

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Konzessionierte Transportunternehmen, Arbeitgebende</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Ackermann, Nadja  
Benteli, Marianne  
Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bernet, Samuel  
Bernhard, Laurent  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Frick, Karin  
Gianola, Giada  
Heidelberger, Anja  
Hirter, Hans  
Müller, Eva  
Porcellana, Diane  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge  
Zumbach, David

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Nadja; Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bernet, Samuel; Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Frick, Karin; Gianola, Giada; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Müller, Eva; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumbach, David 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Konzessionierte Transportunternehmen, Arbeitgebende, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
Öffentliche Ordnung	1
Polizei	2
<b>Öffentliche Finanzen</b>	3
Direkte Steuern	3
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	4
Post und Telekommunikation	18
<b>Sozialpolitik</b>	18
Bevölkerung und Arbeit	18
Arbeitsmarkt	20
Arbeitszeit	23
Arbeitnehmerschutz	23
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	25
Suchtmittel	25
Sozialversicherungen	25
Invalidenversicherung (IV)	25
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	25
Parteien	26
Grosse Parteien	26
Verbände	26
Industrie, Handel und Unternehmer	26
Arbeitgeber	26

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>RK-SR</b>	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
<b>BFS</b>	Bundesamt für Statistik
<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>RK-NR</b>	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>IV</b>	Invalidenversicherung
<b>EDI</b>	Eidgenössisches Departement des Inneren
<b>EVD</b>	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
<b>BVGer</b>	Bundesverwaltungsgericht
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>EMRK</b>	Europäische Menschenrechtskonvention
<b>SAKE</b>	Schweizerische Arbeitskräfteerhebung
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>BGer</b>	Bundesgericht
<b>KTU</b>	Konzessionierte Transportunternehmungen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>EU15</b>	Zu den EU-15 gehören alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union vor der sogenannten Ost-Erweiterung im Jahr 2004
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>EU-25</b>	Dazu gehören die EU-15 Staaten sowie die 10 Staaten Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern
<b>VPOD</b>	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>PTT</b>	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>OR</b>	Obligationenrecht
<b>EFV</b>	Eidgenössische Finanzverwaltung
<b>LSE</b>	Luzern-Stans-Engelberg-Bahn
<b>ZEMIS</b>	Zentrales Migrationsinformationssystem
<b>BT</b>	Bodensee-Toggenburg-Bahn
<b>VBG</b>	Verkehrsbetriebe Glattal
<b>ILO</b>	Internationale Arbeitsorganisation
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn
<b>ArG</b>	Arbeitsgesetz
<b>ArGV 1</b>	Verordnung 1 zum Arbeitsgesetz
<b>SAV</b>	Schweizerischer Arbeitgeberverband
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<b>EntsG</b>	Entsendegesetz
<b>AZG</b>	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
<b>AZGV</b>	Verordnung zum Arbeitszeitgesetz
<b>KKJPD</b>	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
<hr/>	
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CAJ-CE</b>	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
<b>OFS</b>	Office fédéral de la statistique
<b>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CAJ-CN</b>	Commission des affaires juridiques du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>AI</b>	Assurance-invalidité
<b>DFI</b>	Département fédéral de l'intérieur
<b>DFE</b>	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
<b>TAF</b>	Tribunal administratif fédéral
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>CEDH</b>	Convention européenne des droits de l'homme
<b>ESPA</b>	Enquête suisse sur la population active
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>TF</b>	Tribunal fédéral
<b>ETC</b>	Entreprises de transport concessionnaires
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>UE15</b>	Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Irlande, Royaume-Uni, Grèce, Espagne, Portugal, Autriche, Finlande et Suède.
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>UE-25</b>	Les pays de l'UE-15 ainsi que Chypre, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Slovénie.
<b>SSP</b>	syndicats des Services publics
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>PTT</b>	Postes, téléphones, télégraphes
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>CO</b>	Code des obligations
<b>AFF</b>	Administration fédérale des finances
<b>LSE</b>	Chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg
<b>SYMIC</b>	système d'information central sur la migration
<b>BT</b>	Bodensee-Toggenburg-Bahn
<b>VBG</b>	Services de transports urbains du Glattal
<b>OIT</b>	Organisation internationale du travail
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn (chemin de fer du Sud-Est)
<b>LTr</b>	Loi sur le Travail
<b>OLT 1</b>	Ordonnance 1 relative à la loi sur le travail
<b>UPS</b>	Union Patronale Suisse
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire
<b>LDét</b>	Loi sur les travailleurs détachés
<b>LDT</b>	Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics
<b>OLDT</b>	Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail
<b>CCDJP</b>	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Rechtsordnung

