

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr, Bahninfrastruktur
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Bahninfrastruktur, Bericht, 1993 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	5

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
FinDel	Finanzdelegation

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
DéIFin	Délégation des finances

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2019
NIKLAUS BIERI

Ein zentraler Punkt der Verkehrspolitik war 2019 der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**: Das Parlament hatte über die nächsten Ausbauschritte der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) «Nationalstrassen» und «Eisenbahninfrastruktur» sowie über die Verpflichtungskredite des Programms Agglomerationsverkehr zu befinden. Dabei ging es bei jedem Geschäft über die Vorlagen des Bundesrates hinaus, nahm zusätzliche Projekte in die Ausbauschritte auf und erhöhte die Verpflichtungskredite. Dem **Ausbauschritt 2019 STEP Nationalstrassen** fügte das Parlament zwei Projekte hinzu – die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds – und erhöhte den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt um eine Milliarde auf CHF 5.651 Mrd. Zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte, mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Den Ausbau des Schienennetzes wollte der Bundesrat mit Investitionen von CHF 11.9 Mrd. vorantreiben. Doch auch beim **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** nahmen beide Kammern weitere Projekte auf: Die kleine Kammer ergänzte den Ausbauschritt im März auf Antrag ihrer Verkehrskommission um die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern und der trinationalen S-Bahn Basel sowie um den Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Der Ständerat erhöhte den Investitionsbetrag einstimmig um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia. Im Juni ging der Nationalrat sogar noch weiter und nahm mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf. Einstimmig erhöhte die grosse Kammer den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Obschon Bundesrätin Sommaruga erklärte, die vom Nationalrat zuletzt hinzugefügten Bahnhofsprojekte seien verfrüht, stimmte der Ständerat der grossen Kammer einstimmig zu. Schliesslich zeigte sich das Parlament auch bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** spendabel: Der Bundesrat hatte CHF 1.35 Mrd. für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation im Programm Agglomerationsverkehr beantragt. Der Nationalrat, der im März über die Vorlage beriet, nahm wie von seiner Verkehrskommission gefordert vier zusätzliche Projekte auf: Die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese sowie die Umfahrung Oberburg (BE). Weil die grosse Kammer auch für die Programme in Grand Genève und Bulle den Beitragssatz des Bundes erhöhte, wuchs der Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Im Juni kippte der Ständerat die Umfahrung Oberburg (BE) wieder aus der Vorlage; danach ging das Geschäft wegen dieser Differenz zwischen den Räten hin und her, bis im September in der Einigungskonferenz ein Kompromiss gefunden wurde, dem beide Kammern einstimmig zustimmten: Die Umfahrung Oberburg wird folglich als integraler Bestandteil dem Projekt Burgdorf zugeschrieben und mit nicht ausgeschöpften Mitteln aus den Programmen 2019, 2014 und 2010 finanziert.

Die Zeitungsanalyse von Année Politique Suisse zeigt, dass die Berichterstattung der Tagespresse zur Verkehrspolitik im August besonders umfassend war. Dies lag zu einem guten Teil an der sogenannten **SBB-Krise**: Anfang August kam es zu einem tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters der SBB. In der Folge kam aus, dass die Türschliess-, Einklemmschutz- und Kontrollmechanismen an den Einheitswagen IV oft nicht korrekt funktionierten. Das Bundesamt für Verkehr verpflichtete die SBB, diese Mechanismen zu überholen. Zu den Sicherheitsrisiken bei den Türschliesssystemen kam eine Häufung der Betriebsstörungen: Verspätungen, Stellwerkstörungen, Zugausfälle wegen Baustellen. In den Kommentarspalten der Tageszeitungen war zu lesen, die SBB habe sich vom einstigen Aushängeschild der Schweiz in Sachen Zuverlässigkeit zu einem Lotterbetrieb gewandelt, das Vertrauen der Bevölkerung in die Bundesbahnen habe Schaden genommen. Der öffentliche Druck wurde so gross, dass die Führung der SBB von der Verkehrskommission zu einem Hearing eingeladen wurde. SBB-CEO Andreas Meyer stand der KVF-SR Rede und Antwort und verteidigte dabei die SBB und die Arbeit der SBB-Führung. Rund zwei Wochen nach dem Hearing verkündete Meyer seinen Rücktritt im Jahr 2020. Dieser Schritt sei schon länger geplant gewesen und habe mit den Schwierigkeiten im Betrieb nichts zu tun. Ende September gaben die SBB bekannt, dass die Einsteigeroutine des Personals geändert worden sei und die Schliesssysteme

sämtlicher Einheitswagen IV bis 2024 überholt würden.

Beim **Strassenverkehr** sorgten vor allem Anliegen zur Verkehrssicherheit und zur Elektromobilität für Gesprächsstoff im Parlament. Ein politischer Dauerbrenner bei der **Verkehrssicherheit** blieben die **Strafbestimmungen der Via sicura**: Auch 2019 wurden einige Änderungen der Strafbestimmungen beraten, so die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD; Pa.lv. 18.431) für verhältnismässige Sanktionen, die Motion Graf-Litscher (sp, TG; Mo. 17.3520) gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen sowie die Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) für einen differenzierten Führerausweisenzug. Zwar hatte die KVF-SR im April der parlamentarischen Initiative Grin keine Folge gegeben, doch der Nationalrat stimmte allen Geschäften zu und sprach sich damit für mildere Regelungen beim Führerausweisenzug aus.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Strassenverkehr wurde die **Elektromobilität** vermehrt ein Thema im Parlament. Dabei ging es etwa um grüne Zonen für Elektrofahrzeuge (Mo. 17.4040), um Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit (Po. 17.4041), um die Möglichkeiten der «Mobilität 4.0» (Po. 17.4043) oder um die Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Ausfälle bei der Mineralölsteuer infolge der Zunahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Mo. 19.3741). Vorwärts ging es mit der digitalen Vignette: Im März nahm der Nationalrat die Motion Candinas (cvp, GR; Mo. 18.3701) knapp an, der Ständerat folgte im September – obschon der Bundesrat in der Zwischenzeit eine Vorlage betreffend einer freiwilligen digitalen Vignette ans Parlament verabschiedet hatte.

Im Nachgang des **Postauto-Skandals** stand das Controlling des Bundesamtes für Verkehr mehrfach in der Kritik. Im März kam aus, dass das Bahnunternehmen BLS über Jahre insgesamt rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. Zwar lagen im Gegensatz zum Postauto-Skandal keine betrügerischen Machenschaften vor, sondern nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell, allerdings zeigte sich eine Parallele zum Postauto-Skandal: Im Bundesamt für Verkehr blieben Hinweise auf die Differenzen zu lange folgenlos. Nach einem Audit beim BAV durch das UVEK wurden im Mai fünf Massnahmen zur Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen vorgelegt. Im Rahmen der verstärkten Aufsicht wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion «Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen» verlangte Nadja Pieren (svp, BE; Mo. 19.3502), dass der Bund die Mehrkosten dieser Stellen auf die Verursacher abwälze. Im September lehnte der Nationalrat die Motion Pieren jedoch diskussionslos ab.

