

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage **11.04.2024**

---

Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>SBB</b>
Akteure	<b>Schweizerische Volkspartei (SVP)</b>
Prozessarten	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 – 01.01.2022</b>

---

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bühlmann, Marc  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Hirter, Hans  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Schweizerische Volkspartei (SVP), 1998 – 2020.* Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 11.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesverwaltung – Personal	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	3
Verkehr und Kommunikation	3
Eisenbahn	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>SPK-NR</b>	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SRG</b>	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SUVA</b>	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>RUAG</b>	RüstungsUnternehmen AktienGesellschaft

---

<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CIP-CN</b>	Commission des institutions politiques du Conseil national
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>SSR</b>	Société suisse de radiodiffusion
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>SUVA</b>	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>RUAG</b>	RüstungsUnternehmen AktienGesellschaft

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Bundesverwaltung – Personal

BUNDESRATSGESELLSCHAFT  
DATUM: 03.09.1998  
HANS HIRTER

Die **Gewerkschaften** des Bundespersonals äusserten heftige **Kritik** am Vorentwurf des neuen Gesetzes. Mit der Unabwendbarkeit der Abschaffung des Beamtenstatus – welche in zahlreichen Kantonen und Gemeinden bereits erfolgt ist – hatten sie sich zwar abgefunden. Die Möglichkeit, Anstellungsverhältnisse aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen aufzulösen, lehnten sie jedoch ab. Überhaupt nicht einverstanden waren sie mit dem Vorschlag, wichtige Kompetenzen namentlich bei der Lohnpolitik an die einzelnen Arbeitgeber wie SBB und Post abzutreten. Lohneckdaten, Teuerungsausgleich, national einheitliche Lohnhöhen sowie Höchstarbeitszeiten sollten ihrer Ansicht nach weiterhin durch den Bundesrat festgelegt werden. Der SGB und die SP schlossen sich dieser Kritik an. Für die SVP hingegen enthielt das bundesrätliche Projekt immer noch zu viele einengende Vorschriften. Unterstützung fand die Regierung bei der CVP und der FDP, wobei letztere allerdings ebenfalls Kritik am Ausmass der Kompetenzdelegation an die einzelnen Bundesbetriebe anmeldete. Für die Wirtschaftsverbände war die Reform zu zaghaft ausgefallen. Sie forderten, dass für die Bundesangestellten wie für alle anderen Beschäftigten das private Anstellungsrecht gemäss Obligationenrecht zur Anwendung kommen soll.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESELLSCHAFT  
DATUM: 06.10.1999  
HANS HIRTER

Das **neue Bundespersonalgesetz** (BPG) wurde 1999 von beiden Räten behandelt; die Differenzbereinigung konnte aber noch nicht abgeschlossen werden. Im Nationalrat beantragten Borel (sp, NE) und Spielmann (pda, GE) Nichteintreten, da die vorgeschlagenen Regelungen ein Ausdruck der grundsätzlich zu bekämpfenden Liberalisierungswelle seien, die letztendlich in einen Abbau der staatlichen Leistungen münden werde. Mit besonderem Nachdruck wandte sich Borel gegen die Einführung eines Leistunglohnsystems. Der Rückweisungsantrag fand nur bei einer Minderheit der SP-Fraktion Unterstützung und wurde mit 119:18 Stimmen abgelehnt. Zuwenig weit ging hingegen das neue Gesetz für Bortoluzzi (svp, ZH). Er verlangte die Rückweisung an die Kommission mit dem Auftrag, einen Entwurf vorzulegen, der dem Bund mehr Freiheit in seiner Personalpolitik gibt. Die Post und die SBB wollte Bortoluzzi ganz aus dem Gesetz herausnehmen und ihnen damit keine über das Obligationenrecht hinausgehende personalpolitischen Verpflichtungen aufladen. Sein Antrag wurde nur von der SVP-Fraktion unterstützt und unterlag mit 111:24 Stimmen.