#### Strafrecht

**MOTION**  
DATUM: 07.12.2015  
KARIN FRICK

Da der Entwurf zur Totalrevision des Ordnungsbussengesetzes nicht vorsah, den Anwendungsbereich von Ordnungsbussen auf das Eisenbahn- und das Personenbeförderungsgesetz auszuweiten, verlangte die Rechtskommission des Ständerates mit einer Motion eine **Bussenkompetenz für Transportunternehmen**. Der Vorstoss fordert den Bundesrat auf, Sicherheitsorgane von Transportunternehmen zu bezeichnen, welche vom Bundesrat festzulegende Übertretungen der einschlägigen Gesetze anhand eines Bussenkataloges mit Busse bestrafen können. Das Anliegen des öffentlichen Verkehrs stiess im Ständerat auf Zustimmung; die Motion wurde in der Wintersession mit 32 zu 1 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 03.03.2016  
KARIN FRICK

Im Gegensatz zum Ständerat lehnte der Nationalrat die Motion, mit der die RK-SR eine **Bussenkompetenz für Transportunternehmen** forderte, in der Frühjahrsession 2016 stillschweigend ab. Die grosse Kammer folgte damit dem Antrag ihrer Kommissionsmehrheit und auch der Ansicht des Bundesrates, welche beide eine Motion im Sinne eines klar definierten Gesetzgebungsauftrages als nicht zielführend betrachteten. Es gebe noch zu viele offene Fragen, die zuerst geklärt werden müssten, bevor man über diese Thematik legiferieren könne. In diesem Sinne soll der Bundesrat zunächst die Möglichkeiten, die Sachdienlichkeit und die Machbarkeit einer einschlägigen Gesetzesänderung prüfen und dem Parlament einen entsprechenden Bericht vorlegen. Der Nationalrat nahm das so lautende Postulat seiner Rechtskommission (Po. 16.3004) stillschweigend an.<sup>2</sup>

#### Öffentliche Ordnung

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 30.06.2011  
NADJA ACKERMANN

Mit Gesetzesänderungen und technischen Anpassungen in den Zügen wollen der Bund und die SBB dem Treiben **gewalttätiger Fussballfans in Zügen** Einhalt gebieten. Darauf einigten sich die Spitzen der SBB und des Bundesamts für Verkehr (BAV). Konkrete Vorschläge für gesetzliche Anpassungen sollen bis Ende 2011 vorliegen. Im Vordergrund stehen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). So könnten Veranstalter in die Pflicht genommen werden: Denkbar wäre, dass die Veranstalter Fanzüge chartern und eine Kautions hinterlegen müssen, welche bei Schaden einbehalten werden kann. Eine andere Möglichkeit seien Zugfenster, die nur noch einen Spalt weit geöffnet werden könnten, damit keine Flaschen hinausgeworfen werden. Ein weiterer Vorschlag wären Kombitickets für die Fahrt in Extrazügen und den Eintritt ins Stadion für auswärtige Fans.

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 26.06.2012  
NADJA ACKERMANN

Dieser Auftrag bringt für den Bundesrat aber nichts neues, denn er hatte 2012 bereits einen **Entwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** in die Vernehmlassung gegeben. Der Entwurf sieht vor, dass ein Unternehmen Fans die Beförderung zu einer Sportveranstaltung mit fahrplanmässigen Kursen verweigern kann, wenn ihnen frühzeitig Alternativen angeboten werden. Zudem sollen die Sportklubs für sämtliche, durch ihre Fans verursachten Schäden bei der Benützung von nicht fahrplanmässigen Verkehrsmitteln und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs haften.<sup>3</sup>

**MOTION**  
DATUM: 13.12.2012  
NADJA ACKERMANN

Die beiden Räte wollen durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes die Gewalt an Sportanlässen eindämmen. Sie überwiesen deshalb eine Motion der Sicherheitskommission des Nationalrates, welche den Bundesrat beauftragt, das **Personenbeförderungsgesetz** dahingehend zu ändern, dass Personen aus Gründen der öffentlichen Sicherheit vom Transport ausgeschlossen werden können.<sup>4</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.08.2013  
NADJA ACKERMANN