Nachdem die **Postgesetzgebung** in den Räten schon in den Vorjahren ein grosses Thema gewesen war, führten insbesondere der Service public der Post und die Schliessung von Poststellen auch 2019 zu einigen Debatten. In den Vorjahren waren viele Vorstösse angenommen worden, 2019 zeigten sich die Räte aber zurückhaltender: Den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314), Solothurn (Kt.lv. 18.315) sowie Tessin (Kt.lv. 16.320) und Wallis (Kt.lv. 17.302) wurde keine Folge gegeben, weil 2018 die Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) Zustimmung gefunden hatte und die Kommissionen bei der Umsetzung dieser Initiative alle Anliegen zur Postgesetzgebung überprüfen und einbeziehen wollten. Die KVF-SR kündigte an, die Umsetzung der Standesinitiative Jura nach einer Gesamtschau zur Post im Frühjahr 2020 an die Hand zu nehmen.

Der Ständerat lehnte weitere Vorstösse zur Post ab (Motion Berberat, sp, NE, Mo. 19.3749; Postulat Béglé, cvp, VD, Po. 17.3615; Motion Feller, fdp, VD, Mo. 17.3053), der Nationalrat nahm jedoch weitere Anliegen entgegen: Ein Postulat der KVF-NR zur «längerfristigen Weiterentwicklung des Zugangs zu Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung» (Po. 19.3532) wurde im Nationalrat angenommen, weil die damit vom Bundesrat und der Post verlangte Planung auch über die Umsetzung der Standesinitiative Jura Auskunft geben könnte. Auch die Motionen Müller-Altarmatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) für eine «mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen» und Grin (svp, VD; Mo. 17.3888) zur «Schliessung von Poststellen an zentralen Orten» fanden in der grossen Kammer Zustimmung.

Im März schloss das Parlament die 2018 begonnene **Revision des Fernmeldegesetzes** ab. In vier Sitzungen wurden die verbliebenen Differenzen zur Netzneutralität, zur Meldepflicht der Provider bei verbotenen pornographischen Inhalten, zur Befreiung der Blaulichtorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen, zur Finanzierung von Anschlüssen in Gebäuden und zu weiteren, technischen Detailfragen beigelegt. Ende März nahmen beide Kammern die Revision an.

Der Ausbau des **Mobilfunk**-Netzes auf 5G wurde von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch aufgenommen. Ausdruck fand diese kritische Haltung in zwei Volksinitiativen, die im Oktober von Privatpersonen lanciert wurden. Während die eine Initiative die Strahlungsbelastung reduzieren will, verlangt die andere, dass Mobilfunkbetreiber für Strahlungsschäden haften. Die Sammelfrist läuft bis zum 22. April 2021.¹

Verkehrspolitik

BERICHT
DATUM: 22.02.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a présenté au printemps un rapport sur l'**évolution du trafic transalpin de marchandises**. Il en ressort que la hausse du trafic de fret profite avant tout à la route (+10%) au détriment du rail (+0,1%). Le département en a conclu à la nécessité de poursuivre les efforts en matière d'optimisation de l'utilisation du réseau ferroviaire aux heures creuses, notamment par la révision de la méthode de tarification du sillon.²

BERICHT
DATUM: 03.11.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont fiables et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports.³

BERICHT
DATUM: 24.08.2010
NICOLAS FREYMOND

Le rapport concernant le transfert du trafic transalpin pour l'année 2009 a confirmé la tendance observée l'année précédente. La crise économique a induit un **fort recul du trafic marchandises en 2009** (-7,4% par rapport à 2008), sur la route comme sur le rail. La récession a particulièrement affecté les chemins de fer, qui ont enregistré une baisse de 17,7% du volume de marchandises affrétées. La part des marchandises transportées par rail est ainsi passée de 64% en 2008 à 61% en 2009. Cela résulte d'une part de la forte baisse des coûts des transports routiers et d'autre part du fait que la route prend essentiellement en charge le transport des biens destinés à la satisfaction des besoins quotidiens, pour lesquels la demande n'est guère sensible à la conjoncture économique. Le rapport a montré que les mesures en vigueur ne permettraient d'atteindre ni l'objectif intermédiaire d'un million de courses transalpines annuelles en 2011, ni l'objectif définitif de 650'000 courses annuelles au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gothard. Afin d'inverser la tendance, le DETEC a indiqué que de nouveaux instruments seraient nécessaires et plaidé une nouvelle fois en faveur d'une bourse du transit alpin. Le département a indiqué œuvrer dans cette perspective avec les autres pays alpins. À l'été, le DETEC a communiqué une hausse du trafic alpin de marchandises au premier semestre, en particulier par le rail (+16,5% par rapport à la période correspondante de 2009), qui demeure toutefois en deçà du niveau record enregistré en 2008.⁴

BERICHT
DATUM: 17.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Nach dem Einbruch im Vorjahr nahm das Gesamtvolumen des alpenquerenden Gütertransits auf Strasse und Schiene 2010 um 12% zu. Während der Transport auf der Strasse wieder annähernd den Wert von 2008 erreichte, kam der Anteil der auf der Schiene durch die Alpen transportierten Güter am Gesamtvolumen mit rund 63% nicht ganz auf den Vorkrisenwert von 64%. Insgesamt wurden 2010 1,25 Mio. Lastwagenfahrten registriert, was beinahe das Doppelte der über den Alpenschutz-Artikel erlaubten Anzahl transalpiner Güterfahrten ausmachte. Bereits in den Jahren zuvor hatte sich abgezeichnet, dass weder das Verlagerungszwischenziel (1 Mio. alpenquerende LKW-Fahrten) noch das mit dem Alpenartikel konforme Endziel von 650'000 Transits – zu erreichen zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels – erzielt werden dürften. Im **Verlagerungsbericht 2011** wurde das voraussichtliche Verfehlen des Verlagerungsziels unter den bestehenden Rahmenbedingungen (politische Skepsis gegenüber weiteren Lenkungsabgaben, europäische Vorbehalte bezüglich der von der Schweiz angedachten Alpentransitbörse) bestätigt. Demnach lasse sich zum Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels höchstens eine Stabilisierung des alpenquerenden Güterverkehrs auf dem Niveau von 2012 erreichen.⁵

