung zur Lokführerin oder zum Lokführer in Angriff genommen hatten.<sup>50</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 24.12.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Grossversuche mit **Tempo 30 in Wohnquartieren** konnten bisher nicht durchgeführt werden, da die Rechtsgrundlage für eine Zonensignalisation fehlte. Nachdem mehrere Gesuche abgelehnt werden mussten, schickte das EJPD eine entsprechende Änderung der Strassensignalisationsverordnung in die Vernehmlassung. Während die Neuerung selbst mehrheitlich positiv aufgenommen wurde, stiess die vorgesehene Regelung der Details auf Opposition und wurde vom Schweizerischen Städteverband, vom VCSund den Umweltorganisationen als zu restriktiv und nicht praktikabel kritisiert.<sup>51</sup>

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.<sup>52</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 23.05.2007  
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, l'Union des villes suisses a vivement regretté la **faiblesse des montants alloués au trafic d'agglomération dans le cadre du fonds d'infrastructure** (CHF 20,8 milliards sur vingt ans). Seuls CHF 6 milliards seront consacrés aux agglomérations, dont CHF 2,5 milliards ont déjà été attribués par le parlement à 23 projets jugés urgents. Les CHF 3,5 milliards restants seront répartis entre quelques programmes d'agglomération parmi les 36 en cours d'élaboration. Par conséquent, seule une partie des projets obtiendra un financement et l'objectif proclamé du fonds ne sera pas atteint faute de moyens financiers.<sup>53</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 13.07.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Juli 2020 beschloss der Bundesrat aufgrund der Corona-Pandemie auf den 6. Juli 2020 eine generelle **Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr** einzuführen. Diese gilt für Personen ab 12 Jahren, welche ein öffentliches Verkehrsmittel (inklusive Flugzeug) benutzen. Die mediale Debatte über das Maskentragen im öffentlichen Verkehr hatte sich jedoch bereits seit April 2020 entwickelt. So forderte beispielsweise die NZZ schon Ende April ein Maskenobligatorium für den öffentlichen Verkehr; von Seiten der Behörden gab es damals jedoch nur die Empfehlung, zu Stosszeiten eine Maske zu tragen. Zwei Wochen später war es erneut die NZZ, die darauf hinwies, dass auch das Personal des öffentlichen Verkehrs die Einführung der Maskenpflicht verlange, da nur wenige Fahrgäste die Empfehlung, Maske zu tragen, befolgten. Somit seien die Angestellten im öffentlichen Verkehr, sowie die Fahrgäste selber, ungeschützt. Zudem werde die Lage mit den nächsten anstehenden Lockerungsschritten noch heikler. Im Sonntagsblick folgten sodann der Ökonom Ernst Fehr, Marcel Tanner, Mitglied der Swiss National Covid-19 Science Task Force, und die Virologin Isabelle Eckerle, welche Ende Mai 2020 ein Masken-Obligatorium für den öffentlichen Verkehr forderten. Nach Ende der ausserordentlichen Lage am 19. Juni 2020 meldeten sich auch vermehrt Kantonsvertreterinnen und -vertreter zu Wort und erwägten eine Maskenpflicht für ihren jeweiligen Kanton. Als der Bundesrat schliesslich Anfang Juli 2020 die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr verfügte, ging ein kollektives «Endlich» durch die Schweizer Printpresse. Während die NZZ mutmasste, dass der Bundesrat aufgrund des Drucks einzelner Kantone gehandelt hatte, merkte La Liberté an, dass das Maskenobligatorium auch aufgrund der Empfehlungen der Swiss National Covid-19 Science Task Force zustandekommen sei. Laut Aargauer Zeitung waren auch die steigenden Fallzahlen mit ein Grund für die Maskenpflicht. Die Zeitung Le Temps stimmte dieser These zu, indem sie darauf hinwies, dass es dem Bundesrat auch um die

Symbolik gegangen sei; er wolle die Bevölkerung daran erinnern, dass das Virus noch lange nicht verschwunden sei.<sup>54</sup>

## Schifffahrt

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 29.08.1984  
CLAUDE LONGCHAMP

Die Schifffahrt auf dem Rhein stellt nach wie vor eine für die Landesversorgung wichtige Verkehrsart dar. Gegenüber dem Vorjahr vermehrte sich die im Basler Rheinhafen umgeschlagene Gütermenge um 4.1 Prozent. Der Bundesrat verabschiedete seine **Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über das Schifffahrtsregister** (BRG 84.065). Darin werden Anpassungen beim Landerecht vorgeschlagen. Im weiteren sollen die Anforderungen für die Aufnahme von Rheinschiffen ins Register erhöht und dem Stand der Technik angepasst werden.<sup>55</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 01.06.2017  
ANJA HEIDELBERGER

Die Zusprache der CHF 215 Mio. durch das Parlament im Rahmen des Nachtrags Ia zum Voranschlag 2017 erhöhten auch das Interesse der Medien an der Geschichte um die Schweizer Hochseeflotte. So veröffentlichte allen voran die Zeitung «Nordwestschweiz», die den Skandal anfänglich in den Blick der breiten Öffentlichkeit gebracht hatte, immer mehr **Details zu den Vorgängen im Rahmen der Bundesbürgschaften für die Hochseeflotte**. Im Mittelpunkt der Berichterstattung standen Hansjörg Grunder, Besitzer der zwei bankrotten Reedereien SCL und SCT, sowie Michael Eichmann, der beim BWL bis 2012 für die Vergabe von Bürgschaften an die Schweizer Hochseeschiffe zuständig war.

Die «Nordwestschweiz» verfolgte die Geschichte der mittlerweile verkauften Schiffe teilweise bis Anfang 2003 zurück. Damals habe eine deutsche Reederei mit Sitz im Thurgau den Kauf vier neuer Tanker für je CHF 26 bis 27 Mio. angekündigt; im September 2003 habe die Thurgauer Zeitung jedoch von durchschnittlichen Kosten der Tanker von CHF 32.5 Mio. berichtet – die Schiffe hätten somit noch vor Baubeginn deutlich an Wert gewonnen, betonte die Zeitung. Im Dezember 2004 habe der Bund diese Schiffe für je CHF 28.6 Mio. verbürgt. Da Bundesbürgschaften jedoch jeweils maximal 85 Prozent des Schiffswerts ausmachen dürfen, müssten die Schiffe zu diesem Zeitpunkt CHF 33.6 Mio. gekostet haben, berechnete die Zeitung. Grunder habe die vom deutschen Reeder erworbenen Schiffe beinahe gratis übernehmen können, nachdem diese in finanzielle Schieflage geraten war. Und dies, obwohl er zu diesem Zeitpunkt «gemäss einhelligen Einschätzungen von Beobachtern», wie es die «Nordwestschweiz» formulierte, finanziell ebenfalls nicht auf Rosen gebettet gewesen sei. In der Folge wurde Hansjörg Grunder gemäss Presse verdächtigt, entsprechend dem sogenannten «Schema Beluga» falsche Angaben über die Schiffspreise gemacht und dadurch überhöhte Bürgschaften kassiert zu haben.

Doch nicht nur die Höhe der Bürgschaft, sondern ihr ganzes Zustandekommen stellte die Zeitung in Frage. So dürfe der Bund nur Bürgschaften für Schiffe unter Schweizer Flagge, die «in Bezug auf ihr Gesellschaftskapitel unzweifelhaft schweizerisch» seien, vergeben; die Reederei gehörte jedoch einem Deutschen. Deshalb habe dieser die Schiffe an vier eigens dafür gegründete Schiffseigentümergeellschaften verkauft, deren Aktien in der Folge zwar zu 90 Prozent acht Schweizer Investoren und nur zu 10 Prozent dem deutschen Reeder gehört hätten, durch einen Aktionärbindungsvertrag habe Letzterer jedoch die alleinige Macht über die Gesellschaften gehabt.

