

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	20.04.2024
Thème	Transports et communications
Mot-clés	Villes, régions, communes
Acteurs	Sans restriction
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2023

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Terribilini, Serge

Citations préféré

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Transports et communications, Villes, régions, communes, 1991 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 20.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Chemin de fer	1
Trafic d'agglomération, transport public	1
Poste et télécommunications	2

Abréviations

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
S-Bahn	S-Bahn

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
RER	Réseau express régional

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Chemin de fer

MOTION
DATE: 02.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Marco Romano (mitte, TI) forderte in einer im Juni 2020 eingereichten Motion, dass **das Mendrisiotto ins Intercity-Streckennetz des Fernverkehrs eingebunden wird**. Der Fahrplanentwurf 2021 fokussiere im Tessin nur auf die Verbindungen zwischen Lugano, Bellinzona und Locarno, während das Mendrisiotto vergessen gehe. Diese Region verfüge aber über eine «hochentwickelte und internationale Wirtschafts- und Industriestruktur» und müsse entsprechend behandelt werden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion; er argumentierte, dass das Mendrisiotto mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels direkt und rasch an die grösseren Zentren des Tessins angeschlossen worden sei. Auch die Verbindungen nach Italien seien bereits verbessert worden. Zudem gehe der Entscheid, die Intercity-Züge in Mendrisio nicht mehr halten zu lassen, auf eine Vereinbarung zwischen dem Kanton Tessin und den SBB zurück. Auch bei der Planung des Ausbaus schritt STEP 2035 habe der Kanton Tessin keine anderslautenden Forderungen gestellt. Sollte sich die diesbezügliche Haltung in Zukunft ändern, werde der Kanton Tessin im Rahmen des nächsten Ausbaus einen entsprechenden Antrag stellen können. Der Vorstoss wurde im Nationalrat in der Sommersession 2022 behandelt und mit 102 zu 71 Stimmen bei 10 Enthaltungen angenommen, wobei es eine seltene Koalition aus Rechts- und Öko-Parteien zu verzeichnen gab: Die ablehnenden Stimmen stammten von Mehrheiten der SVP-, der FDP.Liberalen- und der Grünen-Fraktionen sowie von einer Minderheit der GLP-Fraktion.¹

MOTION
DATE: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2022 befasste sich der **Ständerat** mit der Forderung von Marco Romano (mitte, TI), **das Mendrisiotto ins Intercity-Streckennetz des Fernverkehrs einzubinden**. Wie Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR) berichtete, beantragte die vorberatende KVF-SR mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Motion anzunehmen. Engler argumentierte, dass Mendrisio als Zentrum einer einwohnerstarken Agglomeration mit dem Halt der IC-Züge verkehrsmässig stark aufgewertet würde, was der «territorialen Dynamik in der wachsenden Region Mendrisiotto» gerecht würde. Der Tessiner Ständesvertreter Chiesa (svp, TI) pflichtete ihm bei, dass die derzeitige Einbindung des Mendrisiotto in das Eisenbahnfernverkehrsnetz nicht seiner geoökonomischen Bedeutung entspreche. Verkehrsministerin Sommaruga hingegen wies darauf hin, dass das Mendrisiotto bereits sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sei. Sie plädierte dafür, im Falle von Mendrisio kein Präjudiz zu schaffen, ansonsten könnten noch sehr viele andere Regionen oder kleinere Städte auf eine Haltestelle im IC-Streckennetz pochen. Ausserdem sei es wenig stufen- und sachgerecht, wenn die eidgenössischen Räte begännen, einzelne Stationen des IC-Netzes zu bestimmen. Angesichts des klaren Abstimmungsergebnisses in der Kommission pochte die Verkehrsministerin jedoch nicht auf eine Abstimmung, so dass der Ständerat die Motion stillschweigend annahm.²

Trafic d'agglomération, transport public

POLITIQUE CANTONALE
DATE: 03.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le «**tramway du sud-ouest lausannois**» (TSOL) a été inauguré et mis en service au mois de juin. Cette ligne de métro relie Lausanne avec sa banlieue ouest en passant par l'Université et l'EPFL. Sa longueur est de 7.8 km et sa construction a coûté près de 200 millions de francs, dont un quart a été pris en charge par la Confédération.³

POLITIQUE CANTONALE
DATE: 04.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le RER zurichois, une année et demi après son entrée en service, s'est avéré être un échec du point de vue de la diminution du trafic automobile dans la ville de Zurich. Ainsi, même s'il connaît un grand succès, il **n'a pas permis de réduire la circulation à aucun moment de la journée ou de la semaine**, alors qu'une baisse de 30 pour cent était escomptée. Cela semble confirmer l'hypothèse selon laquelle des alternatives au transport individuel, dans le cas où le seuil de saturation n'est pas dépassé, n'ont que peu d'effet, puisque le transfert d'une partie du trafic de la route au rail est immédiatement compensé par l'arrivée de nouveaux conducteurs.⁴