BERICHT
DATUM: 21.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Auf Anregung der ständerätlichen KVF, die alle Vorstösse zum Verkehrsregime während der geplanten Sanierung zurückstellte (Mo. 10.3878 Lombardi (cyp, TI) und St.lv. (TI) 10.3001, die beide den Bau einer zweiten Röhre fordern), um diese gebündelt in die für 2012 geplante Bundesratsvorlage einfließen zu lassen, bestellte das Astra im Frühjahr beim Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) einen Bericht zu den **„Regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Varianten zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels“**. Dieser sollte die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der drei diskutierten Sanierungsvarianten (Vollsperrung ohne Sommeröffnung, Vollsperrung mit Sommeröffnung sowie Bau einer zweiten Röhre vor Beginn der Sanierung) ausloten, mit denen die zwei Anrainerkantone Tessin und Uri sowie die Kantone an den potenziellen Ausweichrouten (Graubünden und Wallis) zu rechnen hätten. Die Studie errechnete für die erste Variante den grössten, für die dritte den geringsten Wertschöpfungsverlust. Im Tessiner Tourismus, im Urner Geschäftsverkehr und im Gewerbe an den Zubringern zum Strassentunnel (Raststätten, Tankstellen usw.) wären lokal vereinzelte Härtefälle nicht zu vermeiden. Mit Beeinträchtigungen hätten auch die spezialisierte Logistikbranche, der Frischwarentransport Richtung Norden und Wachstumsbranchen mit hohem Standortwettbewerb zu rechnen. Die Investitions- und Betriebsausgaben wurden von der Seco-Studie für die erste Variante bei CHF 1,2, die zweite bei CHF 1,3 und die dritte bei CHF 2,7 Mrd. geschätzt. (Siehe auch die Artikel zu den Diskussionen in den Jahren 2009 und 2010.)⁶

BERICHT
DATUM: 31.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die Zahl schwerer **Güterfahrzeuge im alpenquerenden Güterverkehr** nahm 2012 um 4.0% ab: Nach 1.25 Mio. Lastwagenfahrten im Jahr 2011 wurden 2012 noch 1.209 Mio. Fahrten registriert. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 liegt die Zahl der schweren Güterfahrzeuge damit zwar um 13.9% tiefer, aber noch 559'000 Fahrten über dem Zielwert des Güterverlagerungsgesetzes. Ohne die mehrwöchige Totalsperrung der Gotthardschienenachse infolge eines Felssturzes bei Gurtneilen im Juni 2012 und ohne die Totalsperre der Simplonschienenachse aufgrund Sanierungsarbeiten im August 2012 wäre die Zahl der Fahrten um ca. 13'000 tiefer ausgefallen, was ein Minus von 5.0% (statt 4.0%) gegenüber dem Vorjahr ausgemacht hätte. Im alpenquerenden Schienengüterverkehr resultierte gemessen am Vorjahr ein Rückgang um 7.5%. Die oben erwähnte Streckensperrung am Gotthard dürfte allein für einen Viertel des Rückganges verantwortlich sein. Neben der Sperrung der Simplonstrecke im August war der Schienengüterverkehr auch von Streiks in Italien und im Hafen von Rotterdam betroffen.⁷

BERICHT
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 nahm der Nationalrat vom im Dezember 2017 vom Bundesrat publizierten **Verlagerungsbericht 2017** Kenntnis. Auf die grösste Resonanz stiessen im Rat die im Bericht enthaltenen Angaben, wonach die Anzahl alpenquerender Lastwagen in der Berichtsperiode erstmals unter eine Million gesunken war und der Marktanteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr auf 71% angestiegen ist. Bundesrätin Leuthard erklärte diesbezüglich, die schweizerische Verlagerungspolitik sei ein «extremes Erfolgsmodell». Während mehrere Fraktionen ihre Freude oder Zufriedenheit mit diesen Zahlen ausdrückten, betonten insbesondere die Fraktionen der SP, der Grünen und der Grünliberalen, dass das Verlagerungsziel noch nicht erreicht sei und es deshalb weiterer Anstrengungen bedürfe.

Der Bericht enthielt im Weiteren erste Zahlen zu den Auswirkungen des Unfalls in Rastatt, welcher eine Streckenblockierung auf der Rheintallinie zur Folge hatte. Immerhin zwei Drittel des normalen Volumens des alpenquerenden Schienengüterverkehrs konnte während der rund siebenwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke abgewickelt werden. Im Rat wurde kritisiert, dass noch nichts unternommen worden sei, um derartige Ereignisse zukünftig rascher zu beheben.⁸

Strassenverkehr

BERICHT
DATUM: 18.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Trente ans après sa mise en service, en 1980, le **tunnel routier du Saint-Gothard** a une nouvelle fois suscité de vives discussions au cours de l'année sous revue. Après que l'OFROU a annoncé que sa réfection nécessiterait la fermeture complète du tunnel, les partis bourgeois se sont mobilisés en faveur de la construction d'un second tube tant au niveau cantonal que fédéral. Au parlement, 100 conseillers nationaux et 28 sénateurs, tous issus des rangs bourgeois, ont déposé à l'automne des propositions individuelles en ce sens. À l'inverse, les partis de gauche, les organisations de protection de l'environnement et l'Initiative des Alpes ont rejeté cette proposition au motif qu'elle allait à l'encontre l'objectif de transfert de la route au rail et violait en ce sens l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Dans le canton d'Uri, l'initiative populaire cantonale lancée par les jeunes UDC en faveur d'un second tube a abouti, tandis que les sections tessinoises des partis bourgeois et la Lega dei Ticinesi ont pris position dans le même sens. Au mois de septembre, le Conseil national a adopté, par 90 voix contre 56, un postulat Rime (udc, FR) (08.3560) visant à ce que le Conseil fédéral examine la possibilité du percement d'un second tube. En fin d'année, le Conseil fédéral a présenté un rapport complet concernant la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard en réponse au postulat de la CTT-CE que lui avait transmis la chambre des cantons l'année précédente. Prévue entre 2020 et 2025, la réfection vise à rehausser le plafond intermédiaire du tunnel, à renouveler le système d'évacuation des eaux et à conformer les installations de sécurité aux normes actuelles. Compte tenu de l'ampleur de l'entreprise, le gouvernement juge nécessaire la fermeture complète du tunnel durant environ 900 jours, évoquant deux options quant à la planification des travaux. La première consiste en la fermeture annuelle du tunnel durant environ deux ans et demi. Réalisés d'une traite, les travaux coûteraient CHF 650 millions. La seconde option prévoit quant à elle la fermeture du tunnel 280 jours par an (de mi-septembre à fin juin) durant trois ans et demi et des coûts de réfection de CHF 752 millions. Quant à la gestion du trafic durant la réfection, le Conseil fédéral propose le transfert de la route au rail du transport des personnes, via le tunnel de faite du Saint-Gothard (Göschenen-Airolo), et des marchandises, grâce au tunnel de base du Gothard (Erstfeld-Bodio). Le gouvernement juge cependant que ces solutions ne suffiront pas à empêcher les répercussions négatives de la fermeture du tunnel routier pour les cantons d'Uri et du Tessin. La construction d'un second tube n'est toutefois pas nécessaire: outre son coût élevé (environ CHF 2 milliards), elle exigerait une modification de la Constitution et ne serait pas achevée d'ici au lancement des travaux de réfection. Le Conseil fédéral a par ailleurs assuré que les cantons concernés et les commissions des transports des chambres seront associés aux discussions concernant les deux options préalablement à la décision définitive du collège gouvernemental.⁹