Ein Instrument, um die Gewalt bei Sportanlässen einzudämmen, ist die **Lockerung der Transportpflicht**. Der Bundesrat verabschiedete im August 2013 eine Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Trotz harscher Kritik der Sportverbände, Fanorganisationen und Vereine in der Vernehmlassung sollen Fangruppen künftig verpflichtet werden können, anstelle des öffentlichen, fahrplanmässigen Verkehrs Extrazüge oder Ersatzbusse für die Anreise zu Sportanlässen zu benutzen. Dafür muss jedoch das Transportunternehmen dem Sportklub einen angemessenen Chartervertrag für die Beförderung der Fans mit speziell für sie bereitgestellten Transportmitteln anbieten. Dieser Vertrag regelt die gegenseitigen Rechte und Pflichten, insbesondere auch die Frage der Haftung für Schäden. Falls zwischen dem Transportunternehmen und dem Sportklub kein Chartervertrag abgeschlossen werden kann, sollen die Sportklubs für die Schäden an Personen und Sachen, welche nichtidentifizierbare Fans verursachen, von Gesetzes wegen haften. Die Verkehrskommission des Nationalrates lehnte es jedoch noch im Berichtsjahr mit 13 zu 10 Stimmen ab, auf den Gesetzesentwurf einzutreten, weil die Kommissionmehrheit die Gesetzesrevision als unnötig und unverhältnismässig erachtete.<sup>5</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 12.03.2014  
NADJA ACKERMANN

Obwohl der bundesrätliche Entwurf in der Vernehmlassung mehrheitlich auf Zustimmung gestossen war, hielt der Nationalrat die vorgeschlagenen **Änderungen im Personenbeförderungsgesetz** als Massnahmen gegen randalierende Sportfans für untauglich. Der Hauptkritikpunkt setzte an der Durchführbarkeit der Fanzug-Pflicht bzw. Charterpflicht an. Zusammen mit der Angst vor der Ausdehnung solcher Beschränkungen auf andere Gruppen führte dieses Argument dazu, dass der Nationalrat das Geschäft mit 142 zu 30 Stimmen bei 7 Enthaltungen mit dem Auftrag, mit allen beteiligten Akteuren eine praktikable Lösung auszuarbeiten, an den Bundesrat zurückwies. Dem Ständerat waren hingegen fünf Jahre ergebnisloser Diskussionen genug. Er wollte durch eine gesetzliche Lösung klare Verantwortlichkeiten schaffen und wies daher den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen ab. Davon wollte der Nationalrat aber nichts wissen und hielt in der Herbstsession an seiner Rückweisung mit 119 zu 50 Stimmen bei 11 Enthaltungen fest. Bundesrätin Leuthard bezeichnete diese Rückweisung als „Kneifen vor der Diskussion“ und damit auch als „Kneifen vor einer klaren Position“.<sup>6</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.06.2017  
KARIN FRICK

Die Vorlage zur **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** war 2014 vom Nationalrat an den Bundesrat zurückgewiesen worden mit dem Auftrag, anstelle von gesetzgeberischen Massnahmen mit den von den Fantransporten betroffenen Kreisen alternative Lösungen zu suchen. Daraufhin organisierte Bundesrätin Doris Leuthard einen runden Tisch, an dem Handlungsmöglichkeiten erörtert und Massnahmen zur Verbesserung der Fantransporte ergriffen werden konnten. In den Augen der KVF-NR habe eine Grundsatzdiskussion stattgefunden und Lösungen zu Tage gebracht, weshalb kein weiterer Gesetzgebungsbedarf bestehe und das Geschäft abgeschlossen werden könne. Auch die KVF-SR zeigte sich erfreut über den konstruktiven Lösungsansatz und sprach sich für eine Fortsetzung des Dialogs in den bestehenden Arbeitsgruppen aus. In der ersten Jahreshälfte 2017 wurde das Geschäft von beiden Räten oppositionslos abgeschlossen.<sup>7</sup>

## Polizei

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 17.08.2011  
NADJA ACKERMANN

Der Bundesrat setzte die Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (VST) in Kraft, welche der Transportpolizei das Tragen von Waffen erlaubt. Damit konkretisiert die Verordnung das 2010 erlassene Bundesgesetz gleichen Namens. In den Räten war die Frage über die **Bewaffnung der Sicherheitsorgane** umstritten gewesen und war deshalb an den Bundesrat delegiert worden. Mit seinem Entscheid trägt der Bundesrat der Meinung der Polizei- und Bahngewerkschaften sowie der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren Rechnung, die in der Anhörung vom Herbst 2010 eine Bewaffnung gefordert hatten. Obwohl zuerst ablehnend eingestellt, entschied sich im September auch die SBB, ihre Transportpolizei (Bahnpolizei) mit Schusswaffen auszurüsten. (Siehe auch hier.)<sup>8</sup>