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 Ausbauschritten, 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 François (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.⁵

Poste et télécommunications

Im April des Berichtjahres hat das Bundesgericht zugunsten der bernischen Gemeinde **Urtenen-Schönbühl** entschieden und deren **Gemeindereglement** gutgeheissen. Die Gemeinde verlangt, dass beim **Bau von Mobilfunkantennen** immer erst Standorte in Arbeitszonen geprüft werden müssen, bevor solche in Wohnzonen in Betracht gezogen werden können (Kaskadenmodell). Gegen das Gemeindereglement hatten Swisscom, Orange und Sunrise Einspruch erhoben. Die Netzbetreiber befürchteten, dass das Urteil den Netzausbau verlangsamt und verteuert.⁶

Am gleichen Tag wie sein Ratskollege Müller-Altermatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) hatte auch Nationalrat Grin (svp, VD) eine Motion betreffend die Post und das Poststellennetz eingereicht. Der Motionär nahm die **Schliessung von Poststellen an zentralen Orten** zum Anlass, den Bundesrat aufzufordern, die Post zu verpflichten, mit von Schliessungen betroffenen Gemeinden und «regionalen Vereinen» das Gespräch zu suchen, über das verbleibende Poststellennetz zu informieren und dieses mit den Gemeinden zu diskutieren. Wie die Motion Müller-Altermatt kam auch die Motion Grin erst zwei Jahre nach der Einreichung auf die Traktandenliste und wurde im September 2019 vom Nationalrat behandelt.

Postministerin Sommaruga zählte im Ratsplenum auf, was sich bezüglich dem Poststellennetz seit der Einreichung der Motion getan hatte: Mit einer Anpassung der Postverordnung waren einerseits die Erreichbarkeitsvorschriften verschärft worden, was zu einem dichteren Netz von Poststellen und -agenturen führte, andererseits war ein regelmässiger Planungsdialog eingeführt worden, welcher die Rolle der Kantone stärkte. Zudem wurde die Post verpflichtet, Gemeinden mindestens sechs Monate vor einer Poststellenschliessung anzuhören und eine einvernehmliche Lösung anzustreben. Weiter erinnerte die Bundesrätin an die angenommene Standesinitiative Jura und daran, dass die zuständige Kommission momentan eine entsprechende Vorlage ausarbeite.

Trotz den erreichten Verbesserungen und den laufenden Arbeiten nahm der Rat die Motion Grin im September 2019 mit 143 gegen 40 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) an.⁷

MOTION

DATE: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat sistierte** in der Sommersession 2022 die Behandlung von **drei Motionen zur postalischen Grundversorgung**. Es handelte sich dabei um die Motionen 17.3888 von Jean-Pierre Grin (svp, VD), 17.3938 von Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) sowie 21.3054 von Charles Juillard (mitte, JU). KVF-SR-Sprecher Stefan Engler (mitte, GR) verwies auf den im Mai 2022 publizierten Bericht der Expertenkommission Grundversorgung Post; es gelte zuerst zu entscheiden, welche der in diesem Bericht empfohlenen Massnahmen umgesetzt werden sollen und welche nicht, «bevor wir im Mikrobereich an der Grundversorgung der Post schrauben».⁸

MOTION

DATE: 13.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2022 **sistierte der Nationalrat** auf Antrag der KVF-NR die **Motionen** 17.3888 von Jean-Pierre Grin (svp, VD) und 17.3938 von Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) **zur postalischen Grundversorgung**. Die Kommission hatte argumentiert, dass erst auf Basis des Schlussberichts der Expertenkommission Grundversorgung Post sowie der Ergebnisse, die im Rahmen der Teilrevision des Postorganisationsgesetzes gefällt werden, diskutiert werden könne, in welche Richtung sich die postalische Grundversorgung weiterentwickeln solle. Die beiden Motionen könnten daher derzeit nicht umgesetzt werden.⁹

1) AB NR, 2022, S. 904

2) AB SR, 2022, S. 1176 ff.

3) Presse des 24.5. et 25.5.91; 24 Heures, 3.6.91.

4) Presse du 4.12.91.

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

6) SGT, 13.4.12.

7) AB NR, 2019, S. 1710

8) AB SR, 2022, S. 623

9) AB NR, 2022, S. 1417