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 25.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour répondre aux exigences du chef du DFTCE et de la délégation des finances, les CFF ont présenté en juin leur projet nommé «Rail 2000-1re étape», où le projet initial est revu à la baisse pour ne plus coûter qu'environ CHF 7.4 milliards. Ainsi, la proposition de relier les principaux noeuds ferroviaires helvétiques en moins d'une heure et à une cadence de trains de 30 minutes n'est maintenue que pour les lignes où la demande est suffisante. De la sorte, les **CFF abandonnent ou renvoient une bonne partie de la construction des tronçons prévus tels que les lignes Kloten-Winterthour ou Muttenz-Olten**. En conséquence, il subsistera essentiellement la ligne Mattstetten-Rothrist, utile pour la liaison Berne-Olten et pour absorber le trafic du nouveau Lötschberg, le tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg et le triplement de la ligne Genève-Lausanne jusqu'à Coppet. Pour compenser l'abandon de la construction de certaines infrastructures lourdes, les CFF ont annoncé vouloir améliorer leur matériel roulant, notamment en acquérant des rames de type Pendolino et des wagons à deux étages, ce qui devrait permettre de réduire les temps de trajet et accroître les capacités. En outre, la ligne du pied du Jura serait mise à égalité avec celle passant par Fribourg et Berne en termes de temps de parcours. Selon les CFF, ce nouveau

programme respecterait les objectifs de Rail 2000; l'offre ferroviaire serait substantiellement améliorée avec une diminution du temps de parcours de huit pour cent entre les 23 villes principales de Suisse et avec une augmentation de la capacité de 13 pour cent. Des critiques sont notamment venues de Bâle, de Thurgovie, de Lucerne et de la Suisse orientale en général. Le gouvernement Saint-Gallois s'est clairement opposé au projet des CFF.¹⁰

BERICHT
DATUM: 23.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Aux fins de consultation, les CFF et le BLS ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) **les avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard** relatifs à la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Ceux-ci ont été présentés selon deux variantes en fonction de leur importance financière. L'une répond aux désirs des cantons et régions concernés et l'autre se conforme à l'enveloppe acceptée par le parlement (CHF 14 milliards).¹¹

BERICHT
DATUM: 30.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, **les CFF, les cantons et les chemins de fer privés concernés ont présenté les études préliminaires aux avant-projets pour la connexion de la Suisse orientale au Gothard**. Ce raccordement devrait se faire par les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel sur la rive gauche du lac de Zurich. Ces ouvrages devraient être terminés en 2006.¹²

BERICHT
DATUM: 26.08.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les membres de ce groupe ont rendu leur rapport à la fin de l'été. Estimant qu'il était indispensable de réduire le coût des NLFA de CHF 18 à 13 milliards (prix 1995) si l'on entendait avoir une chance de les financer, **les experts du DFF et du DFTCE ont proposé deux variantes signifiant un redimensionnement conséquent des projets initiaux**. Selon les deux scénarios, seuls les tunnels de base seraient en effet construits, du moins dans un premier temps, sans les voies d'accès ni le raccordement de la Suisse orientale. La première variante, estimée à CHF 11.3 milliards, consisterait à construire simultanément les deux tunnels de base, mais en réduisant le Lötschberg à une seule voie. La seconde variante, d'environ CHF 12.4 milliards, reviendrait à construire le seul tunnel de base du Gothard dans une première étape, renvoyant à plus tard la construction du Lötschberg (sur deux voies), qui ne serait opérationnel qu'en 2015. Dans les deux variantes, la ligne du Gothard - à laquelle s'ajouteraient les tunnels du Monte-Ceneri (TI) et du Zimmerberg (ZH) - absorberait la quasi-totalité du trafic de marchandises, ce qui, selon les estimations des experts, serait à la mesure de ses capacités. Le groupe de travail a justifié le sacrifice du Lötschberg en soulignant que la nécessité de cette transversale n'était pas absolue pour le trafic de marchandises. Au sujet du renoncement aux voies d'accès, les membres du groupe de travail ont estimé que les nouvelles technologies ferroviaires (train à caisson inclinable) apportaient des solutions suffisamment efficaces, notamment du point de vue de la rapidité. Enfin, selon les hauts fonctionnaires des deux départements, la Suisse ne manquerait cependant pas à ses engagements européens, puisque le temps de parcours n'augmenterait pas de plus de dix minutes.

Au sujet du financement, le groupe de travail a envisagé un plan d'action spécial qui ne ferait appel à l'emprunt que dans une proportion de 25 pour cent (CHF 500 millions par an) et serait alimenté par les deux tiers du produit de la future redevance poids lourd liée aux prestations (CHF 400 millions par an), par une taxe ferroviaire ponctionnée sur le trafic voyageurs et marchandises (50 millions) ainsi que par une hausse de 10 centimes des droits sur les carburants (600 millions). A ces recettes s'ajouterait, comme prévu dans l'arrêté voté en 1991, une partie du revenu actuel des droits de douanes sur les carburants (450 millions). L'ensemble de ces ponctions ne serait effectué que le temps d'achever les différents projets et servirait également - conformément aux souhaits exprimés par les partis gouvernementaux - à couvrir le financement d'autres infrastructures (Rail 2000, raccordement de la Suisse romande au réseau à grande vitesse, programme antibruit). Pour en accroître l'acceptabilité politique, ces nouvelles taxes alimenteraient en outre le compte routier pour un montant de CHF 300 millions annuels.¹³

BERICHT
DATUM: 28.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Suite à un rapport de l'entreprise Hayek, la Délégation parlementaire de surveillance des NLFA (DSN) s'est rendue compte du **risque d'explosion du cadre financier de CHF 12,6 milliards des NLFA** à 13,6. La première raison est que l'utilisation de l'indice des constructions de Zurich n'était pas adapté pour les coûts des travaux. L'OFT a dû s'atteler à la création d'un nouveau. A noter que le renchérissement n'a pas été pris en compte. Par conséquent les offres présentées pour les différents chantiers dépassaient les crédits initialement prévus. Le second facteur de surcoût était lié à la sécurité; certaines installations n'avaient pas été prévues, comme par exemple le Monte Ceneri, qui a dû être équipé de galeries séparées. Il avait également été décidé d'équiper les tunnels principaux de passages transversaux de secours tous les 300 mètres au lieu de 600.¹⁴