Im Bezug auf die Bundesbürgschaften besonders relevant sei die Situation im BWL gewesen, berichtete die Zeitung weiter. Dort habe Eichmann in seinen 20 Jahren als Chefbeamter weitgehend freie Hand bei der Vergabe von Bürgschaften gehabt. Heute bestehe der Verdacht auf Leistungsbetrug und ungetreue Amtsführung, wie die «Nordwestschweiz» berichtete. So sei Eichmann regelmässig an Stapelläufe, Taufen, Schiffseinfluggungen und auf Reisen nach China eingeladen worden; ein Schiff sei gemäss derselben Zeitung gar auf den Namen seiner Tochter getauft worden. Nach seiner Pensionierung habe er einerseits weiterhin ein Mandat beim BWL gehabt, sei andererseits bei der Reederei von Hansjörg Grunder angestellt gewesen und regelmässig bei dem deutschen Reeder zu Gast gewesen.

Diese Vorgänge blieben jedoch gemäss Medien nicht gänzlich unbemerkt. Bereits im Jahr 2000 habe ein Aktionär von Grunder diesen beschuldigt, den Preis eines Schiffes aufgebläht zu haben, worüber «Le Matin Dimanche» berichtet habe. Der Aktionär sei zudem irritiert gewesen, weil eines der Schiffe der Reederei nach der Tochter von Eichmann benannt worden sei. Eine BWL-interne Untersuchung habe hier jedoch keine Unregelmässigkeiten ergeben. Im Jahr 2008 seien die gravierenden Probleme der SCL-SCT-Gruppe bekannt geworden. Zuvor hätten die Reedereien die Ratenzahlungen für die Bankdarlehen aufschieben können, wodurch einzelne Schiffe die gesetzlichen

Eigenkapitalvorschriften regelmässig unterschritten hätten – dies hätte sofortige Sanierungsmaßnahmen auslösen müssen. Zu diesem Zeitpunkt habe die EFK eine Administrativuntersuchung zur «Prüfung der finanziellen Führung und verschiedener Geschäftsfelder» im BWL durchgeführt und diesem darin eine «professionelle» und «zweckdienliche» Verwaltung des Bereichs Hochseeschiffahrt attestiert.<sup>56</sup>

## Luftfahrt

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 22.10.1967  
PETER GILG

**Der Versuch der im Raum von Basel domizilierten Gesellschaft Globe Air, ein Grossunternehmen für Charterflüge aufzubauen, der dem Basler Flughafen beträchtliche Frequenzsteigerungen eintrug, endete 1967 mit einem Zusammenbruch.**

In übersteigertem Expansionsdrang war der Boden seriöser Geschäftsführung und Preiskalkulation verlassen worden, und Missachtungen der Sicherheitsvorschriften hatten das Eidg. Luftamt wiederholt zum Einschreiten veranlasst. Streitigkeiten mit ehemaligen Verwaltungsratsmitgliedern sowie der Absturz einer Globe Air-Maschine über Zypern am 20. April, der 126 Menschenleben forderte, fügten dem Ruf der Gesellschaft weiteren Schaden zu. Nach erfolglosen Sanierungsbemühungen wurde im Oktober der Konkurs eröffnet.<sup>57</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 30.05.1992  
SERGE TERRIBILINI

**L'ATE et l'Association suisse contre les émissions dues à l'aviation ont menacé de lancer un référendum contre cette loi.** Ils contestaient en effet les dispositions prévoyant la possibilité pour la Confédération d'octroyer des prêts à des conditions avantageuses pour les aéroports et aérodromes du pays. Ils ont considéré cela comme une forme de subventionnement du transport aérien, jugée inacceptable pour des raisons écologiques.<sup>58</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 09.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le refus du souverain du traité EEE a créé des **difficultés pour Swissair qui s'est trouvée exclue de la libéralisation du ciel européen** et victime de certaines discriminations. Seules les suites du traité sur le transit, dont la mise en vigueur est la condition pour qu'un accord soit recherché entre la Suisse et la CE dans le domaine du trafic aérien, pourraient permettre à Swissair de bénéficier de conditions de concurrence comparables aux autres compagnies européennes. Après la votation, le Conseil fédéral a d'ailleurs décidé d'entamer des négociations bilatérales avec la CE pour y parvenir.<sup>59</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 01.12.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Lancée par la Confédération, le canton de Zurich et la société de l'aéroport, **la procédure de médiation pour résoudre le conflit des nuisances sonores** générées par Zurich-Kloten **a échoué dans sa phase préparatoire.** Les vingt-huit représentants des cantons, communes, Confédération et organisations diverses n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur des questions de procédure, en particulier sur un système de délégation permettant de limiter le nombre des participants à la table de négociation à 15. Après cet échec, le processus de consultation en vue de l'établissement de la fiche de coordination concernant l'aéroport de Zurich, qui avait été suspendu pour la durée de la médiation, a repris au niveau fédéral dans le cadre du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). (L'exploitation des aérodromes suisses repose sur un règlement d'exploitation qui détaille l'utilisation des installations. Ce règlement se fonde sur la fiche correspondante élaborée dans le cadre du PSIA, laquelle contient notamment les exigences en matière d'aménagement du territoire en vue de l'exploitation de l'aérodrome.) La consultation avait déjà eu lieu de novembre 2001 à août 2002 sans qu'aucun consensus n'ait pu être trouvé ce qui avait conduit à proposer l'organisation de la procédure de médiation citée plus haut. La Confédération a présenté le déroulement et le calendrier du processus PSIA de même que la liste des participants. Si le premier processus PSIA avait eu pour but de définir le futur concept d'exploitation de l'aéroport, en s'appuyant si possible sur un consensus entre les participants (14 cantons, l'aéroport de Zurich, Skyguide, Swiss, les organismes de la Confédération), le deuxième acte mettra en discussion les différentes variantes d'exploitation envisageables et permettra aux parties de réaffirmer leur position en vue de la décision de la Confédération. C'est sur cette base que seront ensuite élaborées la fiche PSIA et la demande de règlement d'exploitation définitif. Les cantons de Zurich, d'Argovie et de Schaffhouse, l'aéroport de Zurich (Unique), Skyguide, Swiss et plusieurs organismes fédéraux (OFAC, ARE, OFEFP, Forces aériennes) prendront part au **deuxième processus PSIA** dont la direction incombe au directeur de l'OFAC. La

Confédération tiendra les cantons limitrophes qui ne sont pas directement concernés (Thurgovie, Saint-Gall, Schwyz et Zoug) au courant de l'évolution du processus et veillera à ce qu'ils soient consultés. Il incombera au canton de Zurich d'agréger et de relayer les positions des différents acteurs zurichois. Désireuse de trouver une solution viable à l'exploitation future de Zurich-Kloten, la Confédération a offert à l'Allemagne de participer au processus de coordination PSIA.<sup>60</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 28.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

Plus de **15'000 prises de position** ont été adressées à l'OFAC, émanant principalement des riverains de l'aéroport de Zurich et des habitants des communes situées sur le tracé de l'approche orientale. Craignant que le Conseil fédéral mette en avant la variante «J optimisée» dans le cadre des négociations avec l'Allemagne, la communauté d'intérêt «Region Ost» regroupant les autorités des communes opposées à une augmentation du nombre d'atterrissages par l'approche orientale, a réclamé la suppression pure et simple de cette variante.<sup>61</sup>