## Öffentliche Finanzen

### Direkte Steuern

**MOTION**  
DATUM: 21.12.2011  
LAURENT BERNHARD

Im Nationalrat fand in der Wintersession eine Motion der freisinnigen Fraktion eine Mehrheit, die eine rasche Umsetzung einer **Unternehmenssteuerreform III** forderte. Demnach sollte der Bundesrat dem Parlament bis am 31. März 2012 eine entsprechende Botschaft vorlegen. Dieser Vorstoss wurde im Zusammenhang mit möglichen Massnahmen zur Abfederung der Frankenstärke eingereicht. Allerdings erfolgte der Entscheid des Ständerats nicht mehr im Berichtsjahr.<sup>9</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

**MOTION**  
DATUM: 17.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion Derder (fdp, VD) forderte vom Bundesrat die **Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote** des Personentransports. Neue Online-Plattformen und Fahrdienste seien daran, sich zu etablieren, weshalb eine grundlegende Anpassung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) zu prüfen sei. Der Bundesrat zeigte seine Bereitschaft, diesbezüglich aktiv zu werden, und der Nationalrat nahm die Motion im Juni 2016 diskussionslos an.<sup>10</sup>

**MOTION**  
DATUM: 08.12.2016  
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat behandelte die Motion Derder (fdp, VD) zur **Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote** zusammen mit der Motion Nantermod (fdp, VD) bezüglich fairem Wettbewerb zwischen Taxis und neuen Fahrdiensten im Dezember 2016. Beide Motionen wurden von der kleinen Kammer gutgeheissen.<sup>11</sup>

### Verkehrspolitik

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 27.09.2011  
SUZANNE SCHÄR

In Anbetracht des Finanzierungsengpasses im öffentlichen Verkehr, kündigte der Bundesrat im Herbst des Berichtsjahrs an, eine erste **Erhöhung der Trassenpreise**, wie sie als zusätzliche Finanzierungsquelle für den BIF diskutiert wurde, bereits **auf Anfang 2012** und damit vor der Verabschiedung der FABI-Botschaft und ungeachtet von deren Akzeptanz in den Räten umsetzen zu wollen. Er sah dazu eine entsprechende Revision der Netzzugangsverordnung vor und rechnete mit jährlichen Mehreinnahmen von CHF 200 Mio. Begründet wurde dieses Vorgehen mit den erhöhten Unterhalts- und Erneuerungskosten an der bestehenden Schieneninfrastruktur, verursacht durch den Mehrverkehr, mit ansteigenden Grenzkosten und mit dem Rückstand bei der Überwälzung der Teuerung auf den Trassenpreis. Das BAV rechnete damit, dass diese Massnahme zu einer Erhöhung der Bahnticketpreise um 7% führen werde.<sup>12</sup>

### Strassenverkehr

**MOTION**  
DATUM: 12.09.2016  
NIKLAUS BIERI

Gleich zwei Motionen zum Themenkomplex **„Taxis, Uber und andere Fahrdienste“** reichte Nationalrat Nantermod (fdp, VS) im März 2016 ein. Zum Einen solle ein fairer Wettbewerb entstehen zwischen herkömmlichen Taxis und neuen Fahrdiensten, indem der regel- und berufsmässige Personentransport in Personenwagen dem Strassenverkehrsgesetz und der Arbeitsgesetzgebung unterstellt wird, statt dass die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) für diese Transporte gilt. Diesem Ansinnen (16.3066) stand der Bundesrat wohlwollend gegenüber und im Ratsplenum fand die Motion Unterstützung: Sie wurde im September 2016 mit 131 gegen 55 Stimmen (0 Enthaltungen) angenommen.

Zum Anderen wollte der Motionär den Bundesrat beauftragen, die Bezeichnung „Taxi“ mittels einer Gesetzesänderung zu schützen. Der Wettbewerb sei fairer, wenn die Kundschaft klar erkennen könne, ob ein Fahrdienst die offiziellen Anforderungen eines Taxiunternehmens erfülle. Wie die geschützte Bezeichnung vergeben werde, solle die



Branche mit einer Selbstregulierungsklausel bestimmen. Diesem Anliegen (16.3067) wollte der Bundesrat nicht entsprechen und der Nationalrat lehnte es im Juni 2016 diskussionslos ab.<sup>13</sup>