BERICHT
DATUM: 23.01.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Selon un rapport de l'Office fédéral des transports (OFT), présenté en début d'année, le **niveau de sécurité des tunnels** en Suisse est élevé et aucune mesure d'urgence ne s'impose: sur les 689 tunnels examinés, 579 réussissent leur examen. 84% des transversales ferroviaires représentant les ouvrages d'une longueur inférieure à 300 mètres ne posent pas de problèmes, car elles offrent de bonnes possibilités d'évacuation. Toutefois, 84 ouvrages d'une longueur de 300 à 3'000 mètres nécessitent des mesures supplémentaires. Ces mesures sont même "justifiées" pour 26 tunnels, la plus part de plus 3'000 mètres. Il s'agit notamment de tunnels anciens comme le St Gothard (15'003 mètres), le Simplon (19'803 mètres) ou le Lötschberg (14'612 mètres). Mais les adaptations concernent aussi des tunnels plus récents, comme le tunnel de la Vereina (19'043 mètres) ou le Zuerichberg (4'830 mètres). Dans ces tunnels, il s'agira pour l'OFT de faciliter les opérations de sauvetage et d'autosauvetage en installant des trottoirs munis de mains courantes, un bon éclairage, une bonne aération et des balises du chemin de fuite. L'information aux voyageurs à propos du comportement à adopter en cas d'accident doit aussi être amélioré. Le rapport d'enquête a été adressé aux chemins de fer avec mandat de proposer pour septembre 2001 des mesures d'optimisation là où les adaptations s'imposaient. L'OFT reconnaissait les coûts considérables pour ces adaptations et, comme aucune possibilité de financement n'était disponible, elle invitait les entreprises ferroviaires à intégrer ces mesures dans la planification de leurs investissements.¹⁵

BERICHT
DATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Utilisant l'indice zurichois de la construction, la Délégation des Chambres fédérales et l'OFT ont chacun publié en début d'année un rapport sur les NLFA. Ils constataient que celles-ci allaient entraîner des coûts supplémentaires bien plus importants que prévus et ont mis en évidence le retard pris par le Gothard. Avec l'introduction de la **nouvelle méthode de calcul du renchérissement des NLFA**, les chiffres ont pu être affinés: le crédit global atteindra CHF 14,7 milliards. Celui de 1998 devait en conséquence être rallongé de CHF 2,1 milliards: CHF 1,3 milliards au titre de correction de l'indice et CHF 0,8 milliard pour tenir compte du renchérissement effectif survenu entre 1991 et 1998. Les solutions de financement revenaient au Conseil fédéral; en effet le parlement l'a autorisé à recourir à des crédits supplémentaires, de manière à ce qu'il finance les renchérissements, les intérêts intercalaires et la TVA, ne faisant pas partie du crédit global. Des réserves de 15% (CHF 1,7 milliards) avaient bien été comprises dans le crédit global pour les modifications de projet. Toutefois, celles-ci ne pouvaient être d'aucune utilité, car elles avaient pour l'heure déjà coûté près de CHF 520 millions. La facture a été encore revue deux fois à la hausse, premièrement suite à la décision définitive de munir le tunnel du Monte Ceneri (TI) de deux tubes à voie unique. Le percement de ce tunnel appartenait à la deuxième phase du projet des NLFA. La modification coûtera CHF 490 millions de plus que prévu, soit avec le nouvel indice, CHF 1,8 milliards en tout. Le Conseil fédéral justifiait cette solution pour des impératifs de sécurité. La seconde augmentation est due à la décision du DETEC de construire un deuxième tube entre Frutigen et Wengi-Ey (BE). Les coûts supplémentaires se limiteront à CHF 17 millions pour autant que l'ouvrage soit réalisé selon la planification. Initialement, le DETEC avait décidé de réduire le projet à un seul tube afin d'économiser CHF 50 millions. Dans l'intervalle, les prix ont baissé à CHF 17 millions, d'où la volte-face du Département fédéral. En fin d'année, l'OFT a apporté de nouvelles précisions financières sur le chantier du Gothard: la section de Sedrun, passage clé du futur tunnel de base, a connu d'**importants surcoûts**; faisant augmenter la facture de 58% pour la porter à CHF 735 millions. La conséquence de ce dépassement sera d'entraîner dès 2006 un gel des travaux de la seconde étape de Rail 2000. En effet, durant la période 2005-2008, celle où les travaux des NLFA seront les plus importants, la Confédération aura besoin de la totalité des CHF 4,2 milliards du Fonds pour les grands projets.¹⁶

BERICHT
DATUM: 07.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de répondre aux diverses commissions parlementaires, le Conseil fédéral a utilisé le rapport que le DETEC et le DFF ont réalisé sur le financement de l'infrastructure ferroviaire (fonds FTP) et l'a intégré dans le rapport sur les NLFA. Le gouvernement propose de **renoncer à inclure une rallonge au crédit additionnel de CHF 900 millions** afin de faire face aux surcoûts. Il estime que la somme allouée serait suffisante pour financer les chantiers en cours lors des quatre prochaines années, sauf imprévu majeur. C'est à ce moment-là, vers 2007-2008, que le Conseil fédéral veut procéder à un réexamen global de la situation des NLFA et des grands projets ferroviaires FTP sous l'angle de la politique des transports et des finances. Il déterminera alors l'ampleur du nouveau crédit qu'il devra demander au parlement et décidera quelles parties des divers projets passeront à la trappe. La convention sur les prestations 2007-2010 étant connue, les projets FTP non encore lancés devront être redimensionnés ou reportés. Parmi les recalés se trouvent les tunnels du Zimmerberg (ZH) et du Hirzel (ZH), la deuxième étape de Rail 2000, la deuxième étape du raccordement aux réseaux des trains à grande vitesse, la gare souterraine de Zurich, la ligne Stabio (TI) – Arsizio (IT) et la liaison Cornavin (GE)–Annemasse (F). Revenant sur la polémique des surcoûts, Moritz Leuenberger a défendu un système de contrôle « transparent » permettant de détecter rapidement si la facture s'allonge. L'OFT a toutefois été chargé de mieux signaler les événements concernant les coûts et les finances de la part des maîtres d'œuvre. La communication avec la Confédération devra aussi être améliorée. Face aux critiques de la DSN sur la gestion des réserves, le Conseil fédéral a précisé qu'il entendait continuer à les utiliser pour financer les surcoûts plutôt que de recourir à des crédits supplémentaires.¹⁷

BERICHT
DATUM: 28.03.2007
NICOLAS FREYMOND

Deux fois condamnée par la Commission fédérale de recours en matière de marchés publics, la société Alptransit a une nouvelle fois décidé, en février, d'attribuer le **chantier d'Erstfeld (UR)** au consortium helvético-autrichien Murer-Strabag, quand bien même l'entreprise bernoise Marti SA avait fait l'offre la plus avantageuse économiquement. Cette dernière ayant renoncé à interjeter un troisième recours, le contrat a été signé et les travaux ont pu débuter au printemps. L'adjudication de ce dernier gros chantier ayant finalement pris deux ans, les travaux accusent une année de retard et leur achèvement est désormais prévu d'ici à l'hiver 2011-2012. Par conséquent, la mise en service du tunnel de base du Gothard connaîtra un délai du même ordre, soit d'ici fin 2017. Si elle n'a rien trouvé à redire sur la conformité de la procédure aux règles juridiques en vigueur, la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) a toutefois souligné dans son rapport que des améliorations étaient souhaitables. Elle a notamment critiqué la possibilité, exploitée par Alptransit, de modifier des éléments importants de l'appel d'offres après le lancement de la procédure d'adjudication, ce qui revient à changer les règles du jeu en cours de partie.¹⁸