#### 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 Nachtruhe beim Flughafen Basel-Mülhausen (Euroairport Basel) fordern. Die Nachtruhesperrung 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 Nachtruhe wurden auch in Genf und Bern laut. Anlässlich einer Rede vor dem Forum der Luftfahrt sprach sich Verkehrsministerin Leuthard für eine gesamtschweizerisch gültige Nachtruheregulierung für die zivilen Flughäfen aus. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland siehe hier.<sup>62</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 22.04.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im April und Mai 2020 gab es eine ausführliche mediale Berichterstattung zur geplanten **staatlichen Hilfe für die Schweizer Luftfahrtbranche**, welche aufgrund der Coronakrise fast zum Erliegen gekommen war. Diese Debatte in den Zeitungen entwickelte sich parallel zum bundesrätlichen Vorschlag und den parlamentarischen Diskussionen zu ebendiesem Thema. Die Zeitungen waren sich weitgehend einig, dass der Schweizer Luftfahrtbranche mit einem Kredit geholfen werden müsse. Die Frage war aber, zu welchen Bedingungen. So forderte etwa die Sonntagszeitung, dass der Bund spätestens dann von diesem Geschäft profitieren solle, wenn die SWISS-Airline wieder Gewinne abwerfe. Der Tagesanzeiger berichtete unterdessen von Plänen der Grünen Partei, die Hilfen an umweltpolitische Bedingungen zu knüpfen. Zudem hatten sich bereits linke und grüne Organisationen und Parteien in einem offenen Brief an den Bundesrat gewandt, in welchem sie unter anderem forderten, dass jegliche staatliche Unterstützung an klimapolitische Bedingungen geknüpft werden müsse, wie der Tagesanzeiger berichtete. Dabei war dem Genfer FDP-Politiker Bertrand Reich die Unterschrift der Genfer Ständerätin Lisa Mazzone (gp, GE) ein Dorn im Auge. In der Tribune de Genève wurde er dahingehend zitiert, dass es für eine Ständerätin nicht üblich sei, ausserhalb des institutionellen politischen Rahmens Druck auszuüben. Eine Kommentatorin in Le Temps war hingegen der Ansicht, dass auch eine Ständerätin eines Kantons mit einem wichtigen Flughafen das Recht habe, sich zu der vorgesehenen staatlichen Unterstützung der Luftfahrtbranche kritisch zu äussern.

Am 8. April 2020 folgte die Ankündigung des Bundesrates, dass er der Luftfahrtbranche subsidiär mit Krediten unter die Arme greifen wolle, aber nur, wenn die Firmen bereits alle möglichen Sparmassnahmen umgesetzt hätten. Zudem müssten künftige Erträge zuerst für die Begleichung des Kredits aufgewendet werden und es dürften keine Gelder ins Ausland fliessen. Der Tagesanzeiger stimmte hier den Anliegen der links-grünen Kreisen zu und monierte, dass der Bundesrat eine Chance verpasst habe, indem er die Unterstützung nicht an klimapolitische Bedingungen geknüpft habe. Weniger skeptisch äusserte sich hingegen Klimaforscher Reto Knutti im Sonntagsblick. Er war der Ansicht, dass bei dieser Hilfe nicht Klimapolitik betrieben werden solle. Letztere müsse breit getragen werden und solle nicht in einem Notgesetz, das wieder ausläuft, geregelt werden. Die linke Wochenzeitung fand es hingegen grundsätzlich keine gute Idee, die Luftfahrtbranche zu unterstützen, und plädierte für deren generelle Schrumpfung.

Als Ende April 2020 die bundesrätliche Botschaft eröffnete, dass der Bund die

betroffenen Fluggesellschaften und Firmen mit Krediten in der Höhe von CHF 1.9 Mrd. zu unterstützen gedenke, wurde dies erneut ähnlich kommentiert. Ein Kommentator in der Sonntagszeitung forderte zudem, dass sich die SWISS das Geld von ihren Aktionären und Aktionärinnen mittels Kapitalerhöhung beschaffen und nicht den Staat um Unterstützung bitten solle. Der Tagesanzeiger meldete kurz vor Beginn der Parlamentsdebatte, dass auch die EFK am Entscheid des Bundesrates heftige Kritik geübt habe. Dieser habe es versäumt, zu regeln, wie die Bedingungen, unter welchen die Kredite vergeben werden, kontrolliert werden können. Ständerätin Mazzone kritisierte in Le Temps denn auch, dass dem Parlament kaum Zeit geblieben sei, dieses Gesetz zu studieren und zu beraten, es sei hier lediglich um ein Durchwinken gegangen. Im Rahmen der Debatte zum Nachtrag I zum Voranschlag 2020 versuchten linke Minderheiten folglich noch einmal, die Unterstützung der Luftfahrtbranche an verschiedene klimapolitische Anliegen zu knüpfen, etwa an die Reduktion von Treibhausgasen, an die Reduktion der Inlandflüge oder an die Beteiligung an der Entwicklung synthetischer Flugtreibstoffe. Das Parlament lehnte diese Bedingungen aber allesamt ab und hiess den Vorschlag des Bundesrates gut.<sup>63</sup>

### Post und Telekommunikation

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 06.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

Afin de compenser l'accroissement des charges de la régie fédérale et d'éviter ainsi de nouveaux déficits, le conseil d'administration des PTT, approuvé en cela par **le Conseil fédéral, a décidé d'augmenter, au 1er février 1991, les tarifs postaux et téléphoniques.** Ces hausses sont également motivées par le fait que les prix pratiqués par les PTT n'ont pas changé depuis plus de six ans alors que, dans cet intervalle, le renchérissement a atteint près de 21 %. En ce qui concerne les services postaux, les mesures prises devraient rapporter 420 millions de francs par année. Elles consistent notamment en **l'introduction d'un courrier à deux vitesses (A et B)**, où la tarification sera basée sur la prestation (rapidité d'acheminement) et non plus sur le contenu de l'envoi. Cette nouvelle répartition devrait permettre une diminution du travail de nuit et une pratique plus rationnelle du tri. Dans le domaine des télécommunications, les augmentations devraient rapporter environ 220 millions de francs par année. Elles concernent en particulier la taxe téléphonique pour les zones locales et suburbaines ainsi que les appels au 111. La nécessité de nouvelles hausses pour 1992 a été envisagée par la direction générale de la régie, au vu des mauvais résultats de l'exercice 1990.<sup>64</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 07.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Dès le 1er octobre, **les PTT ont mis à disposition un service pour les entreprises** dont les communications peuvent aussi bien être **gratuites** que coûter jusqu'à deux francs, les PTT percevant de 33 à 50 centimes. Ce canal, dont l'indicatif est le 156, a immédiatement été occupé en majorité par des messageries, services de dialogues ou d'histoires racontées à **caractère érotique**, voire pornographique. Il a semblé rencontrer un grand succès mais a aussi provoqué de nombreuses plaintes, car certains ont craint qu'un tel système soit trop accessible aux mineurs. Le procureur du canton de Vaud a même dénoncé les PTT au juge d'instruction pour complicité d'infraction au code pénal qui réprime les publications obscènes. Les ministères publics de Bâle et du Tessin ont agi de même. Les PTT ont dit n'être pas responsables du contenu des messages, même s'ils ont prétendu prendre l'affaire au sérieux.<sup>65</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 07.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le conseil d'administration des **PTT a adopté un plan directeur pour l'entreprise jusqu'en l'an 2000.** De nombreux changements devront intervenir dans le cadre de l'intégration européenne et de la déréglementation prônée par la CE. Pour adapter leur structure, les PTT envisagent ainsi de séparer les comptes des départements des postes et des télécommunications, ceux-ci étant en effet très différents. En particulier, les postes emploient beaucoup de personnel et sont déficitaires, alors que les télécommunications font des bénéfices. Une séparation des deux comptes permettrait aux télécommunications d'être plus aptes à affronter la concurrence.<sup>66</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 14.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

A partir du mois d'octobre, **les PTT ont équipé les 25 centres de chèques postaux d'ordinateurs personnels**. Cela devrait signifier la suppression de 400 postes de travail.