**MOTION**  
DATUM: 08.12.2016  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Nantermod (fdp, VD) bezüglich dem fairen Wettbewerb zwischen **Taxis, Uber und anderen Fahrdiensten** wurde im Ständerat im Dezember 2016 gleichzeitig mit der Motion Derder (fdp, VD) diskutiert. Gerade weil die beiden Motionäre zum selben Thema einen unterschiedlichen Zugang gewählt hatten, nahm die kleine Kammer beide Motionen an: Der Bundesrat solle prüfen, welchen Weg er einschlagen wolle. Mit 22 zu 9 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde die Motion Nantermod angenommen.<sup>14</sup>

### Eisenbahn

**MOTION**  
DATUM: 18.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**En 1989, le Conseil des Etats avait transmis une motion de sa commission des transports et du trafic concernant des mesures en faveur des entreprises de transports concessionnaires (ETC).** Cette chambre, considérant que le rejet, en 1988, de la politique coordonnée des transports et l'acceptation de Rail 2000 en 1987 avaient modifié les conditions de révision de la loi sur les chemins de fer (LCF) et rendait difficile la réalisation des buts fixés en matière d'indemnités versées aux ETC, demandait que certains points soient inclus dans le nouveau message à élaborer sur le sujet. Ceux consistant en un examen des bases constitutionnelles pour une participation des cantons à ces indemnités, un réaménagement des contributions fédérales pour les transports publics d'agglomération et de montagne ainsi qu'une étude des retombées de Rail 2000 sur les ETC furent transmis par le Conseil national.<sup>15</sup>

**PETITION / EINGABE / BESCHWERDE**  
DATUM: 18.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La situation de blocage, due à de nombreuses plaintes, que connaissait le projet du Rhätischen Bahn de la ligne de la Vereina (GR), s'est dénouée en 1990.** Ce tronçon était notamment contesté en raison du transport prévu d'automobiles, susceptible d'accroître significativement la circulation routière de la région. En début d'année, le DFTCE levait les diverses oppositions. Quelques mois plus tard, le TF faisait de même avec les recours déposés par plusieurs organisations de protection de l'environnement.<sup>16</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 14.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

La même chambre accepta également le postulat Eggenberger (ps, BE) souhaitant que, toujours dans le cadre de la révision de la LCF, le gouvernement inclue dans son projet **un article ordonnant une égalité de traitement entre les services d'autos postales des PTT et les ETC** en matière d'indemnisation pour les prestations effectuées en faveur de l'économie générale.<sup>17</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 30.05.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de **révision de la loi sur les chemins de fer**. Répondant à certaines interventions aux Chambres, ce texte prévoit de soutenir le trafic régional, notamment par une égalité de traitement dans le versement d'indemnités entre CFF et entreprises concessionnaires et une participation des cantons à ces contributions de même importance que celle de la Confédération.<sup>18</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 14.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a chargé le DFTCE d'**élaborer** un message pour le parlement prévoyant un **crédit-cadre de CHF 1.3 milliards pour** la période 1993-1997, afin de **soutenir les entreprises de chemins de fer privées**. Le crédit précédent, d'une valeur de CHF 930 millions, est en effet valable jusqu'à fin 1992. Les CHF 400 millions supplémentaires sont particulièrement destinés à assumer des charges dues au projet Rail 2000.<sup>19</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 09.05.1992  
SERGE TERRIBILINI