In der **Detailberatung** verlangte der Freisinnige Pelli (TI), dass auch bei Betrieben, welche zur Post oder der SBB gehören, das Personal vollumfänglich dem Bundespersonalgesetz unterstellt wird. Der Bundesrat widersetzte sich vergeblich diesem namentlich von der SP unterstützten Antrag, der es seiner Meinung nach den beiden Betrieben praktisch verunmöglichen würde, mit anderen Unternehmen gemeinsame Firmen zu betreiben. Mit 83:80 Stimmen wurde die Forderung angenommen. Zu einer grösseren Debatte führte die Bestimmung, dass für arbeitsrechtliche Fragen, welche nicht durch das Personalgesetz geregelt sind, die Bestimmungen des Obligationenrechts gelten. Die SP bekämpfte diese Version erfolglos. Ihrer Meinung nach würden, angesichts der Konzeption des BPG als Rahmengesetz, viele Bereiche unter diese Klausel fallen, und damit könnten den Besonderheiten der staatlichen Anstellungsbedingungen gegenüber denjenigen der Privatwirtschaft zuwenig Rechnung getragen werden. Eine weitere Niederlage erlitt die Ratslinke bei den **Kündigungsbestimmungen**. Ihr Streichungsantrag für die Regelung, dass der Bund bei Umstrukturierungen Kündigungen aussprechen kann, wenn dem betroffenen Personal keine zumutbare andere Arbeit angeboten werden kann, unterlag mit 89:68 Stimmen. Bei der Frage der Einführung einer **Leistungslohnkomponente** unterlag der Streichungsantrag der Linken ebenfalls. Nicht durchsetzen konnte sich aber auch die vor allem von der SVP getragene Forderung, dass die Funktionskomponente maximal 60% betragen dürfe, um ausreichenden Spielraum für die leistungsmässige Differenzierung der Löhne zu erhalten. Konform zur neuen Bundesverfassung, welche eine gesetzliche Begründung für Einschränkungen des **Streikrechts** verlangt, stimmte der Rat einer Formulierung zu, welche den Bundesrat ermächtigt, in drei Fällen das Streikrecht für bestimmte Personalkategorien aufzuheben oder einzuschränken: bei Gefährdung der Staatssicherheit, bei Beeinträchtigung der

Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen sowie zur Wahrung von aussenpolitischen Interessen. Ein von der SVP gefordertes generelles Streikverbot mit Ausnahmeregelungen konnte sich nicht durchsetzen. In der Gesamtabstimmung wurde das neue Gesetz mit 58:21 Stimmen bei 40 Enthaltungen angenommen. Die Gegenstimmen stammten zu zwei Dritteln aus der SVP-Fraktion und zu einem Drittel aus der SP (namentlich von ihren welschen Vertretern) und der PdA. Der Rest der SP wie auch die Grünen enthielten sich der Stimme.<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESELLSCHAFT  
DATUM: 23.09.2005  
HANS HIRTER

Im September legte der Bundesrat die Botschaft für die **Totalrevision des Gesetzes über die Pensionskasse des Bundespersonals** (PUBLICA-Gesetz) vor. Diese enthält die neu konzipierten Vorschriften über die Organisation und die versicherungstechnischen Regeln. Die noch nicht Pensionierten müssten demnach die Hauptlast der Kassensanierung selbst tragen. Neben dem vom Parlament ultimativ verlangten Wechsel vom bisherigen Leistungs- zum Beitragsprinzip beinhaltet die Reform auch eine Senkung des technischen Zinssatzes (weitgehend finanziert über Beitragserhöhungen) und die Erhöhung des ordentlichen Pensionsalters von 62 auf 65 für alle, also auch für diejenigen, die bereits vierzig Jahre beim Bund gearbeitet haben. Zudem beantragte der Bundesrat, die im Vorjahr beschlossenen dringlichen Sanierungsmassnahmen ins ordentliche Recht zu überführen (u.a. Verzicht auf garantierten Teuerungsausgleich). Die bereits Pensionierten sollen hingegen geschont werden. Für sie schlägt der Bundesrat die Schaffung einer besonderen, vom Bund getragenen Rentnerkasse vor, welche ihnen die Auszahlung der früher versprochenen Leistungen garantiert. Für die Pensionskassen der bundeseigenen Betriebe Post und SBB bestanden ebenfalls Pläne zur Ausgliederung der Rentenkasse für die bereits Pensionierten. Entscheide zugunsten dieser von der SVP bekämpften Massnahme wurden aber noch nicht getroffen.<sup>3</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.08.2020  
MARC BÜHLMANN