Rudolf Trachsel, président de la direction générale des PTT depuis juillet 1989, a fait valoir ses droits à la retraite pour l'été 1992.<sup>67</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 25.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Dans son **programme de législation**, le Conseil fédéral a mis l'accent sur l'internationalisation et la diversification croissante des communications. Pour répondre à cette évolution, le gouvernement a prévu de renforcer la **compétitivité** de la Suisse et **des PTT**. Dans ce but, il a dit vouloir poursuivre son effort de libéralisation entamé depuis la révision de la loi sur les télécommunications. Par ailleurs, les PTT, dont le monopole se restreint, devraient voir leur autonomie renforcée afin d'améliorer la gestion de l'entreprise. En outre, la question de l'indemnisation des prestations d'intérêt général devrait être abordée.<sup>68</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 30.04.1992  
SERGE TERRIBILINI

Afin de succéder à R. Trachsel, **président de la direction générale des PTT** et partant pour la retraite, le conseil d'administration cherchait une personne provenant de l'économie privée, afin de conduire la régie sur la voie de la déréglementation. L'opération fut difficile, mais le choix s'orienta finalement vers **Dieter Syz** (prd), précédemment directeur général d'Alusuisse. Cela n'alla pas sans créer quelques craintes chez les syndicats, qui s'inquiétèrent de la future politique sociale de l'entreprise.<sup>69</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 15.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Même si le **service du 156 a diversifié** ses activités et que la part des **messageries roses** était en baisse, de **nombreuses plaintes** et poursuites ont encore été enregistrées à l'encontre des PTT ou des entreprises concernées. Ces dernières ont toutefois signé une charte dans laquelle ils se sont engagés à respecter une certaine déontologie (surtout en matière de protection de l'enfance) afin d'éviter d'avoir maille à partir avec la justice. Les PTT, pour résoudre leurs problèmes en la matière, ont envisagé de créer, pour le 1er avril 1993, une nouvelle ligne (157) réservée aux entreprises et aux administrations et d'où les services érotiques seraient exclus.

Un entrepreneur de messagerie rose a thème été condamné à la prison avec sursis et à une amende par le tribunal de police de Lausanne pour publication obscène. Dans le canton de Zurich, mais également au Tessin, de nombreux exploitants ont été condamnés à des amendes.<sup>70</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 23.12.1999  
LAURE DUPRAZ

A Genève, l'annonce de la fermeture d'un bureau postal, prévue pour la fin de l'année, a entraîné une mobilisation des habitants du quartier et pris des allures de revendication nationale. L'association ATTAC (Association pour une taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens) a également été à l'origine de petites manifestations à Fribourg, Delémont ainsi que dans la plupart des grandes villes du pays pour **protester** contre le projet de restructuration «Optima» et **contre le démantèlement des offices de poste**. Le Conseil d'Etat fribourgeois a par ailleurs vivement réagi au projet de fermeture de plusieurs dizaines de bureaux de poste dans le canton et jugé le programme «Optima» inacceptable et excessif. En fin d'année, la presse informait que **La Poste** envisageait de prendre des mesures drastiques pour rationaliser son réseau de distribution. Selon un document interne, elle **envisagerait de fermer la moitié de ses succursales dans les villes**, soit 188 sur les 338 succursales présentes dans les villes suisses. A terme, 600 offices de poste sur les 3'600 que compte la Suisse devraient être supprimés. 1'800 bureaux de campagne n'offriraient plus que les services de base. Le syndicat de la communication s'est opposé avec virulence à ce projet, craignant un démantèlement du service public.<sup>71</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 15.11.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

L'annonce du projet de restructuration a entraîné une cascade de **réactions négatives**. Les responsables de l'économie publique de Genève, du Valais et de Vaud ont manifesté leur désir de rencontrer les dirigeants de La Poste et les autorités fédérales. Rompant la convention collective de travail, les employés de Lausanne, Genève et des Grisons, suivis plus tard par ceux d'autres villes, ont voté la grève pour manifester contre la fermeture de leur centre de tri. Les syndicats ont exigé le maintien des postes de travail, spécialement dans les régions périphériques. Devant ce concert de protestations, La Poste a fait marche arrière en signant une trêve avec les syndicats et en s'engageant à réexaminer son projet. En échange, les syndicats de la communication et Transfair ont renoncé temporairement à des mesures de lutte. Deux variantes à l'étude ont été évoquées par La Poste ; la première prévoit de maintenir les trois centres, tout en gardant un nombre limité de petites unités régionales, dans la seconde le nombre de centres serait porté à cinq. Les deux emplacements retenus en plus se situeraient dans les régions de Lausanne et de Winterthur/Wil.<sup>72</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 01.11.2006  
MAGDALENA BERNATH

Ende Oktober gab die Post bekannt, die Kosten für ihr **Poststellennetz** bis 2009 um jährlich CHF 50 Mio. zu reduzieren, ohne dieses weiter auszudünnen. Anlass für die erneute **Reorganisation** sei gemäss Postchef Gygi die schwindende Frequentierung der Poststellen (2001-2005: Abnahme der Briefe um 37%, der Pakete um 40%, der Einzahlungen um 10%) und der damit verbundene Anstieg der Fixkosten. Konkret beabsichtigt die Post, kleine Postbüros durch Agenturen zu ersetzen, in denen Dritte das Sortiment der rund 30 am stärksten nachgefragten Postdienste bereithalten. Die rund 200 Agenturen neuen Stils werden nicht mehr aus einem Postschalter innerhalb eines anderen Geschäfts bestehen, sondern lediglich aus einer gelben Ecke mit Waage und Frankiermaschine. Zudem will die Post die Administration der verbleibenden Stellen regional zentralisieren, indem 200 grössere Lead-Poststellen für 2-20 Zweig-Poststellen verantwortlich sind. Die Reorganisation führe zum Abbau von 400-500 Stellen. SP, Grüne, Gewerkschaften und CVP befürchteten Kündigungen und einen Abbau beim Service public, SVP und FDP hingegen unterstützten die Anpassungen.<sup>73</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 16.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Als Reaktion auf die Ankündigung Gygis forderten die Poststellenleiter **Arbeitsplatz- und Lohngarantien** und drohten mit einem Streik kurz vor Weihnachten. In Neuenburg, Luzern und Lugano kam es zu Demonstrationen. Mitte Dezember einigten sich Post und Gewerkschaften auf die Grundsätze beim Umbau des Poststellennetzes: Die Post verzichtet auf Kündigungen und gewährt eine Lohngarantie. Die Leiter zurückgestufter Poststellen erhalten bis spätestens 2011 die heutigen Nominallöhne; ihren über 55-jährigen Kollegen wird das, zusammen mit einer Beschäftigungsgarantie, bis zum Pensionsalter zugesichert. Bereits im November verständigten sich die Post und die Gewerkschaften Kommunikation und Transfair auf Lohnerhöhungen. Angestellte mit tieferen Löhnen erhalten 2007 2% mehr, jene mit höheren Gehältern 1,8% mehr Lohn. Weitere 0,4% der Lohnsumme werden für leistungsbezogene Massnahmen eingesetzt.<sup>74</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 27.02.2007  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, la direction de l'ancienne régie et le Syndicat de la communication sont parvenus à un **accord au sujet de la réforme Ymago**. Le plan social ainsi ratifié prévoit que la suppression des 400 à 500 emplois s'accomplira sans licenciements économiques ni réduction des taux d'activité. Les salaires des responsables d'office âgés de plus de 55 ans seront garantis jusqu'à la retraite, et ceux des plus jeunes jusqu'en 2011. Se félicitant du résultat des négociations, le syndicat a toutefois rappelé son opposition à la transformation de 200 offices en agences dans des épicerie.<sup>75</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**DATUM: 24.03.2007  
NICOLAS FREYMOND