En mai a été inauguré le **doublément intégral de la ligne du Berne-Lötschberg-Simplon**. Les travaux ont duré 15 ans et ont coûté 780 millions de francs.<sup>20</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 16.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a présenté son message sur le crédit** de programme destiné à assurer le développement des entreprises de transport concessionnaires (ETC). Conformément à ce que lui permet de faire la loi sur les chemins de fer, le gouvernement a décidé d'allouer aux ETC des contributions pour des améliorations techniques, l'adoption d'un autre mode de transport, la réparation des dégâts causés par les forces de la nature ainsi que le maintien de l'exploitation. Si cette dernière rubrique figure chaque année dans le budget, il n'en va pas de même pour les autres; l'octroi de contributions se fait ici tous les cinq ans en général. Les derniers crédits, d'un montant de CHF 930 millions, avaient été octroyés en 1987 pour la période 1988-1992. Pour la période suivante (1993-1997), il est apparu que les besoins d'investissements des ETC se montaient à plus de CHF 4.6 milliards. De cette somme, environ deux milliards relèvent des rubriques prévues par la loi sur les chemins de fer. Le gouvernement a proposé que la Confédération y participe à hauteur de CHF 1'300 millions. Augmenté d'une somme de CHF 140 millions octroyée par les Chambres pour les investissements ordinaires du chemin de fer rhétique, c'est un crédit cadre total de CHF 1'440 millions que le gouvernement a demandé au **parlement d'accorder** aux ETC, ce que ce dernier a fait **à l'unanimité**.<sup>21</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 11.08.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a publié un **message sur l'assainissement des Chemins de fer fribourgeois** (GFM) dans lequel il propose aux Chambres fédérales d'octroyer une contribution fédérale unique de **CHF 5,532 millions**. L'entreprise a besoin d'une aide de CHF 16,6 millions. Bien que la Confédération ne soit pas tenue de participer à l'assainissement des GFM, l'exécutif a estimé que cette participation reviendrait moins chère que la faillite de l'entreprise qui entraînerait la mise en place d'une société de remplacement afin de maintenir le service public.<sup>22</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 28.08.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil National a accepté la **loi fédérale sur l'assainissement des Chemins de fer fribourgeois (GFM)** par 126 voix contre 34. Les députés n'ont pas suivi la Commission et ont donné leur aval au crédit de CHF 5,5 millions promis par le Conseil fédéral. Cette dernière proposait de réduire le montant d'un million. Les CHF 4,5 millions correspondaient à la participation de la Confédération au capital. Quant au million manquant, elle proposait, vu que le canton de Fribourg avait déjà fourni sa contribution, de s'adresser aux petits actionnaires (6,4%) et à la Banque cantonale. Le Conseil des Etats a également accepté la loi. Toujours dans le même registre, les cantons d'Argovie et de Lucerne ont signé avec les CFF et la Confédération un contrat pour **l'assainissement du Seetalbahn**. Dans le conflit, entre les CFF et les MThB (Mittelthurgaubahn), l'OFT a tranché et la Confédération prendra en charge l'assainissement de la ligne Schaffhouse-Romanshorn pour un coût de CHF 60 millions. En 1997, les MThB avaient repris la ligne des CFF à leur compte et avaient ensuite constaté le besoin d'un assainissement qu'ils avaient pris en charge.<sup>23</sup>

ANDERES  
DATUM: 04.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Comme conséquence de l'ouverture du marché des chemins de fer en Suisse, les CFF et les MThB (Mittelthurgaubahn) se sont associés pour fonder une joint-venture. La filiale commune, baptisée **Regionalbahn Ostschweiz (RBO)** sera fondée pour l'été 2001 et entrera en service dès la fin 2002. L'exploitation vise à aménager l'offre régional pour les transports dans la région du Bodensee, mais le trafic voyageurs de longue distance et celui des marchandises ne seront pas concernés par le projet. Les CFF y seront les actionnaires principaux et les MThB disposeront d'une minorité de blocage.<sup>24</sup>

ANDERES  
DATUM: 19.12.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Du fait de l'ouverture des marchés dans le monde des lignes privées qu'a engendré la nouvelle loi sur les chemins de fer et de l'attractivité que créera la libéralisation de l'accès au réseau ferroviaire et la construction de deux nouveaux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg, **les CFF ont fait une offre de reprise à la compagnie Berne-Lötschberg-Simplon (BLS)** et à son actionnaire principal, le canton de Berne, propriétaire de 65,1% des actions. Leur but était d'étendre leur marché et d'éviter que

l'accord de coopération qu'avait la Deutsche Bahn avec les BLS n'ouvre la porte du réseau suisse à la compagnie allemande. Le conseil d'administration de la BLS a rejeté l'idée de fusion, mais il a entamé des discussions avec les CFF en vue déboucher sur des modèles de collaboration. En juin, le Conseil d'Etat bernois et le canton de Berne ont approuvé un accord, qui a été soumis à la Confédération. Le Conseil fédéral l'a aussi plébiscité. Résultat de la réforme des chemins de fer, l'accord postulait un désenchevêtrement des tâches, l'idée consistant à ne conserver qu'un acteur là où c'était possible. Il revêtait la forme d'une lettre d'intention qui fixait les grands principes de la collaboration, mais ne réglait pas les détails de la restructuration, comme par exemple les modalités du transfert et les répercussions pour les divers acteurs touchés. De ce fait un groupe de travail commun composé de l'OFT, l'AFF, le canton de Berne, les CFF et les BLS, a été constitué.

