

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Studien / Statistiken
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Studien / Statistiken, 1991 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Umweltschutz	3
Lärmschutz	3

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
LHand	Loi sur l'égalité pour les handicapés

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Laut dem Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer (Vestra) nahm der **Güterverkehr** innerhalb Europas in den letzten zehn Jahren jährlich um 2,4% zu. Dabei wurde 72% der Gesamtmenge auf der Strasse, 16% auf der Schiene und 12% auf dem Wasser oder durch Pipelines transportiert. In der Schweiz wuchs die Gütermenge im alpenquerenden Verkehr im gleichen Zeitraum von 24,5 auf 34,1 Mio Tonnen (rund 40%) an. Der Marktanteil der Bahn sank auf 65% (-7 Prozentpunkte), während die Strasse ihren Anteil von 27% auf 35% steigerte. Angesichts der Prognosen des ARE, dass der Güterverkehr in der Schweiz bis 2030 um 56% zunehmen, forderte der Präsident der Vestra mehr Bundesmittel für den Ausbau von Strasse und Schiene.¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 09.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a publié les résultats de son étude sur les **coûts externes du trafic pour l'année 2005**. De 2000 à 2005, les coûts, notamment environnementaux et relatifs à la santé, causés par le trafic routier et ferroviaire mais payés par la collectivité ont crû de 24,2% pour atteindre CHF 8,5 milliards (contre CHF 6,9 milliards en 2000). Fait remarquable, les coûts du trafic routier ont connu une hausse beaucoup plus forte (+25,2%) que ceux du trafic ferroviaire (+9%), imputable principalement aux accidents, à la pollution de l'air, aux atteintes au climat, ainsi qu'aux embouteillages. Globalement, le résultat s'explique par quatre facteurs : le renchérissement, l'amélioration des techniques de mesure des nuisances sonores, la croissance des émissions du trafic (y compris les poussières fines) et le vieillissement de la population, les personnes âgées étant plus sensibles aux substances polluantes. Dans l'ensemble, 95% des coûts (CHF 8,07 milliards de francs) sont dus à la route, le reste l'étant au chemin de fer (CHF 455 millions). L'ARE a expliqué cela non seulement par le fait que 82% du trafic voyageur et 60% du trafic marchandises se font par la route, mais aussi par les niveaux des émissions polluantes et du risque d'accident, sensiblement plus élevés que pour le transport par rail. Enfin, l'ARE a relevé que même le trafic poids lourds ne couvre pas ses coûts externes malgré la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le relèvement de la RPLP décidée par le Conseil fédéral en 2007 est toutefois censé corriger cet état de fait.²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 18.06.2014
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Handen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.³

Eisenbahn

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 16.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Les résultats d'une **étude de faisabilité concernant Swissmétro** ont été présentés. Swissmétro consiste en des tunnels de 4,5 mètres de large à 40 mètres sous terre, dans lesquels des rames en sustentation magnétique pourraient transporter 850 passagers à une vitesse de 500 km/h. Il ressort de cette étude que le projet serait réalisable rapidement (15 ans), aurait de faibles coûts d'exploitation, connaîtrait peu d'usure de matériel, aurait une sécurité élevée, serait un mode de transport écologique et serait économiquement avantageux pour la Suisse. Le coût du tronçon Genève-Saint-Gall a été estimé à CHF 11 milliards, celui du réseau complet (Bâle-Bellinzone en plus) à CHF 25 milliards. Une société anonyme, sous la présidence du conseiller aux Etats Salvioni (prd, TI) a été créée dans le but de développer cette technologie et d'obtenir une concession. (Voir aussi ici.)⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 29.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Un groupe de travail mandaté par le DFTCE et dirigé par l'EPFL a présenté son **étude préliminaire sur Swissmétro**. Les conclusions du rapport montrent que le projet est techniquement réalisable. Les principaux obstacles à sa réalisation seraient donc politiques, mais surtout économiques: le tronçon Genève-Saint-Gall est devisé à CHF 13 milliards, la liaison Bâle-Bellinzone à CHF 12 milliards. L'économie privée et la Confédération ont débloqué les fonds nécessaires à l'élaboration de l'étude principale. Par ailleurs, les CFF se sont intéressés de plus près au projet et ont décidé d'acquérir cinq pour cent du capital de la société Swissmétro S.A.⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.11.1998
LAURE DUPRAZ