L'autorité de régulation du marché postal PostReg a critiqué la décision de la Poste d'**augmenter de 30 centimes les frais de traitement pour les versements en espèces au guichet**. Jugeant la hausse disproportionnée (+23%), l'autorité de contrôle a estimé qu'un renchérissement de 10 centimes aurait été acceptable. Elle a également contesté la nécessité économique de cette mesure, en soulignant les excellents résultats d'ensemble de PostFinance. Le directeur général de la Poste, Ulrich Gygi, a réagi en niant la compétence de PostReg. La Poste occupant une position dominante sur le marché postal, Monsieur Prix est la seule autorité compétente pour se prononcer sur les tarifs postaux. Or, le surveillant des prix, Rudolf Strahm, a étudié la décision de la Poste et conclu que le prix de la prestation concernée avait été fixé correctement. Le



directeur de l'ancienne régie a par conséquent refusé de revenir sur sa décision.<sup>76</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 13.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

L'année 2009 a été marquée par de **vives tensions à la tête de la Poste**. Dès la procédure de recrutement du nouveau président du conseil d'administration (CA), l'année précédente, plusieurs membres du CA (notamment Anton Menth et Rudolf Hug) ont vivement critiqué le choix du Conseil fédéral de nommer Claude Béglé, ancien cadre de la Deutsche Post, au lieu de privilégier un homme du sérail, garant de la continuité, en l'occurrence Michel Kunz. Evincé, ce dernier avait finalement été nommé directeur de la Poste, succédant ainsi à Ulrich Gygi, sans que le tout nouveau président du CA ne soit consulté. Une fois en place, Claude Béglé a essuyé de nouvelles critiques lui reprochant en particulier une activité médiatique excessive, signe, selon ses détracteurs, de sa volonté de renforcer son pouvoir au sein de l'entreprise publique au détriment du directeur, M. Kunz. Les relations entre Béglé et Kunz se sont détériorées à partir de septembre, lorsque le CA a fait part de sa volonté de participer plus activement aux réflexions concernant la stratégie de l'entreprise. Sous l'impulsion de son président, le CA a entamé une véritable réforme des instances dirigeantes de l'entreprise, qui s'est traduite, fin octobre, par une série de décisions de principe maquant une rupture avec le fonctionnement antérieur. En décembre, tout juste une semaine après le tollé médiatique suscité par la proposition de Kunz d'introduire une redevance postale pour compléter le financement de la desserte de base, la Poste a annoncé le départ immédiat de Michel Kunz et son remplacement par Jürg Bucher, chef de PostFinance. Justifié par des « divergences de vue sur des questions fondamentales », le départ de Kunz a été présenté par la presse comme la victoire de Béglé dans la lutte de pouvoir qui opposait les deux hommes depuis des mois. Outre le conflit de pouvoir, les deux hommes étaient en désaccord sur la stratégie : face à la baisse du volume du courrier (-4,9% en 2009), Kunz voulait réduire les coûts alors que Béglé et le CA voulaient équilibrer les comptes en développant les activités de PostFinance.

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 23.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'annonce par la Poste, en début d'année, du lancement de l'examen de quelques 500 offices postaux dans le cadre de sa **stratégie d'optimisation du réseau national**, les autorités des cantons de montagne ou à prédominance rurale ont fait part de leur inquiétude. La tension est encore montée d'un cran lorsque le syndicat de la communication (Syndicom) a publié une liste de 1'150 bureaux menacés, selon lui, de fermeture. Pour calmer les esprits, la Poste s'est fendue d'un communiqué rappelant son objectif de maintenir et même renforcer un réseau postal dense couvrant l'ensemble du territoire et a catégoriquement rejeté les accusations de démantèlement. La direction de l'ancienne régie a ainsi précisé que l'examen en cours de 420 des 2'380 points d'accès au réseau (2'154 offices et 226 agences postales) visait avant tout à évaluer l'adéquation de l'offre de prestations aux besoins des populations concernées. L'effort n'a que partiellement porté ses fruits, l'inquiétude demeurant vive et les mobilisations locales se multipliant. En fin d'année, la Poste a communiqué le résultat de l'évaluation des 114 premiers sites examinés. Parmi ceux-ci, 30 demeureront des offices, alors que 49 offices seront transformés en agences et un service à domicile sera introduit pour desservir 32 localités. Trois offices – deux dans le canton de Vaud et un à Rorschach (SG) –, seront purement et simplement supprimés.<sup>77</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 24.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Au lendemain du départ de Kunz, la presse alémanique a pressé le président du conseil d'administration (CA) de présenter la stratégie qu'il entendait mener. Béglé a présenté une **stratégie orientée vers l'international** et essuyé une pluie de critiques de tous bords. Les conseillers nationaux Franziska Teuscher (pe, BE), Norbert Hochreutener (pdc, BE) et Ulrich Giezendanner (udc, AG) ont solennellement mis en garde Claude Béglé, lui rappelant que la Poste, à l'instar de Swisscom, n'est pas une entreprise privée et que l'expansion à l'étranger comporte trop de risques. Profitant de ce climat électrique, Rudolf Hug a démissionné du CA avec pertes et fracas, invoquant des désaccords insurmontables avec Claude Béglé concernant la stratégie et la direction du groupe. Moritz Leuenberger a réitéré son soutien à Claude Béglé et vertement critiqué l'attitude inutilement polémique de Rudolf Hug. Afin de calmer les esprits, il a en outre relativisé les ambitions internationales du géant jaune, admettant les risques encourus. La réforme de la gouvernance d'entreprise de la Poste visait à clarifier la répartition des tâches opérationnelles et stratégiques et à intensifier la collaboration entre la direction et le conseil d'administration. Concrètement, les fonctions stratégiques ont été concentrées dans les mains du CA.<sup>78</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 18.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

La crise à la tête de La Poste s'est amplifiée avec l'annonce, au début de l'année sous revue, de la **démission du conseil d'administration (CA) de Wolfgang Werlé**, motivée par des divergences avec le nouveau président du CA, Claude Béglé, concernant la réorientation stratégique vers l'international proposée par ce dernier. Ce nouvel épisode dans la lutte de pouvoir opposant le nouveau venu à l'ancienne garde de La Poste a alimenté les spéculations sur l'avenir de Claude Béglé à la tête de l'entreprise publique et sur une hypothétique réorganisation de sa direction lors du renouvellement intégral du CA prévu au printemps. Le PS et l'UDC ont catégoriquement rejeté l'internationalisation des activités du géant jaune, jugeant les risques excessifs et prenant pour exemple les déconvenues de Swisscom (avec le rachat de la société italienne Fastweb) et surtout de Swissair. Les commissions des télécommunications des chambres (CTT-CE/ CTT-CN) ont quant à elles appelé Moritz Leuenberger à intervenir afin de mettre un terme à cette crise et de ramener le calme au sommet de La Poste. Ainsi sommé de réagir, le chef du DETEC a annoncé la création d'un groupe de travail chargé d'examiner le fonctionnement du CA dans la perspective de son renouvellement intégral et d'élaborer des critères en vue de l'examen des candidatures au CA. Alors que des rumeurs diffusées par l'hebdomadaire "Sonntag" jetaient le soupçon sur la procédure de nomination de Claude Béglé, la CTT-CE a auditionné le ministre socialiste et conclu à la correction de ladite procédure. L'hebdomadaire "Bilanz", relayé par la presse dominicale alémanique, a fait état de mandats de consultant de Claude Béglé en Inde pour un taux d'activité estimé à 75%, parallèlement à son activité à la présidence du CA de La Poste (50%).<sup>79</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 20.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