Mitte November 2019 schickte die SPK-NR ihren Vorschlag für eine Änderung des Bundespersonalgesetzes, mit dem die beiden parlamentarischen Initiativen Leutenegger Oberholzer (sp, BL; Pa. IV. 16.438) und Minder (parteilos, SH; Pa. IV. 18.428) zur Regelung der **Entlohnung und Abgangentschädigungen bei Topkatern in der Bundesverwaltung** umgesetzt werden sollen, in die Vernehmlassung. Das Entgelt der Kader und Mitglieder der Verwaltungsräte der sieben grössten Bundesunternehmen SBB, RUAG, Skyguide, SUVA, SRG, Swisscom und Post soll die Obergrenze von CHF 1 Mio. pro Jahr nicht übersteigen dürfen, wobei unter Entgelt neben Lohn und Honorar sämtliche so genannte geldwerten Leistungen (z.B. berufliche Vorsorge) gezählt werden sollen. In allen anderen bundesnahen Betrieben soll der Bundesrat die Obergrenze für Entgelte festlegen, was im Bundespersonalgesetz geregelt werden soll. Darüber hinaus umfasste die Vorlage ein Verbot von Abgangentschädigungen, wie es von der parlamentarischen Initiative Minder gefordert worden war. Der Vater der Abzockerinitiative wollte damit «goldene Fallschirme» für Topkader in der Bundesverwaltung verhindern.

Die Vernehmlassung dauerte bis Ende Februar 2020 und die SPK-NR legte Ende August den Bericht vor. Trotz unterschiedlicher Antworten der insgesamt 49 Stellungnehmenden, entschied sich die Kommission mit 19 zu 5 Stimmen, an ihrem ursprünglichen Entwurf festzuhalten und ihn an den Nationalrat zu verabschieden. Damit wurde zwar der Unterstützung von 21 Vernehmlassungsteilnehmenden Rechnung getragen – darunter 14 Kantone, die GP, die SP und die SVP, die die Vorlage mehrheitlich begrüsst hatten – die teilweise Kritik, die in den restlichen Antworten geäussert worden war, wurde damit aber nicht berücksichtigt. So hatten 13 Teilnehmende an der Vernehmlassung vorgeschlagen, die Swisscom von der Gesetzesänderung auszunehmen, da sie ein börsenkotiertes Unternehmen sei und dem Aktienrecht unterliege. Kritisiert worden war auch die Höhe der Obergrenze und deren fixe Summe. Die Unternehmen müssten unterschiedliche Grenzen oder prozentuale Lösungen festlegen können, war etwa gefordert worden. Mehrheitlich begrüsst worden war das Verbot von Abgangentschädigungen für Topkader.<sup>4</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

Le **Conseil national** a examiné le projet de **réforme des chemins de fer**, approuvé en 1997 par la petite Chambre. L'entrée en matière a été décidée sans opposition. Les députés ont estimé que la réforme était nécessaire afin de répondre à la pression de l'Union européenne, qui a déjà entamé la réforme du rail. Plusieurs députés ont néanmoins relevé les difficultés auxquelles seront confrontés les CFF en matière de compétitivité et de rendement.

Concernant le premier volet de la réforme, **la libéralisation du réseau ferroviaire** (loi sur les chemins de fer), les députés n'ont apporté que quelques modifications de détail par rapport à la version du Conseil des Etats. Une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda que les installations ferroviaires soient dimensionnées de façon à rendre possible une concurrence efficace, en particulier pour l'accès de tiers au réseau. Elle fut nettement rejetée par les députés qui ont estimé qu'elle ouvrirait la porte à des investissements supplémentaires inacceptables. Il a été souligné que l'infrastructure devait être adaptée à la concurrence dans le cadre des réalisations de Rail 2000, des NLFA et du raccordement au réseau européen des trains à grande vitesse. Les députés ont accepté une proposition Loeb (prd, BE) qui réclame pour les entreprises de chemins de fer une totale liberté de choix sur l'installation de services accessoires dans les gares et dans les trains. Les dispositions cantonales et communales en matière d'heures d'ouverture et de fermeture ne seront pas applicables à ces services. Les députés ont ainsi contré la version du Conseil des Etats qui demandait que ces services soient désignés par le Conseil fédéral. La majorité de la CTT, soutenue par la gauche et combattue par les rangs bourgeois, souhaita permettre au Conseil fédéral de verser des contributions limitées dans le temps pour financer des technologies nouvelles dans le domaine du trafic marchandises par rail. Elle fut acceptée par la voix prépondérante du président (en raison d'une égalité des voix), créant ainsi une divergence avec le Conseil des Etats. Finalement, le vote sur l'ensemble a été accepté par 122 voix contre 6.