L'analyse VOX a révélé que cet objet revêtait une importance particulière aux yeux des citoyens qui l'ont considéré comme essentiel pour l'avenir du pays. L'influence sur le comportement de vote du positionnement sur l'échiquier politique a été importante. Alors que les sympathisants de la gauche ont approuvé massivement l'objet, à mesure qu'on se rapprochait des positions de la droite radicale, le soutien a décliné progressivement. Les partisans du projet ont été motivés par les aspects positifs sur l'environnement et par les perspectives d'amélioration des relations avec l'Europe et de l'emploi. Pour justifier leur décision, ils ont invoqué l'importance du réseau ferroviaire pour alléger le réseau routier et transférer les marchandises de la route au rail. Ensuite, l'argument européen a été mentionné. L'acceptation de l'objet permettrait d'envisager une conclusion rapide des négociations bilatérales. Finalement, les partisans ont souligné le fait que le financement du projet était assuré, notamment par la RPLP approuvée en septembre. Du côté du non, les motifs ont été essentiellement liés aux coûts du projet (9 personnes sur 10). De manière bien moins importante, les opposants ont estimé que le percement de deux tunnels n'était pas justifié, et en dernier lieu, ils ont mentionné le credo antieuropéen.⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 04.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das BAV vermeldete im Februar 2021, dass von insgesamt 1'800 **Bahnhöfen** und Eisenbahn-Haltstellen inzwischen deren 873 **für Personen mit einer Gehbehinderung und für körperlich beeinträchtigte Menschen zugänglich gemacht worden sind**. Dies entsprechen 54 Bahnhöfen, die im Verlaufe des Jahres 2020 dazugekommen sind. Die baulichen Anpassungen werden vorgenommen, um den Vorgaben des BehiG zu entsprechen, bis Ende 2023 alle Bahnhöfe umzubauen, insofern solche Anpassungen verhältnismässig ausfallen. Das BAV berichtete weiter, dass die Frist bis Ende 2023 bei rund 323 Bahnhöfen nicht werden eingehalten werden können. Bei allen diesen Fällen habe das BAV verbindliche Termin- und Finanzierungspläne verlangt.⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 16.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Wie das BAV im September 2021 berichtete, konnte der **Anteil der Bahn am gesamten alpenquerenden Güterverkehr weiter gesteigert werden** und erreichte im ersten Halbjahr 2021 einen Wert von 74.3 Prozent. Dies bedeute ein Plus von 1.7 Prozent im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019. Diese Steigerung sei vor allem auf die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und somit auf die Vollendung der NEAT sowie auf die Fertigstellung des 4-Meter-Korridors zurückzuführen. Durch diese erneuerte Infrastruktur könnten längere und schwerere Züge auf der Gotthard-Achse verkehren und damit mehr Güter transportieren, erläuterte das BAV. Der Bund werde die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene weiterhin vorantreiben und im Verlagerungsbericht 2021 weitere Massnahmen vorlegen.⁸

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Ende Juni 2022 präsentierte der Bundesrat seine Langfriststrategie «**Bahn 2050**». Für den Bundesrat stand dabei vor allem der Ausbau des Bahnangebots auf kurzen und mittleren Distanzen im Vordergrund, da er in diesen Bereichen das grösste Potenzial zur Verlagerung auf die Schiene sah. Konkret wollte er die «Stärkung des S-Bahn-Verkehrs, einen Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrter Bedienung durch IR- und RE-Züge oder neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen» anstreben. Das Ziel liege darin, die mit dem Zug zurückgelegten Personenkilometer von 26 auf 38 Milliarden jährlich zu erhöhen, ergänzte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga gegenüber den Medien. Im Fernverkehr solle ein Ausbau in Form von Fahrzeitverkürzungen dort erfolgen, wo die Eisenbahn gegenüber der Strasse noch nicht wettbewerbsfähig sei. Im Güterverkehr solle der Zugang zur Bahn durch neue intermodale Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen gestärkt werden. Daneben plane der Bundesrat auch Anpassungen an bereits geplanten Ausbausritten, wie etwa die Erweiterung des Lötschberg-Basistunnels auf zwei Spuren. Die Vorschläge wurden bis Mitte Oktober 2022 in die Vernehmlassung geschickt.