Peu après ces nouvelles attaques et moins d'une année après sa prise de fonction, **Claude Béglé a annoncé sa démission**, invoquant les « attaques non pertinentes contre [sa] personne, associées à des diffamations publiques ». Réagissant à cette annonce, les partis ont unanimement demandé au Conseil fédéral d'assigner une ligne stratégique claire à La Poste. Le PLR a jugé nécessaire de nommer une personnalité politique solide à la présidence du Conseil d'administration (CA), tandis que l'UDC a réclamé que le gouvernement in corpore se saisisse du dossier de La Poste, critiquant au passage sa gestion par Moritz Leuenberger. Le PS a quant à lui plaidé pour un rééquilibrage des rapports entre CA et direction et exclu un retour au pouvoir de la « vieille garde ». Si la presse romande a souligné la virulence de sa consœur alémanique, le président du PDC, Christophe Darbellay, a dénoncé une « campagne haineuse organisée par quelques apparatchiks ». Le président de la CTT-CE, Christoffel Brändli (udc, GR) a pour sa part estimé que les compétences de Claude Béglé n'étaient pas en cause, jugeant positivement le choix de Moritz Leuenberger.<sup>80</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 21.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

Dès le lendemain après la démission de Claude Béglé, le Conseil fédéral a annoncé la **nomination de Peter Hasler**, ancien directeur de l'Union patronale suisse (UPS), à la présidence du Conseil d'administration (CA) de La Poste. Interrogé sur la rapidité de cette nomination, Moritz Leuenberger a confié avoir lancé la procédure de sélection suite à l'annonce de la démission de Wolfgang Werlé, deux semaines auparavant. Par la même occasion, il a révélé que l'enquête du groupe de travail avait conclu à l'impossibilité de rétablir les liens de confiance entre Claude Béglé et les cadres supérieurs du géant jaune, rendant nécessaire un changement à la présidence du CA. Cette nomination a été globalement bien accueillie par les partis politiques, exception faite de l'UDC, qui a dénoncé une élection précipitée. Le PLR et le PDC ont salué le choix d'une personnalité expérimentée et parfaitement en phase avec la culture politique suisse, alors que le PS a émis quelques réserves quant à l'adéquation des conceptions de l'ancien patron des patrons au fonctionnement des services publics. Les syndicats ont exprimé leur satisfaction, voyant dans le zurichois une personne apte au compromis. La presse a pour sa part relevé la méconnaissance de Peter Hasler du secteur postal.<sup>81</sup>

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.<sup>82</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 24.03.2020

BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Frühjahr 2020 wurde in den Printmedien wieder vermehrt über den **Mobilfunkstandard 5G** berichtet. Auslöser für die Intensivierung der Debatte war wahrscheinlich ein im November 2019 veröffentlichter Bericht der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe «Mobilfunk und Strahlung». Dieser Bericht brachte gemäss den Medien aber keine Gewissheit, dass 5G keine Gefahr für Mensch und Umwelt bedeute, daher habe die Arbeitsgruppe bei der Frage der Senkung der Anlagegrenzwerte auf eine Empfehlung verzichtet.

Viele Personen sähen die Politik in der Pflicht, einen Entscheid über den weiteren Ausbau von 5G zu treffen. Gleichzeitig versuchten sie aber, die politischen Akteure in ihrem Sinne zu beeinflussen. So berichteten beispielsweise das St. Galler Tagblatt sowie die Aargauer Zeitung über Kundgebungen seitens der 5G-Gegnerinnen und -Gegner, die Ende Januar 2020 in vielen verschiedenen Städten stattfanden. Fünf Gruppierungen hatten gemäss Zeitungsberichten sogar eine Volksinitiative angekündigt: für zwei Initiativen wurden im Oktober 2020 bereits Unterschriften gesammelt. Auf der kritischen Seite seien auch einige Politikerinnen und Politiker von links und rechts einzuordnen. Zudem seien auch etliche Gemeinden skeptisch gegenüber 5G eingestellt und legten gegen den Bau von Antennen Rekurse ein. Auf Kantonsebene hatten Genf und Neuenburg je eine Standesinitiative betreffend ein Moratorium für den Ausbau der 5G-Technologie eingereicht, wie die Medien berichteten. Für die kritischen Stimmen liege das Problem generell darin, dass die Auswirkung der Strahlung auf die Gesundheit nicht bekannt sei und das Vorsorgeprinzip eingehalten werden müsse. Die NZZ bezeichnetet schliesslich auch das BAFU als eine den 5G-Ausbau verzögernde Kraft, indem es für die Ausarbeitung von Richtlinien extrem viel Zeit benötige.

Auf der 5G-Befürworterseite stuften die Medien vor allem die Telekommunikationsanbieter, Organisationen wie Economiesuisse oder den SGV sowie einige Vertreterinnen und Vertreter der Wissenschaft ein. Economiesuisse beispielsweise dränge auf den Ausbau der 5G-Antennen. Da sich das Datenvolumen dauernd vergrössere, würden die Netze bald an ihre Grenzen stossen und dadurch werde in Zukunft die Qualität der Internetverbindung leiden. Wie der Tagesanzeiger berichtete, argumentierten die Mobilfunkanbieter sehr ähnlich: Die Schweiz verliere den Anschluss an die Welt, wenn sie bei 5G nicht vorwärts mache respektive mehr Antennen gebaut werden dürften. In der Aargauer Zeitung und der NZZ wurden schliesslich zwei Experten zitiert, die beide Mitglied der oben genannten Arbeitsgruppe «Mobilfunk und Strahlung» waren. Diese beiden Wissenschaftler forderten die Forcierung des Antennenbaus für 5G: Dadurch sinke allgemein die Strahlenbelastung im Vergleich zu 4G, da die neuen Antennen viele kleine, fokussierte elektrische Felder erzeugten, deren Stärke je nach Benutzervolumen variere. Zudem werde ohnehin nur fünf Prozent der Strahlung durch die Antennen abgesondert, 95 Prozent der Strahlung gehe von den Endgeräten (beispielsweise Mobiltelefon) aus.<sup>83</sup>

1) Presse des 18.7. et 19.7.90; BaZ, 21.7.90.; NZZ et JdG, 4.9.90.; Presse des 27.7., 31.7., 8.8. et 9.8.90; NZZ, 28.7 et 4.8.90;

BaZ, 1.8.90; SGT, 7.8.90; LNN, 13.8.90; 24 Heures, 14.8.90; DP, 1004, 16.8.90.

2) Presse des 14.8., 29.8., 30.8. et 31.8.90; JdG, 25.8.90; TA, 31.8.90; DP, 1006, 6.9.90.

3) BZ, 5.10.90; JdG, 6.10. et 18.12.90.

4) FF, 1992, III, p. 1 ss.

5) Presse du 19.5.92.