BERICHT
DATUM: 06.06.2007
NICOLAS FREYMOND

En juin, lors des délibérations du Conseil national sur le **rapport de la DSN pour l'année 2006**, le groupe UDC a déposé une demande de renvoi et une motion d'ordre visant à repousser le traitement de l'objet pour confier à la commission de gestion le mandat d'examiner le caractère contraignant et les garanties pour la Suisse des accords bilatéraux conclus avec l'Italie et l'Allemagne concernant la NLFA. Le conseiller national Baader (udc, BL) a rapporté que le directeur des chemins de fer italiens avait déclaré dans les médias que l'axe du Lötschberg était plus favorable au transport de marchandises que le tunnel du Ceneri. Selon son groupe, cette déclaration remet en cause le choix des Chambres d'investir CHF 3 milliards pour le percement de ce tunnel. Les autres partis ont réagi très négativement. Rappelant qu'il s'agissait uniquement de débattre du rapport d'activité 2006, ils ont dénoncé une nouvelle tentative de l'UDC visant à dénigrer le projet de la NLFA. Au vote, le Conseil national a rejeté par 125 voix contre 42 la demande de renvoi et par 115 voix contre 45 la motion d'ordre. Les deux Chambres ont par ailleurs pris acte du rapport de la DSN.¹⁹

BERICHT
DATUM: 20.02.2010
NICOLAS FREYMOND

Après la décision de principe du Conseil fédéral, en toute fin d'année 2009, de ne pas proposer au parlement d'augmenter les ressources destinées à l'**entretien des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés**, l'ancienne régie a mandaté un audit externe concernant les investissements nécessaires pour rattraper le retard accumulé en matière d'entretien et de renouvellement de son réseau. L'expertise a conclu au bon état d'ensemble du réseau CFF, mais elle a souligné un retard d'investissements de l'ordre de CHF 1,35 milliard accumulé au cours des quinze dernières années, résultant principalement des coupes budgétaires décidées par la

Confédération. Globalement, les experts ont évalué les moyens financiers supplémentaires nécessaires pour la période 2011-2016 à CHF 850 millions par an de sorte à couvrir le rattrapage du retard d'investissements (CHF 130 millions), l'entretien ordinaire du réseau (CHF 410 millions), la mise aux normes des tunnels et la conformation aux exigences de la loi sur les handicapés (CHF 150 millions), l'élimination des défauts structurels (quais, passages sous voies, approvisionnement électrique ; CHF 140 millions) et les coûts imputables à la croissance du trafic (CHF 20 millions). Au total, la facture approcherait ainsi les CHF 6 milliards. Des mesures d'économies peuvent y contribuer à hauteur de CHF 100 millions par an, grâce à la suppression de 300 à 350 emplois au sein de la division Infrastructure et à la simplification des procédures internes. Pour le solde, la direction des CFF a jugé inévitable une augmentation de la contribution de la Confédération dans le cadre de la convention de prestation, une hausse des tarifs du trafic voyageurs ne suffisant pas.²⁰

BERICHT
DATUM: 30.06.2011
SUZANNE SCHÄR

In seinem Standbericht per Mitte 2011 vermeldete das BAV die Betriebsaufnahme von drei Bahnstrecken, welche die Anbindung der schweizerischen Bahninfrastruktur an das **europäische Bahn-Hochleistungsnetz (HGV)** optimieren. Im Korridor St.-Gallen-St.-Margrethen wurden Ende 2010 die Anlagen Ostkopf und auf der Strecke St.-Gallen-St.-Fiden-Enggwil 2011 die Doppelspur dem Verkehr übergeben. Im Korridor St.-Gallen-Konstanz wurde die SOB-Spange in Betrieb genommen. Im Korridor Zürich-Flughafen-Winterthur wurde mit den Bauarbeiten für die Überwerfung Hürlistein und für den Südkopf bei Winterthur begonnen. Im Sektor West- und Nordwestschweiz wurden die Massnahmen zur Leistungssteigerung des Knoten Genfs (Genf-Châtelain) angegangen und im Korridor Bern-Pontarlier war Baubeginn am zweispurigen Rosshäuserntunnel.²¹

BERICHT
DATUM: 19.06.2013
NIKLAUS BIERI

Die Neat-Aufsichtsdelegation richtete im April 2013 ihren Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahr 2012** an das Parlament. Die Bauarbeiten seien auf Kurs, der Gotthardbasistunnel könne voraussichtlich planmässig 2016 eröffnet werden. Mit dem Abschluss der Bohrarbeiten am Gotthard hätten die Unsicherheiten weiter abgenommen. Etwas unsicher seien jedoch die Fortschritte auf den Zulaufstrecken, insbesondere beim Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland. Beide Parlamentskammern würdigten sowohl die Arbeit der beteiligten Betriebe, als auch die Aufsichtstätigkeit des Bundesrates und die Arbeit der parlamentarischen Aufsichtsdelegation. Beide Kammern nahmen vom Bericht Kenntnis, der Ständerat am 5. Juni, der Nationalrat am 19. Juni 2013.²²

BERICHT
DATUM: 24.09.2015
NIKLAUS BIERI

Im April 2015 erstattete die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) dem Parlament Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahr 2014**. Im Juni 2015 nahm der Ständerat vom Bericht Kenntnis. Für die GPK-SR, welche ihrem Rat die Kenntnisnahme beantragte, führte Isidor Baumann (cvp, UR) den Bericht aus: Während sich die Problemfelder beim Gotthardbasistunnel erledigt hätten und die Eröffnung nach Plan 2016 zu erwarten sei, hätte sich der Ceneritunnel «eher zum Sorgenkind» entwickelt – beim Vortrieb bestanden per Ende 2014 bei beiden Röhren 80 beziehungsweise 120 Tage Rückstand auf den vertraglichen Terminplan. Die Einsprachen zur Vergabe von zwei Bahntechnik-Losen durch die Alptransit Gotthard AG von 2013 gingen über das Bundesverwaltungsgericht bis hin zum Bundesgericht, welches 2014 entschied, dass die Vergabe der Alptransit Gotthard AG rechtens war. Dieser juristische Prozess führte zu einer Verzögerung von zehn Monaten bei der Unterzeichnung des Werkvertrages für die Tunneltechnik. Die für 2019 geplante Eröffnung des Ceneritunnels verschiebe sich deshalb auf 2020.