Während dieses Konzept in den Deutschschweizer Medien keine hohen Wellen schlug und einzig darauf hingewiesen wurde, dass diese kleineren Schritte keine grosse Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bewirken würden, zeigte man sich in der Romandie enttäuscht über den bundesrätlichen Vorschlag: Olivier Français (fdp, VD) bedauerte, dass keine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne geplant sei, zumal sich die Westschweiz schon sehr lange dafür einsetze. Diese Verkürzung sei notwendig, damit der Schienenverkehr mit dem Strassenverkehr konkurrenzfähig werde. Ausserdem bedrohe dieses «Bahnnetz der zwei Geschwindigkeiten» (Westschweiz vs. Deutschschweiz) auf längere Sicht den nationalen Zusammenhalt.⁹

Umweltschutz

Lärmschutz

Quinze ans après avoir mis en vigueur l'ordonnance sur la protection contre le bruit, l'OFEFP a dressé un rapport-bilan sur la situation en matière de bruit. Le **réseau routier** reste le problème numéro un, malgré le fait que plus de 30% des routes excessivement bruyantes ont déjà été assainies. 1600 kilomètres de routes laissent encore échapper des taux de décibels qui dépassent les valeurs limites. Les fautives sont surtout de nombreuses routes cantonales qui ont vu leur fréquentation augmenter ces dernières années. D'après l'OFEFP, 550 000 habitants sont fortement touchés par le bruit du trafic routier et bien plus nombreux sont ceux que la circulation "dérange". Le délai d'assainissement, initialement prévu pour fin mars 2002, va être prolongé de cinq à dix ans. Les raisons de ce retard sont principalement l'intervention de divers acteurs (cantons, communes, Confédération...), l'importance des coûts et les difficultés financières de nombreux cantons. Le coût de l'assainissement des routes est estimé à 3,5 milliards de francs. Jusqu'alors, 1,2 milliard a été dépensé à ce titre. Du côté des **chemins de fer**, la situation n'est guère meilleure. D'après les calculs des CFF, 265 000 personnes sont encore considérablement affectées par le bruit des trains. Les motifs financiers sont aussi en cause dans le retard des assainissements. Le délai initial a été prolongé en conséquence jusqu'à l'année 2015. Un calendrier a déjà été adopté par les acteurs du rail pour satisfaire à l'ordonnance sur le bruit: d'ici à 2015, les CFF devraient avoir posé 300 kilomètres de parois antibruit et installé des fenêtres isolantes dans les habitations riveraines sur 400 autres kilomètres, pour un coût total d'un milliard de francs. L'effort sera aussi porté sur le matériel roulant, afin de réduire les nuisances à la source. L'ordonnance sur la protection contre le bruit a tout de même eu des effets positifs. La majeure partie des stands de tir ont été assainis ou une autre solution sera réalisée sous peu (fermeture ou nouvelle construction). Dans le secteur de l'industrie et l'artisanat, les offices cantonaux de l'industrie, des arts et métiers et du travail avaient déjà réduit les émissions sonores avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance. L'OFEFP précise aussi que toutes les nouvelles constructions, même les routes, répondent aux normes, et le bruit fait désormais partie des critères envisagés dans l'aménagement du territoire.¹⁰

L'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé que la facture finale pour diminuer le **bruit le long des voies ferrées** jusqu'en 2015 devrait se monter à 1,35 milliards de francs, au lieu des 2,3 milliards prévus. Les économies ont été réalisées sans étalement des délais et en maintenant l'objectif de réduction des nuisances. Elles ne seront toutefois pas investies dans des mesures supplémentaires. 260 000 personnes sont exposées à un bruit excessif; les désagréments de 174 000 personnes seront réduits grâce à du matériel roulant plus silencieux et, pour les autres, grâce à 300 kilomètres de parois antibruit. L'amélioration du budget de près d'un milliard est due aux wagons marchandises. Il n'a pas été nécessaire de changer les roues et les bogies des trains. Les sabots de frein en fonte ont pu être remplacés par des sabots en matériau composite.¹¹

1) BZ und NZZ, 20.1.06; Presse vom 21.3.06.

2) Presse du 10.5.08; ARE, communiqué de presse, 9.5.08.

3) Studie ARE vom 18.6.14

4) Ww, 7.3.91; Suisse, 17.3.91; presse du 28.6.91; 24 Heures, 18.7.91; JdG, 16.12.91.

5) Suisse et NQ, 26.3 et 8.7.93; JdG, 8.7.93; presse des 22.12 et 29.12.93.

6) L. Marquis / R. Lachat / D. Wisler, Vox: Analyse des votations fédérales du 29 novembre 1998, Genève, 1998.

7) Medienmitteilung BAV vom 4.2.21; Standbericht BAV vom 4.2.21

8) Bericht BAV vom 16.9.21; Medienmitteilung BAV vom 16.9.21

9) Medienmitteilung Bundesrat vom 22.6.22; 24H, AZ, CdT, LT, Lib, NZZ, 23.6.22; AZ, 25.6.22; 24H, 27.6.22

10) LT, 1.2.02; DETEC, communiqué de presse, 31.1.02.

11) Presse du 29.7.05.