6) LT et. SZ, 30.6.10; SoS, 10.7.10; NZZ, 13.8.10.

7) NZZ und TA, 21.11.11; Presse vom 22.11.2011; Lit. "Institut für Wirtschaftsstudien Basel (Hg.) (2011). Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels und der Bau einer zweiten Röhre".

8) Presse vom 16.2.11, CdT, 30.3. (Kostenschätzungen der Tessiner Bauunternehmer), 31.3. (Verladekonzept der Alpeninitiative) und 9.5.11; SoS, 21.4., 28.5. und 19.12.11; NLZ, 16.6.11 (Gotthard-Komitee); NZZ, 21.11.11.

9) "BAV ASTRA BAFU (2013). 2. Semesterbericht Monitoring Flankierende Massnahmen".

10) Blick, CdT, LT, NZZ, 3.9.20; Blick, CdT, TA, 4.9.20; AZ, Blick, CdT, LT, TA, 5.9.20; CdT, 8.9.20; WW, 10.9.20

11) SGT, 17.7.82

- 12) AB NR, 1984, S. 973 f.; AB NR, 1984, S. 975 f.; NZZ, 13.3., 1.9., 18.9. und 9.2.84; TAM, 29.9.84; BaZ, 2.11. und 22.12.84; SGT, 6.11.84
- 13) AB NR, 1986, S. 1624 ff.; AB NR, 1986, S. 1658; AB NR, 1986, S. 632; AB NR, 1986, S. 633 ff.; AB NR, 1986, S. 638; AB NR, 1986, S. 639; AB NR, 1986, S. 642 f.; AB SR, 1986, S. 102 f.; BUS (1986). Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs 1950-2000.; BaZ, 16.1., 1.8., 19.8. und 3.9.86; Vr, 14.3. und 13.5.86; NZZ, 21.3., 27.3., 23.4. und 2.9.86; BZ, 3.4. und 17.12.86; Bund, 12.5.86; SGT, 12.5. und 24.6.86; TA, 13.5., 5.6., 27.6., 16.8., 22.8. und 29.12.86; Vat., 13.5., 1.10.86; Presse vom 18.9.86; VCS-Zeitung, 1986, Nr. 3, S. 9; Verkehrswirtschaft 1986, S. 113 ff.; H. Guggenbühl, «Bauen für den Unterhalt», in Bilanz, 1986, Nr. 2, S. 40 ff.; Mühlemann (1986). Zur Zukunft des Autos.; Studer (1986). Strassenverkehr und Umweltschutz.; Verhandl. B. vers., 1986, V, S. 103 f.; Verhandl. B.vers., 1986, S. 37
- 14) JdG, 17.5.90.; Presse du 3.3.90; Suisse, 16.6.90.
- 15) BO CE, 1991, p. 954 ss.; BO CN, 1991, p. 1049; BO CN, 1991, p. 2276 ss.; Presse du 27.11., 10.12., et 11.12.91; Suisse, 6.11.91; NQ, 2.11. et 19.12.91.
- 16) Presse du 3.7 et 8.11.04 (manifestation); QJ, 9.7.04; LT, 19.10.04; 24h, 5.11.04.
- 17) NZZ, 8.12.07.
- 18) AS, 1985, S. 1887 ff.; TA, 5.8.85; 28.9.85; Presse vom 3.9. 22.10 und 21.11.85; NZZ, 31.10.85.
- 19) BaZ, 9.1., 23.1., 27.1., 3.3., 7.4., 20.4., 13.5., 18.5., 22.5., 29.5., 10.6., 27.6., 1.7., 9.8., 18.8., 26.8., 6.9., 29.9. et 21.11.89; NZZ, 8.3.89, 1.9.89, presse du 14.3.89, 24.8.89, 25.8.89; Bund, 25.1., 6.2. et 15.4.89; TA, 10.2.89, 20.7.89; BZ, 16.3. et 11.9.89; SZ, 11.4.89, 1.6.89 et 21.6.89. Ww, 14.12.89; SHZ, 23.3.89; JdG, 31.3. et 6.11.89; TA-Magazin, 41, 13.10.89
- 20) Bund, 30.3., 6.4., 20.4., 11.5. et 22.6.90; TW, 1.6., 5.6. et 13.8.90.; Suisse 7.7.90; NZZ, 24.11.90. Cf. infra, TGV.
- 21) NZZ, 13.6.91; JdG, 2.9.91.
- 22) Presse du 15.10. et 13.11.91.
- 23) BO CE, 1991, p. 1048; BO CN, 1991, p. 2274; Presse du 19.7., 22.8., 26.8., 19.11. et 21.11.91; SHZ, 31.7.91; NZZ, 21.9.91; SHZ, 10.10.91.
- 24) JdG, 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.
- 25) Presse du 2.5 et 9.5.92.
- 26) Presse du 22.5 et 13.6.92.
- 27) Presse du 10.7.92; NZZ, 27.11.92.
- 28) BaZ, 21.10, 9.11 et 5.12.92; NZZ, 17.10.92, 5.12.92; TA, 17.10.92; Presse du 10.10.92.
- 29) NQ, 10.1, 15.1 et 28.10.92; JdG, 11.1.92; TA, 25.1.92; SHZ, 30.1.92; Ww, 6.2.92; presse du 16.5 et 21.11.92; SHZ, 1.10.92; BaZ, 17.12.92.
- 30) Presse du 21.1, 29.1, 30.1, 12.5.93, 3.3.93, 31.8 et 9.9.93; BZ, 1.7 et 2.7.93; NQ, 28.1.93; Lib., 12.2.93; NZZ, 20.2.93.
- 31) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2, 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5, 8.6, et 15.6.93; TA, 8.5, 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5, 12.5, 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.
- 32) TA, 15.10 et 16.11.93; presse des 17.11 et 18.11.93.
- 33) Presse du 13.11.93.
- 34) BO CE, 1993, p. 472 ss.
- 35) JdG et 24 Heures, 20.1.94; La Suisse et BaZ, 22.1.94; SoZ, 23.1.94; BaZ, 26.1.94; TA, 23.7.94; NQ, 26.7.94.
- 36) Presse des 19.10 et 26.10.94; LZ, 20.10.94; NZZ, 21.10.94.
- 37) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7, 29.7, 8.8, 15.8, 19.8, 10.11, 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.
- 38) Presse du 30.1, 4.2, 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95
- 39) BO CE, 1995, p. 707 s.; BO CN, 1995, p. 1600 s.; BO CN, 1995, p. 1824; Presse des 21.2, 7.3, 12.5 et 13.5.95; SGT, 28.2.95; NQ, 28.6.95; TA, 21.7.95.
- 40) AZ, 12.1. und 3.2.06; QJ, 14.1.06; BaZ, 10.2.06; Presse vom 2. und 18.3.06; AB SR, 2006, S. 464 f.; AB NR, 2006, S. 305 sowie Beilagen I, S. 355 f., 449 f. und 604 f., Beilagen III, S. 687 f.
- 41) Presse des 9.1, 15.1 et 4.7.07 (Monsieur Prix).
- 42) TA, 26.9., 3.10 et 4.10.08, LT et NLZ, 27.9.08; NZZ, 29.9.08; Lib. et 24h, 6.10.08; LT, 11.10.08 (marche arrière).
- 43) Presse du 31.3, du 14.5 (décision), du 28.5 (Stadler) et du 2.6.10 (Siemens).
- 44) TA, 28.5.10 (Hupac); presse des 28.10, 29.10 et 9.11.10.
- 45) NZZ, 20.11.10.
- 46) SGT 22.3. und 24.3.11.
- 47) SO, 17.2.13; NLZ, 19.2.13; NZZ, 23.2.13.
- 48) AB NR, 2013, S. 1186; SBB Jahresbericht 2013; SO, 10.3.13; NWS, 12.3.13 und 31.7.13.
- 49) AZ, 4.7., 18.8.20; TG, 19.8.20; AZ, CdT, NZZ, 16.9.20; WOZ, 17.9.20; SoZ, 20.9.20; AZ, 21.9.20; SoZ, 27.9.20; TA, 28.9.20
- 50) Blick, 2.10.20; TA, 10.10.20; Lib, 12.10.20; TA, 13.10.20; NZZ, 19.10.20; So-Bli, 1.11.20; Lib, 10.11.20; TA, 28.11.20
- 51) AB NR, 1988, S. 1657; AB NR, 1988, S. 1947 f.; AB NR, 1988, S. 990; Presse vom 19.12.88; Vat., 21.1. und 11.2.88; BZ, 22.1.88; NZZ, 21.5. und 24.12.88; BaZ, 7.6. und 20.12.88; LNN, 21.12.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 8, S. 21
- 52) 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.
- 53) AZ, Bund et 24h, 23.5.07.
- 54) LT, 25.4.20; NZZ, 29.4.20; LT, 30.4., 1.5.20; NZZ, 19.5., 20.5.20; So-Bli, 24.5.20; NZZ, 26.5.20; AZ, 23.6.20; NZZ, 24.6.20; CdT, 1.7.20; AZ, LT, Lib, NZZ, TG, 2.7.20; LT, 3.7.20; LT, NZZ, 4.7.20; CdT, 6.7.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 7.7.20; NZZ, 14.7.20
- 55) BBl, 1984, II, S. 1453 ff.; BaZ, 22.2.85; Jahrbuch für schweizerische Verkehrswirtschaft, 1984, S. 218 ff.
- 56) EFK Prüfbericht vom September 2010; Medienmitteilung Fin-Del vom 20.4.18; AZ, 28.6., 4.7.17; NZZ, 5.7.17; WW, 6.7.17; TA, 21.7.17; Blick, 27.7.17; AZ, 2.8., 3.8.17; NZZ, 8.8.17; AZ, 22.8.17; SoZ, 27.8.17; AZ, 11.9., 23.9.17; NZZ, 26.9.17; AZ, 11.12.17; NZZ, 12.12.17; AZ, 13.12.17; NZZ, 15.12.17; BU, 28.12.17; AZ, 29.12.17, 18.1., 20.1., 1.3., 3.3., 9.3., 16.3., 26.3.18; AZ, SGT, 21.4.18; AZ, 23.5.18; AZ, 20.6.18; AZ, LZ, NZZ, TA, 27.6.18; AZ, 28.6., 12.7., 18.7.18; NF, 19.7.18; SGT, 3.8.18; AZ, 1.9.18; SGT, TA, 24.9.18; TA, 3.10.18; AZ, 4.10.18; So-Bli, 21.10.18; SGT, 4.1.19; AZ, 25.1.19; NZZ, 8.4.19; AZ, 12.4., 18.4.19; SGT, TA, 3.7.19; TA, 20.7., 6.9., 7.9.19
- 57) NZ, 5.4., 6.4., 2.5. und 18.10.67; BN, 7.4., 2.5., 6.10., 21.10. und 22.10.67; NZZ, 13.4., 20.4., 21.4., 4.5., 10.5., 23.6. und 20.10.67.
- 58) Presse du 30.5.92.
- 59) JdG, 25.6.92; presse du 23.9, 24.11, 10.12, 11.12 et 17.12.92; NQ et NZZ, 9.12.92.
- 60) OFAC, communiqué de presse, 26.10.04; DETEC, communiqué de presse, 1.12.04.; Presse du 17.7.04; DETEC, communiqué de presse, 16.7.04.
- 61) SGT, 28.10.10.
- 62) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11
- 63) TA, 1.4., 3.4.20; AZ, TA, 4.4.20; SoZ, 5.4.20; LT, 6.4.20; NZZ, 7.4.20; TA, 8.4.20; AZ, Blick, NZZ, TA, WoZ, 9.4.20; So-Bli, 12.4.20; TG, 14.4.20; LT, 15.4.20; NZZ, 17.4.20; LT, TA, 21.4.20; So-Bli, 26.4.20; TA, 28.4.20; AZ, Blick, LT, NZZ, TA, 30.4.20; TA, 2.5.20; SoZ, 3.5.20; AZ, TA, 4.5.20; AZ, LT, NZZ, 5.5.20; TA, 6.5.20; NZZ, TA, 8.5.20; AZ, 11.5.20
- 64) Ww, 26.4.90; LM, 28.4.90; presse du 18.5. et 28.6.90; Suisse, 12.11.90; TW, 6.12.90. Augmentations pour 1992: NZZ et LM, 13.7.90, 24 Heures, 16.5.90.
- 65) LM, 5.10.91; 24 Heures, 10.10., 11.10. et 12.10.91; 15.10.91; Suisse, 15.10.91; Presse du 16.10. et 23.10.91. TA, 11.10.91; SGT, 24.10.91; NZZ, 26.10.91; Ww, 7.11.91.
- 66) Presse du 2.3. et 7.12.91.
- 67) Presse du 4.4.91 et du 14.12.91.
- 68) FF, 1992, III, p. 1 ss.
- 69) Bund, 20.3.92; JdG, 23.3.92; presse du 3.4, 9.4, 27.4, 30.4 et 2.8.92; Lib., 11.4.92; BZ, 23.4.92.
- 70) Presse du 17.1, 29.2, 3.3, 10.3, 11.3, 28.3, 30.5, 8.7, 10.7 et 15.12.92; NZZ et JdG, 4.3.92; LM, 22.10.92; NZZ, 23.10.92; NQ,

