

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrsfinanzierung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Anderes
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, Anderes, 1995 - 2020. 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	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 05.08.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, l'Union des transports publics (UTP) a annoncé une hausse de 6,4% en moyenne des **tarifs des transports publics** à partir du 12 décembre de l'année sous revue. Cette hausse est particulièrement forte pour l'abonnement demi-tarif et les cartes journalières. L'UTP et les CFF l'ont justifiée par l'augmentation de l'offre et des coûts y relatifs en personnel et en énergie, ainsi que par l'ampleur des investissements à venir en matière de matériel roulant (CHF 20 milliards d'ici à 2030). Afin de décharger les trains transportant les pendulaires vers leur lieu de travail, l'UTP et les CFF ont en outre décidé de restreindre la validité des cartes journalières proposées par les communes. À compter de l'entrée en vigueur de l'horaire 2011, les titulaires de ces cartes ne pourront plus voyager en bus et en train avant 9 heures du matin du lundi au vendredi. L'annonce de cette décision a suscité un véritable tollé auprès des communes. La hausse des prix a quant à elle essuyé les critiques des organisations de défense des consommateurs (FRC, Fédération Romande des Consommateurs), qui l'ont jugée très préjudiciable pour le pouvoir d'achat. Au terme de six mois de négociations entre l'UTP et le surveillant des prix, la hausse des prix a été ramenée à 5,9%. La hausse des billets et abonnements de parcours a ainsi été abaissée de 3,4 à 2,4%. L'augmentation des tarifs des abonnements général (+6,7% en moyenne) et demi-tarif (+10-20% selon la durée de validité) a par contre été maintenue. Si le renchérissement des cartes journalières demeure tel que souhaité par les CFF, ces derniers ont toutefois renoncé à restreindre la validité des cartes proposées par les communes. Le surveillant des prix a par ailleurs obtenu de l'UTP et des CFF la publication de données concernant le système de prix afin d'en améliorer la transparence. (Pour les tarifs en 2009, voir ici.)¹

ANDERES
DATUM: 13.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors des **entretiens de Watteville**, à l'automne, les partis gouvernementaux ont convenu de l'objectif à long terme d'instaurer une taxation de la mobilité (« Mobility Pricing ») afin de financer l'entretien et le développement des infrastructures de transports. Une contribution accrue des usagers est notamment privilégiée par rapport aux diverses taxes et fonds dont dépendent la route, le rail et l'aviation actuellement et qui forment un système jugé excessivement complexe. Des propositions en ce sens sont attendues du Conseil fédéral dès 2011 et le message concernant Rail 2030.²

ANDERES
DATUM: 11.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die SBB und der Preisüberwacher einigten sich per 11.12.2011 auf eine **Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr** von durchschnittlich 1,2%. Dies nachdem die Preise im vorangehenden Jahr im Schnitt um 5,9% gestiegen waren. Die Anhebung der Normal- und Tageskartentarife für Reisende der 1. Klasse war nicht umstritten. Auf Intervention des Preisüberwachers verzichtete der VöV hingegen auf eine Verteuerung der Generalabonnemente (GA) für Junioren/Studierende, Senioren und Lernende. Dadurch müssen die dem VöV angeschlossenen Betriebe einen Ertragsausfall von rund CHF 7,5 Mio. hinnehmen.³

ANDERES
DATUM: 13.07.2012
NIKLAUS BIERI

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilte im Juli des Berichtjahres mit, dass der Preisüberwacher die auf Dezember 2012 angekündigten **Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr** nach Verhandlungen mit dem VöV grösstenteils akzeptiert habe. Die volle Überwälzung der Kosten der vom Bundesrat erhöhten Trassenpreise auf die Kundschaft hätte laut VöV zu Tariferhöhungen von rund 7 Prozent geführt. VöV und Preisüberwacher einigten sich in Verhandlungen auf eine durchschnittliche Erhöhung der Tarife von 5,2 Prozent. Normaltarife für Billetts zweiter Klasse werden um 3% erhöht, jene erster Klasse um 6,5%. Auch die Generalabonnemente werden 5 bis 8% teurer. Von Tariferhöhungen nicht betroffen sind Gleis 7, Junior- und Enkel-Karte sowie der Gepäcktransport. Die Kosten der höheren Trassenpreise werden also nicht vollumfänglich weitergegeben. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs erzielen so geringere Einnahmen, die Ausfälle betragen rund CHF 17 Mio. pro Jahr. Die Transportunternehmen sollen die Ausfälle mit weiteren Effizienzsteigerungen

kompensieren.⁴

ANDERES
DATUM: 26.04.2013
NIKLAUS BIERI

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) teilte im April des Berichtjahres mit, per Fahrplanwechsel im Dezember gebe es **keine Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr**. Dies trotz schwieriger finanzieller Situation der Anbieter: Die Anschaffung von neuem Rollmaterial bedeutete für viele Transportunternehmen Mehrkosten.⁵

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.⁶

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

ANDERES
DATUM: 16.03.2019
NIKLAUS BIERI

Im März 2019 wurde bekannt, dass das Bahnunternehmen **BLS** seit der Jahrtausendwende rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. **Parallelen zum Postauto-Skandal** wurden von den Medien gesucht, sind jedoch nur teilweise vorhanden: Während bei PostAuto ganz gezielt Gewinne umgebucht worden waren, um Subventionen einzustreichen, tat die BLS nichts, um höhere Abgeltungen zu erhalten. Statt betrügerischer Machenschaften wie bei PostAuto lag im Fall BLS nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell vor. Ein Zinsglättungsmodell dient dazu, Zinskosten, die von Jahr zu Jahr stark und sprunghaft schwanken können, über die Zeit gleichmässig zu verteilen. Die Zinskosten fallen an, wenn die Transportunternehmen zur Beschaffung von neuem Rollmaterial nicht über genügend Eigenkapital verfügen und somit auf Fremdkapital angewiesen sind.