La lettre d'intention **excluait pour des raisons plus politiques qu'économiques la fusion des deux entreprises**: ayant accordé un crédit de près d'un milliard de francs pour le développement des doubles voies du Lötschberg au début des années 80 et participant au financement du nouveau tunnel de base dont le propriétaire serait au final les BLS, la Confédération, unique actionnaire des CFF, payerait en cas de fusion deux fois l'infrastructure du BLS. En termes concrets, pour permettre aux CFF d'acquérir 34% d'actions, le canton de Berne était prêt à en céder au maximum 15%; pas d'avantage, car il voulait rester l'actionnaire majoritaire. De son côté, la Confédération, détentrice de 17,56% du capital, proposait de se dessaisir d'une partie de ses actions. Le Conseil fédéral soutenait la création d'une filiale spécifique pour l'infrastructure du réseau BLS et souhaitait se concentrer sur celle-ci, car cela permettrait de résoudre la question du prêt de CHF 1 milliard qu'elle avait accordé pour l'axe du Lötschberg. Si l'achat des actions sub-mentionnées additionnées à celle des petits actionnaires était une des solutions, l'autre consistait à augmenter le capital. Au niveau de la desserte des passagers, l'accord prévoyait que les BLS reprennent la totalité du réseau express régional bernois. Cela impliquait que les CFF leur cèdent les lignes de Thoune-Berne-Fribourg et de Bienne-Berne-Belp-Thoune. Quant aux CFF, le trafic national et international sera leur affaire exclusive. Tous les trains Intercity et Eurocity circulant sur l'axe Bâle-Berne-Brigue-Milan par le Lötschberg ainsi que ceux qui desservent Interlaken seront gérés par l'ex-régie. Dans le domaine des marchandises, le secteur demeurera en régime de concurrence. Les BLS créeront une filiale BLS Cargo dont la DB sera leur partenaire. La concurrence ne concernera que le transport des marchandises par trains complets. En effet, le transport de voitures restera l'apanage des BLS et le ferroutage prévu pour le 8.1.2001 sur l'axe Fribourg-en-Brigau-Novare par le Lötschberg continuera d'être exploité en partenariat par les BLS, les CFF et la société de transport HUPAC. Au final, chaque compagnie restera concessionnaire de son réseau.<sup>25</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 09.03.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a octroyé aux services de transports urbains du **Glattal** (VBG) une concession d'infrastructure ferroviaire pour la construction et l'exploitation du futur chemin de fer à voie métrique dans la partie centrale du Glattal (ZH). Elle est valable pour un demi-siècle. Ce chemin de fer circulera essentiellement sur son propre tracé et desservira les tronçons Zurich Oerlikon-Glattbrugg-Aéroport de Zurich et Ambassador-Wallisellen-Stettbach. Il remplacera plusieurs lignes de bus surchargées. Le devis des coûts s'élève à CHF 550 millions, qui seront fournis par le canton de Zurich. La première étape du réseau de 12,6 km devrait être mise en exploitation à la fin de 2005.<sup>26</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 13.03.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération a conclu une convention avec les chemins de fer BT, SOB et CFF sur les **aménagements de la ligne Saint-Gall-Arth/Goldau**. Ceux-ci doivent être réalisés dans le cadre du raccordement de la Suisse orientale à la nouvelle ligne ferroviaire alpine du St Gothard.<sup>27</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 16.05.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et le Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) ont ratifié une convention scellant leur future coopération. Le canton de Berne a accepté que les CFF détiennent une participation dans la compagnie bernoise, qui a été plafonnée à 34%. Toutefois, Berne a promis à l'ex-régie un droit de préemption s'il se défait un jour d'un paquet d'actions. Prétextant la restructuration de l'entreprise et donc l'impossibilité de chiffrer la valeur des actions, les CFF n'ont pas pu acquérir immédiatement les 34%. Par ailleurs, l'ex-régie devait obtenir le feu vert de la Commission de concurrence avant d'officialiser