13.12.92.

71) LT, 2.12.99; Lib., 23.12.99; OJ et NZZ, 23.12.99.; Presse du 10.12.99.

72) Presse du 24.10, 29.10 (grève), 7.11 (réexamen et variantes), 12.11 (grève) et 15.11.02 (critiques cantonales); LT, 26.10 (responsables cantonaux VD, VS et GE) et 5.11.02 (grève); 24h, 28.10.02 (USS); TG 5.11.02 (grève).

73) Presse vom 30.10. und 1.11.06.

74) Presse vom 6.11., 27.-28.11. und 16.12.06; Presse vom 18.11.06.

75) LT, 27.2.07.

76) NZZ et TA, 21.3.07; Lib., 24.3.07 (Ulrich Gygi).

77) NZZ, 7.2.09; presse du 4.4 au 17.4 et du 23.12.09; La Poste, communiqué de presse, 15.4.09.

78) SoZ, 8.2.09; BZ, 9.2 et 29.8.09; presse du 3.9, du 31.10, du 5 au 7.12 et du 15 au 24.12.09.

79) Presse du 6.1 au 12.1.10; SZ, 17.1.10; presse du 18.1.10.

80) Presse du 20.1.10.

81) Presse du 21.1.10.

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

83) AZ, 3.1., 4.1.20; CdT, 18.1.20; TA, 20.1.20; CdT, 21.1.20; LT, NZZ, 23.1.20; AZ, 27.1.20; SoZ, 2.2.20; SGT, 3.2.20; BU, 5.2.20; AZ, SGT, 8.2.20; LT, NZZ, 11.2.20; CdT, 12.2.20; LT, 13.2., 26.2., 28.2.20; LT, NZZ, 12.3.20; BZ, 13.3.20; LT, NZZ, 25.3.20