Dans la **loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route**, les conseillers nationaux se sont ralliés à la version de leurs pairs sénateurs, sauf sur la question des concessions pour le transport professionnel de personnes. Le National a souhaité s'en tenir à la version du gouvernement, renonçant aux éléments de concurrence introduits par le Conseil des Etats. En outre, les députés ont avalisé la loi fédérale sur le transport public dans la version du Conseil des Etats, sans aucune modification.

Concernant le deuxième volet de la réforme, **la restructuration des CFF** (loi sur les chemins de fer fédéraux), les dispositions sur la séparation de l'infrastructure et des transports, le renforcement du principe de la commande et le libre accès au réseau ont été adoptés conformément à la version du Conseil des Etats. Une proposition de minorité UDC et PRD souhaitait remplacer le statut de fonctionnaire du personnel des CFF par des conditions d'engagement de droit privé, conformément au code des obligations. Elle fut rejetée par 93 voix contre 54. Les députés ont accepté que les CFF deviennent une **société anonyme de droit public** et que les employés soient soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral. La question du financement du déficit de la caisse de pension et de secours de la régie a été l'objet de débats nourris. La minorité de la CTT a réussi à faire admettre, par 83 voix contre 60, un délai de six ans pour que la Confédération comble le déficit d'environ CHF 5 milliards de la caisse de pension des CFF. Mais les députés, suivant une proposition de minorité UDC et PRD, ont assoupli la prise en charge du découvert par la Confédération, en spécifiant que cette dernière pouvait prendre en charge la totalité ou une partie du découvert de la caisse. Finalement, la loi a été acceptée par 128 voix contre 4.

Concernant le troisième volet, le **refinancement de la régie**, l'arrêté sur le refinancement des CFF n'a pas été contesté. Les conseillers nationaux ont adhéré à la version du Conseil des Etats sur tous les articles. Les prêts à long terme, d'un montant de CHF 8 milliards, accordés par la Confédération, seront convertis en capital propre des Chemins de fer fédéraux. Sur les prêts restants, CHF 3,6 milliards seront convertis en prêts à intérêt variable, remboursables sous conditions. L'opération englobe la reprise par la Confédération de prêts de CHF 5,6 milliards que les CFF avaient contractés auprès de leur caisse de pension. La régie sera en outre déchargée de son

déficit 1997 qui avoisinait les CHF 150 millions.<sup>5</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 23.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

L'Assemblée fédérale a renouvelé son approbation de l'extension du réseau CFF au moyen de la **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (I)**. Après l'octroi, en 2006, du financement de la part suisse du projet à travers l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, les chambres ont adopté la base légale nécessaire à sa réalisation, malgré l'opposition d'une minorité UDC au Conseil national qui exigeait que le Conseil fédéral présente préalablement un traité entre la Suisse et l'Italie coulant dans le marbre l'engagement financier du gouvernement italien. En septembre, l'OFT a délivré le permis de construire pour le tronçon suisse de la nouvelle ligne, soit quelque 6,5 kilomètres.<sup>6</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.11.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Département fédéral des finances (DFF) a mis en consultation le **projet d'assainissement de la caisse de pension des CFF**, dont le Conseil fédéral lui avait confié l'élaboration l'année précédente. Le projet propose quatre variantes pour combler le manque de CHF 2,9 milliards. Si une variante ne prévoit aucune participation financière de la Confédération, les trois autres impliquent une recapitalisation des CFF respectivement à hauteur de CHF 0,7, 1,7 et 1,9 milliard. Les CFF ont estimé que seule la variante maximale, additionnée d'une réserve pour fluctuations de valeurs (soit une contribution totale de CHF 3,2 milliards), constituait une solution durable. Cependant, le Conseil fédéral privilégie nettement la variante à CHF 0,7 milliard, grâce à laquelle le taux de couverture atteindrait 97%, contre 92,4% à fin 2007. La Conférence des directeurs cantonaux des finances a communiqué sa préférence pour une solution autonome, financée par les CFF, leurs employés et rentiers, voire, si nécessaire, par leurs clients, au moyen d'une hausse des tarifs. Le PRD, l'UDC et Economiesuisse ont également rejeté les variantes prévoyant une contribution étatique. À l'inverse, les syndicats SEV et USS, ainsi que le PS, ont prôné la contribution fédérale maximale de CHF 3,2 milliards. Le PDC s'est quant à lui rallié à la position du Conseil fédéral (CHF 0,7 milliard), tandis que personne n'a soutenu la variante à CHF 1,7 milliard.<sup>7</sup>