Im September 2015 nahm auch der Nationalrat Kenntnis vom Bericht.²³

BERICHT
DATUM: 10.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 erschien der Bericht zum Postulat der KVF-NR betreffend der Prüfung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola. Der Bundesrat kommt im Bericht zum Schluss, dass die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der Strecke durch die Schweiz mit hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen verbunden wäre. Die dazu aufzuwendenden Mittel würden beim Unterhalt der Schweizer Strecken fehlen. Die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen liege zudem – das hatte Bundesrätin Leuthard bereits in

der Debatte zum Postulat deutlich gemacht – bei den entsprechenden Staaten. Der Bundesrat könne und wolle nicht gegen das Territorialprinzip verstossen und lehnte deshalb die Weiterverfolgung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der Simplon-Linie ab.²⁴

BERICHT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Die Neat-Aufsichtsdelegation erstattete dem Parlament im April 2016 Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2015**. Im Bericht kam die Aufsichtsdelegation zum Schluss, dass sich die Bau- und Finanzierungsrisiken erneut verkleinert hätten, zudem seien die erwarteten Endkosten wie schon im Vorjahr erneut gesunken. Thomas Müller (svp, SG) stellte als Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) den Bericht im Juni 2016 im Nationalrat vor. Während Müller hauptsächlich über die erwarteten Endkosten und die eben erfolgte Übergabe des Gotthardbasistunnels an die SBB sprach, griff Philipp Hadorn (sp, SO) – notabene Vizepräsident der NAD – im Namen der SP-Fraktion weitere Themen auf: Neben den Herausforderungen bezüglich der Einhaltung von Arbeitsbedingungen auf den Baustellen und einem Todesfall auf dem Bau, nahm Hadorn Bezug auf eine Diskussion des Ratsbüros, welches eine vorzeitige Einstellung der Neat-Aufsichtsdelegation erwog. Eine vorzeitige Einstellung der Aufsicht sei kurzsichtig und zeuge nicht von grossem Sachverstand, kritisierte Hadorn die Idee. Gerade in der Abschlussphase von Grossprojekten sei die Aufsicht besonders wichtig.

Der Bericht wurde in beiden Kammern zur Kenntnis genommen.²⁵

BERICHT
DATUM: 09.12.2016
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU) zur Erhaltung des Angebots auf der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne legte der Bundesrat Anfang Dezember 2016 einen **Bericht** vor. Darin kam der Bundesrat zum Schluss, dass der Bau eines Doppelspurabschnitts im Bereich Duggingen – Grellingen notwendig sei, um das Angebot der Eisenbahnverbindung durch das Laufental aufrechtzuerhalten. Aufgrund dieser Studie wurden zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung getroffen, welche das weitere Vorgehen regelt. Die Projektierungsarbeiten für den Bau der Doppelspur waren zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts bereits im Gang und wurden finanziert von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn. Der Bundesrat wird das Projekt in das STEP 30/35 aufnehmen, welches voraussichtlich 2018 an das Parlament geht. Sollte das Projekt angenommen werden, so würde der Bund die Finanzierung übernehmen.²⁶

BERICHT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat im Dezember 2016 seinen Bericht zum Postulat Hêche (sp, JU) bezüglich der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** vorgelegt hatte, beantragte er dem Ständerat im März 2017 die Abschreibung des Postulats. Die kleine Kammer stimmte der Abschreibung im Sommer 2017 zu.²⁷

BERICHT
DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

Der Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) zur **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2016** wurde dem Parlament im April 2017 unterbreitet. Die NAD würdigte darin die zeitgerechte und erfolgreiche Inbetriebnahme des „längsten Eisenbahntunnels der Welt“ und dankte allen Beteiligten für den grossen Einsatz. Im Bericht wurde auch festgehalten, dass sich die wegen eines Beschwerdeverfahrens zur Vergabe der Bahntechnikhauptlose von Dezember 2019 auf Dezember 2020 verschobene Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels weiter verzögern könnte. Die Finanzierung der Neat sei durch den Neat-Gesamtkredit gesichert. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Prognose des Finanzierungsbedarfs um rund CHF 400 Mio. gesenkt werden, bis Projektabschluss wurde per Ende 2016 mit einem Finanzierungsbedarf von rund CHF 22.5 Mia. gerechnet. Seit dem 1. Januar 2016 wurde die Neat nicht mehr über den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte, sondern über den Bahninfrastrukturfonds finanziert.

Ständerat Föhn (svp, SZ) stellte im Ständerat im Juni 2017 neben den Fakten zum Grossprojekt auch die Zukunft der Aufsicht vor: Die NAD habe „aus projektbezogenen und organisatorischen Gründen“ beschlossen, sich per Ende der laufenden Legislaturperiode aufzulösen und ihre verbleibenden Aufgaben an die Oberaufsichtsorgane Finanzkommission, Geschäftsprüfungskommission und Finanzdelegation zu übertragen. Diese Gremien hätten den Entscheid der NAD diskussionslos und ohne Gegenantrag zur Kenntnis genommen.

Im Nationalrat, der den Bericht ebenfalls im Juni 2017 behandelte, wies Nationalrat Hadorn (sp, SO) wie schon im Vorjahr, als die Auflösung der NAD bereits diskutiert worden war, darauf hin, dass die Aufsicht weiterhin nötig sei. Zudem seien die vom Ratsbüro erhofften Einsparungen durch die Auflösung der NAD illusorisch. Beide Räte nahmen den Bericht zur Kenntnis.²⁸

BERICHT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im Juni nahmen beide Parlamentskammern vom jährlichen Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) Kenntnis. Für die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2017** hielt Nationalrat Hadorn (sp, SO) in seinem Rat fest, dass die Arbeiten in der Berichtsperiode wie erwartet vorangekommen seien, die prognostizierten Kosten stabil seien und unter dem Neat-Gesamtkredit liegen würden und dass der Ceneri-Basistunnel bis Dezember 2020 fertiggestellt werden könne. Der Finanzierungsbedarf für die Neat sei per Ende 2017 bis zum Projektende unverändert auf rund CHF 22.6 Mrd. veranschlagt worden, wobei die finanziellen Risiken als gering eingestuft würden. Sowohl Nationalrat Hadorn in der grossen, als auch Ständerätin Häberli-Koller (cyp, TG) in der kleinen Kammer wiesen darauf hin, dass es sich um den vorletzten Bericht der NAD handle, da diese mit dem Ende der laufenden Legislatur ihre Tätigkeit einstelle. Laut Ständerätin Häberli-Koller würden ab Ende 2019 bis zum definitiven Ende des Projekts hauptsächlich die Finanzkommissionen die begleitende Oberaufsicht wahrnehmen.²⁹

BERICHT
DATUM: 05.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im März 2020 nahm der Ständerat Kenntnis vom Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) zur **Oberaufsicht über den Bau der Neat in den Jahren 2018 und 2019**. Es handelte sich um den letzten Bericht der NAD, den sie im Herbst 2019 veröffentlicht hatte, bevor sie Ende November 2019 aufgelöst worden war. Sie übergab die Aufsichtsfunktion über die NEAT bis zur Fertigstellung der letzten Etappen den Finanzkommissionen. Entsprechend enthielt der Bericht in allen Teilen auch Hinweise zur Aufsichtsfunktion zuhanden der Finanzkommissionen. Inhaltlich ging der Bericht auf den Betrieb des Gotthard-Basistunnels sowie auf die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels ein, dessen Eröffnungsfeier für den 4. September 2020 geplant war. Die Finanzkommissionen beider Kammern hatten den Bericht im November 2019 in ihren Sitzungen traktandiert und würdigten in kurzen Ausführungen die Arbeit der NAD. Im Ständerat stellte Olivier François (fdp, VD) für die FK-SR die Geschichte der NEAT dar und wies mit Zahlen zu Bau, Betrieb und Finanzierung auf die Grösse des Projekts hin. Der Bericht wurde vom Rat ohne weitere Wortmeldungen zur Kenntnis genommen.³⁰