Ganz ähnlich wie im «Fall PostAuto» zeigt sich beim jüngsten Skandal das Versäumnis des Bundesamtes für Verkehr: Dort blieben Hinweise auf die Differenzen zwischen den berechneten (und vergüteten) und den effektiven Zinsen zu lange folgenlos. Ein interner Revisionsbericht ortete im Bundesamt «gravierende Mängel». BAV-Direktor Peter Füglistaler bezeichnete die Versäumnisse beim BAV als ärgerlich. Die BLS wird CHF 29 Mio. zurückzahlen. CHF 16 Mio. aus der Zeit vor 2014 liegen jedoch im Bereich der akzeptierten Schätzungenauigkeit bei Zinsmodellen, weshalb dieser Betrag nicht zurückgezahlt werden muss.⁷

ANDERES
DATUM: 06.05.2019
NIKLAUS BIERI

Nach dem Postauto-Skandal und den zu hohen Abgeltungen bei der BLS führte das UVEK beim Bundesamt für Verkehr ein Audit durch, um Schwächen im Controlling zu finden. Im Mai 2019 legte das BAV dem Bundesrat in Absprache mit dem UVEK fünf Massnahmen zur **Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen** vor.

Dazu sollte das Aufsichtskonzept nicht einfach angepasst, sondern die Aufsicht grundsätzlich neu aufgestellt werden: Die bisherige Praxis einer punktuellen Prüfung einer Teilrechnung des Jahresabschlusses der Transportunternehmen wird aufgehoben. Das neue Prüferegime sieht ebenso jährliche Selbstdeklarationen der Transportunternehmen zur Einhaltung des Subventionsrechts vor wie die Festlegung von Prüfungshandlungen, welche die externen Revisionsstellen der abgeltungsberechtigten Unternehmen zwingend vorzunehmen haben. Das Controlling durch die Facheinheiten im BAV wird zudem ergänzt durch vertiefte, stichproben- und risikoorientierte Prüfungen der Sektion Revision des BAV, welche ihre Prüfungen gegenüber heute verdoppelt. Der Bundesrat nahm die vorgesehenen Massnahmen zur Kenntnis und wird wo nötig mit der nächsten Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes eine rechtliche Abstützung der Massnahmen vornehmen.⁸

ANDERES
DATUM: 28.02.2020
NIKLAUS BIERI

Im Zuge von Untersuchungen des BAV im Nachgang zum Postauto-Skandal wurden im Februar 2020 **weitere Fälle zu hoher Subventionsbezüge im öffentlichen Verkehr** aufgedeckt. Nachdem sie schon 2019 wegen zu hohen Subventionsbezügen zu Rückzahlungen gezwungen war, geriet die Bahngesellschaft BLS erneut unter Druck. Musste die BLS 2019 rund CHF 29 Mio. zurückzahlen, so lag der Betrag dieses Mal deutlich höher: Auf CHF 43.6 Mio. belief sich die Summe, den die BLS aufgrund zu tief budgetierter Verkäufe über Jahre hinweg zuviel an Subventionen erhalten hatte. Die BLS sicherte zu, auch diesen Betrag zurückzuzahlen.

Bei der SBB gab es ebenfalls zu hohe Subventionsbezüge: Von 2012 bis 2019 seien Gelder zwischen dem nichtsubventionierten Fernverkehrsbereich und dem subventionierten Regionalverkehr falsch aufgeteilt worden, so dass die SBB beim Regionalverkehr zu viele Subventionen erhalten hatte. Den fraglichen Betrag von CHF 7.4 Mio. will die SBB zurückzahlen.

Auch in Luzern warfen offenbar unrechtmässig bezogene Subventionen im öffentlichen Verkehr hohe Wellen: Die Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) hatten zu hohe Kosten ausgewiesen, weshalb sie vom Verkehrsverbund Luzern (VVL) Beiträge von rund CHF 16 Mio. zu viel erhalten haben. Der VVL forderte diese Summe zurück und die VBL lenkten schliesslich ein.⁹

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

2) LT, 13.11.10.

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

4) Medienmitteilung VöV, 13.7.

5) Pressemitteilung VöV vom 26.4.13.

6) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.

7) FAQ zur Revision BLS; NZZ, TA, 16.3.19; So-Bli, 17.3.19

8) Mitteilung des Bundesrates vom 6.5.19; AZ, LT, NZZ, 7.5.19

9) Bund, LT, NZZ, TA, 29.2.20; LZ, 4.3.20