INTERPELLATION / ANFRAGE  
DATUM: 29.11.2008  
NICOLAS FREYMOND

Afin de remédier à la perte de CHF 190,4 millions enregistrée en 2007, le conseil d'administration des CFF a adopté, début mars, un nouveau train de **mesures d'assainissement de CFF Cargo**. Excluant catégoriquement de vendre tout ou partie de la division Marchandises, il a décidé la suppression de 401 emplois (10% de l'effectif total), le transfert du service à la clientèle de Fribourg à Bâle et donc la fermeture du site de Fribourg (180 salariés pour 165 postes de travail). Le transfert du centre d'appel, établi à Fribourg depuis 1999, vise à réunir vendeurs et opérateurs sur un même site et à rentabiliser les locaux encore libres que possède CFF Cargo dans la cité rhénane. Les suppressions de postes concernent pour trois quarts l'administration et le management (300 emplois) et pour un quart la maintenance. Les ateliers industriels de Bellinzone sont les plus touchés avec 126 emplois biffés ou transférés aux ateliers d'Yverdon-les-Bains (VD). Ces mesures seront effectives dès 2009. Les réactions n'ont pas tardé, provenant principalement des sites les plus touchés et des autorités cantonales fribourgeoises et tessinoises. À Fribourg, le Conseil d'Etat a rappelé l'engagement pris par la direction des CFF, en 1999, de créer des emplois à long terme, afin de bénéficier des mesures cantonales de promotion économique. Au Tessin, les salariés de l'atelier de Bellinzone ont immédiatement décrété une grève de durée indéterminée, avant de recevoir l'appui de l'ensemble des partis politiques tessinois, des autorités municipales de Bellinzone et du Conseil d'Etat, ainsi que du clergé. Dès les premiers jours, les salariés des deux sites ont suivi des stratégies différentes, les fribourgeois optant pour la poursuite du travail et la discussion dans le respect de la convention collective, alors que les tessinois ont privilégié la grève et les manifestations. La mobilisation s'est ainsi rapidement radicalisée au Tessin, tandis qu'elle ne s'est que modérément intensifiée à Fribourg.

Les CFF ont suspendu le programme de restructuration et le travail a repris à Bellinzone après que les protagonistes, réunis par Moritz Leuenberger, sont parvenus à un accord préalable sur une procédure de sortie de crise. Au Conseil national, le chef du DETEC s'est vu interpeller par les députés fribourgeois et tessinois (08.3063), ainsi que par le groupe UDC. Il a jugé légitimes les objections des autorités et des salariés concernés, mais il a justifié la restructuration par la situation économique et financière du segment marchandises de l'ancienne régie, invoquant notamment l'inefficacité des précédentes

mesures de réduction des frais administratifs et la concurrence accrue dans le transport des marchandises. Le conseiller fédéral socialiste a toutefois assuré que les mesures concrètes ne seraient arrêtées qu'après concertation avec les milieux intéressés. Les négociations ont alors débuté, mais se sont déroulées séparément et indépendamment pour chacun des deux sites. À Fribourg, les discussions entre les CFF et le Conseil d'Etat ont rapidement abouti à un compromis confirmant le transfert du centre d'appel à Bâle en contrepartie duquel les CFF se sont engagés à créer entre 50 et 100 nouvelles places de travail dans le canton dès 2009. Si le Conseil d'Etat s'est dit satisfait, les syndicats ont violemment critiqué cet accord, estimant que le gouvernement s'était servi des employés du centre d'appel comme d'une monnaie d'échange. Au lendemain de l'accord, les employés ont toutefois renoncé à faire grève en raison de la trop faible mobilisation. Concernant le site tessinois, le Conseil fédéral a institué une table ronde placée sous la présidence de l'ancien conseiller national Franz Steinegger (prd, UR). Après plus de six mois de négociations, la direction des CFF et les représentants des salariés sont parvenus à un accord aux termes duquel les ateliers de Bellinzone seront transférés au sein de la division Voyageurs en échange de la garantie par la direction des CFF de maintenir les ateliers jusqu'en 2013, à la condition, toutefois, que le taux de productivité croisse de 10% d'ici 2010. Les mesures prévues par les deux accords sont effectives dès le 1er janvier 2009.<sup>8</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 10.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