BERICHT
DATUM: 10.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im **Verlagerungsbericht 2019** hielt der Bundesrat fest, dass die Anzahl der alpenquerenden Lastwagen im Berichtszeitraum vom Juli 2017 bis Juni 2019 noch rund 950'000 pro Jahr betrug. Im Jahr 2000 waren es noch 1.4 Mio Lastwagen gewesen. Der Anteil der Schiene am alpenquerenden Güterverkehr machte mittlerweile rund 70 Prozent aus. Das Verlagerungsziel gemäss Alpenschutzartikel (max. 650'000 alpenquerende Lastwagen pro Jahr) könne jedoch mit den laufenden Massnahmen nicht erreicht werden. Der Bundesrat erliess deshalb bei der Publikation des Verlagerungsberichts im November 2019 weitere Massnahmen: Er verbilligte die Trassenpreise, vereinfachte den Netzzugang mit einer Verordnungsänderung und verabschiedete seine Botschaft zur Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs an das Parlament. Der Nationalrat nahm im März 2020 in der Debatte zur Änderung des Zahlungsrahmens vom Verlagerungsbericht 2019 Kenntnis.³¹

BERICHT
DATUM: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich im Sommer 2020 mit dem **Verlagerungsbericht 2019** und nahm diesen zur Kenntnis. Auch im Ständerat wurde darauf hingewiesen, dass die Schweiz bei der Verlagerungspolitik im europäischen Vergleich sehr gut dastehe, das angestrebte Ziel von höchstens 650'000 Transitfahrten schwerer Güterfahrzeuge pro Jahr aber noch lange nicht erreicht sei.³²

Der Nationalrat beugte sich in der Sommersession 2020 als zweiter Rat über den Bericht betreffend die **Oberaufsicht über den Bau der NEAT in den Jahren 2018 und 2019**. Kommissionssprecher Jean-Paul Gschwind (cvp, JU) ging auf die Geschichte der NEAT ein, rekapitulierte die drei grossen Tunnel-Bauwerke (Lötschberg, Gotthard, Ceneri), ging auf die Kosten der NEAT ein und bedankte sich bei der Arbeit der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD). Der zweite Kommissionssprecher Pirmin Schwander (svp, SZ) fokussierte auf den Bericht an und für sich und wies darauf hin, dass die FinDel, welche die Überwachung der NEAT von der NAD per Ende November 2019 übernommen hatte, die noch anstehenden Aufgaben zu überwachen hat; wichtig seien dabei insbesondere die Termine, aber auch die Verpflichtungskredite, Leistungen, Kosten und die bestehenden Risiken. Zudem erinnerte Schwander daran, dass die NAD die zuständigen Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen darum gebeten hat, in der Zukunft die Frage zu beantworten, inwieweit die NEAT ab 2023 ihre ursprünglich geplante Rolle zur schweizerischen Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene spielen kann.³³

-
- 1) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation
 - 2) NZZ, 23.2.08.
 - 3) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.
 - 4) Presse du 16.3.10.; presse du 24.8.10.
 - 5) NZZ, 4.3.11; CdT, 9.9.11; BaZ, 8.10.11; Presse vom 17.12.11; Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr (2011). Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2010". (S. 31).
 - 6) AB SR, 2011, S. 280; NLZ und CdT, 20.12.11; SGT, 21.12.11; Lit. "Seco (Hg.) (2011). Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr"; "Seco / ASTRA / Ernst Basler und Partner (2011). Regionalwirtschaftliche Auswirkungen zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, Synthesebericht"; "Seco (Hg.) (2011). Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (5 Hefte)"; "Seco / Arge Infrast - Rapp Trans (2011). Regionale Auswirkungen einer sanierungsbedingten Sperrung des Gotthardstrassentunnels bzw. des Baus einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard: Teilpaket Güterverkehr".
 - 7) 2. Semesterbericht Monitoring Flankierende Massnahmen, BAV ASTRA BAFU, März 2013.
 - 8) AB NR, 2018, S. 295 ff.; Bericht BR vom 01.12.2017
 - 9) NZZ, 28.1 (Uri) et 28.4.10 (Tessin); presse du 13.10 (partis bourgeois) et du 18.12.10 (CF); BO CN, 2010, p. 1442 s.
 - 10) Presse du 20.4.93, 30.6.93; TA, 7.7.93; BaZ, 15.6.93, 14.9 et 16.9.93; NZZ, 2.7.93, 10.7.93, 13.8.93, 20.8.93, 30.9.93, 25.11.93, 18.12.93; Ww, 8.7.93; SGT, 4.9.93; LNN, 4.9.93; BZ, 12.7.93; SGT, 14.7.93;
 - 11) Presse des 19.1 et 23.3.94; Bund et BaZ, 2.3.94; NZZ, 3.3.94.
 - 12) Presse du 30.11.94.64
 - 13) Presse du 26.8.95.
 - 14) TG, 28.9.00.
 - 15) Presse du 23.1.01.
 - 16) Presse du 14.2, 19.5, 4.7 et 6.12.01; LT, 18.4 et 10.8.01.
 - 17) Presse du 8.4.04; DETEC, communiqué de presse, 7.4.04.
 - 18) FF, 2007, p. 3423 ss. (rapport DSN); presse des 6 et 28.3.07; NZZ, 24.3.07.
 - 19) FF, 2007, p. 3259 ss.; BO CN, 2007, p. 658 ss.; BO CE, 2007, p. 386 ss. Concernant la polémique suscitée par les propos du patron de Trenitalia, cf. presse des 29.5 et 6.6.07.
 - 20) Presse du 20.2.10.
 - 21) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr (Hg.) (2011). Eisenbahngrossprojekte: Stand per 30. Juni 2011".
 - 22) AB NR, 2013, S. 1109 f.; AB SR, 2013, S. 427 f.; BBI, 2013, S. 6077 ff.
 - 23) AB NR, 2015, S. 1806 ff.; AB SR, 2015, S. 597 f.; Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation vom 29.4.15
 - 24) Bericht BR
 - 25) AB NR, 2016, S. 1117f.; AB SR, 2016, S. 268f.; BBI, 2016, S. 6665ff.
 - 26) Bericht BR
 - 27) BBI, 2017, S. 2865 ff.
 - 28) AB NR, 2017, S. 1051 ff.; AB SR, 2017, S. 427 f.; BBI, 2017, S. 5413 ff.
 - 29) AB NR, 2018, S. 855 ff.; AB SR, 2018, S. 386 ff.
 - 30) AB SR, 2020, S. 58 f.; Bericht FK-NR vom 20.11.19; Bericht FK-SR vom 12.11.19; Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation vom 4.11.19
 - 31) AB NR, 2020, S. 244 ff.; Verlagerungsbericht 2019
 - 32) AB SR, 2020, S. 312 ff.
 - 33) AB NR, 2020, S. 1130 f.