À l'issue de la consultation lancée l'année précédente, le Conseil fédéral a confié au Département fédéral des finances (DFF) l'élaboration d'un message relatif à une contribution fédérale de CHF 1,148 milliard destinée à **l'assainissement de la caisse de pension des CFF (CP CFF)**. Malgré l'opposition du PRD, de l'UDC et des groupes d'intérêts économiques, le gouvernement a estimé nécessaire une participation de la Confédération dans une proportion toutefois sensiblement inférieure à ce que souhaitaient le PS, le PDC et les syndicats. Il a cependant relevé que, selon toute vraisemblance, cette contribution fédérale ne permettrait pas d'assainir durablement la caisse de pension. Aussi, attend-il de la part des CFF et de leurs collaborateurs qu'ils fournissent un effort supplémentaire substantiel. Le conseil de fondation de la CP CFF a annoncé un train de mesures visant à redresser le taux de couverture de 79,2% à 100% en dix ans. Outre une contribution d'assainissement de 2,5% prélevée sur les salaires, les gérants ont décidé de supprimer l'adaptation des rentes au renchérissement et de relever l'âge de la retraite de 63,5 à 65 ans. L'intérêt servi sur les avoirs vieillesse est en outre abaissé au minimum légal. Au total, le personnel est mis à contribution pour un montant de CHF 1,22 milliard. L'employeur, quant à lui, consacrera CHF 1,32 milliard à l'assainissement sur vingt-cinq ans. Deux ans tout juste après le passage du système de primauté des prestations à celui de primauté des cotisations, les syndicats ont jugé ces mesures excessivement dououreuses pour le personnel et réaffirmé leur volonté d'une participation accrue de la Confédération (de l'ordre de CHF 3,4 milliards).<sup>9</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 18.03.2011  
SUZANNE SCHÄR

Nachdem der Ständerat die bundesrätliche Vorlage zur **Sanierung der SBB-Pensionskasse** im Vorjahr einstimmig angenommen hatte, beschäftigte sich im März der Nationalrat mit der Vorlage. Der Nichteintretensantrag einer Kommissionsminderheit aus SVP-Vertretern und einem CVP-Mitglied, die argumentierte, dass der Bund mit der Ausfinanzierung der Pensionskasse 1999 seiner Pflicht abschliessend nachgekommen sei, wurde deutlich abgelehnt. Mit einer parteipolitisch ähnlichen Verteilung (132 zu 42 Stimmen bei 7 Enthaltungen) entschied der Rat auch die Gesamtabstimmung. Die Schlussabstimmung passierte die Vorlage im Ständerat mit 42 Stimmen bei 2 Enthaltungen, jene im Nationalrat mit 137 zu 46 Stimmen der SVP bei 8 Enthaltungen.<sup>10</sup>

1) Bund, 7.5.98; NZZ und TA, 13.8.98.; TA, 3.9.98; NZZ, 15.12.98.

2) Amtl. Bull. NR, 1999, S. 2035 ff., 2052 ff., 2080 ff. und 2089 ff.; Presse vom 7.10.99.

3) BBI, 2005, S. 5829 ff. und 6905 f. (Korrekturen); Bund und NZZ, 24.9.05.; TA, 24.9.05.

4) Ergebnisbericht Vernehmlassung: Medienmitteilung SPK-NR vom 14.11.19; Medienmitteilung SPK-NR vom 20.8.20; Vorentwurf Bundespersonalgesetz; Vorentwurf und Bericht SPK-NR vom 8.11.19

5) BO CN, 1998, p. 2 ss. et 27 ss.; presse du 21.1.98.

6) BO CE, 2008, p. 189 s.; BO CN, 2008, p. 848 ss.; FF, 2008, p. 5283. NZZ, 23.9.08 (permis de construire).

7) Presse du 16.4 (CFF), du 3.7 (consultation), du 23.9 (PRD/UDC/Economiesuisse) et du 4.11.08 (PS/syndicats/PDC).

8) BO CN, 2008, p. 418 ss.; presse du 5.3 au 17.4.08; presse des 14 et 15.5.08 (début des négociations); LT, Lib. et NZZ, 16 et 17.5.08 (accord FR); presse des 27 et 29.11.08 (accord TI).

9) Presse du 25.6 (CF) et du 10.9.09 (CFF/syndicats); DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.

10) AB NR, 2011, S. 183 ff., 557; AB SR, 2011, S. 339; BBI, 2011, S. 2741; NZZ, 7.3. und 8.3.11.