l'achat. La **collaboration** a cherché à supprimer les doublons et à répartir les secteurs d'activités. Le **BLS** reprendra complètement d'ici à 2004 le RER bernois, lequel inclura l'ensemble du transport régional des voyageurs dans un périmètre incluant Fribourg, Payerne, Morat, Neuchâtel, Bienne, Langnau et Thoune. Il exploitera aussi les trains RegioExpress Berne-Langnau-Lucerne et Berne-Kandersteg-Brig. Le BLS conserve le transport de voitures au Lötschberg, de Kandersteg à Goppenstein. En retour, les **CFF** s'occuperont du trafic voyageur longue distance sur l'axe Lötschberg. Il s'agit essentiellement des lignes Thoune-Brig et Thoune-Interlaken. Les CFF auront aussi l'exclusivité du trafic par wagons isolés sur le Lötschberg. En revanche, le secteur des marchandises restera soumis à la concurrence, notamment pour le trafic de transit et pour trains complets.<sup>28</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 18.08.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le conseil d'administration des MThB (Mittelthurgaubahn) a donné le feu vert à la **joint venture Regionalbahn (RBO)** avec les CFF.<sup>29</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 18.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Après les conseils d'administration, les actionnaires des chemins de fer BT (Bodensee-Toggenburg-Bahn) et SOB (Südostbahn) ont approuvé le contrat de fusion avec plus de 99% des voix. Les deux sociétés ont été dissoutes sans liquidation et transférées dans une nouvelle société unique nommée **Schweizerische Südostbahn AG (SOB)**. Le siège de la nouvelle SOB sera à St Gall; le plus gros actionnaire reste la Confédération avec 35%.<sup>30</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 13.06.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Les conseils d'administration du Brig-Visp-Zermatt-Bahn (société détenue à 100% par le BVZ Holding SA) et du Furka Oberalp Bahn (propriété en majorité de la Confédération et des cantons, Uri, Grisons et Tessin) ont accepté les principes d'une fusion des deux compagnies au 1er janvier 2003. Au début de 2003, les membres du Conseil d'administration ont accepté le nouveau nom – **Matterhorn Gotthard Bahn** – et l'entrée sur le marché de la compagnie, dont le siège est à Brigue.<sup>31</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 16.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Afin que les travaux préliminaires nécessaires à la mise en service du Lötschberg puissent se poursuivre sans heurts, le Conseil fédéral a décidé de financer ces prestations par les réserves du crédit global NLFA. D'ici à l'ouverture du tunnel en 2007, il devrait s'agir de CHF 120 millions. Il a également chargé la SA BLS Chemin de fer du **Lötschberg** d'exploiter la ligne de base jusqu'en 2010, cela sur la base de la concession valable jusqu'à cette date et compte tenu des autres conventions déjà en vigueur. Le DETEC se prononcera dans une procédure ordinaire sur l'octroi de la concession d'infrastructure après 2010.<sup>32</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 08.11.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

La compagnie thurgovienne de la Mittelthurgaubahn (MThB) a fait part en juin de ses graves difficultés financières en présentant un découvert de plus de CHF 30 millions. La stratégie offensive (volonté d'augmenter d'au moins 40% du volume des passagers) et l'assainissement de la ligne du lac, qui a dépassé le budget prévu, étaient à l'origine des problèmes. De plus, la quasi-totalité du capital-actions allait être englouti par les CHF 10 millions de pertes de l'exercice 2001 et les CHF 23 millions de dettes envers les CFF. La compagnie espérait boucher le trou avec l'aide de la Confédération. Les sommes promises pour la rénovation (CHF 30 millions) n'avaient pas encore été versés par l'OFT. Au vu de la situation, la MThB a obtenu de ses créanciers et, notamment des CFF, un moratoire jusqu'en septembre afin de présenter une analyse de ses difficultés, ainsi qu'un plan de redressement. L'OFT a répondu à la **MThB** en indiquant que les CHF 30 millions n'étaient à disposition que pour des projets concrets et non des opérations de renflouement. Devant l'impossibilité d'obtenir CHF 40 millions pour s'en sortir, la compagnie thurgovienne **a conclu un contrat cadre avec les CFF**. Ceux-ci avaient auparavant refusé la proposition, jugée trop risquée, de reprendre la majorité du capital-actions de la compagnie à titre de compensation pour leurs prétentions. Les CFF ont repris le matériel roulant pour CHF 130 millions, l'infrastructure et les 240 employés de la MThB, dont 140 par la **Thurbo SA**. Le projet Thurbo initial, détenu à 60% par les CFF et 40% par la MThB, devait démarrer en décembre et il visait à améliorer la desserte de la région et à s'étendre au trafic régional. Dans le nouveau projet Thurbo, la part des CFF s'est accrue à 90% et les 10% restants sont passés au canton de

Thurgovie. La réalisation de ce plan d'assainissement était subordonnée à une série de conditions, notamment à l'injection de fonds fédéraux pour CHF 13,6 millions destinés à couvrir des dépenses clairement définies. Cet argent sera alloué sur la base de la loi sur les chemins de fer et accordé par l'OFT de sa propre autorité. Avec ce rachat, les CFF reprenaient l'exploitation de deux lignes en Allemagne, Constance-Singen-Engen et Radolfzell-Stockach. L'assemblée générale de la MThB a accepté la liquidation de la compagnie et le contrat-cadre conclu avec les CFF. Elle a en revanche refusé de décharger le conseil d'administration.<sup>33</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 30.06.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération a étendu la concession du chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg (LSE) à la ligne du Brunig, qui appartient aux CFF. En même temps, elle a autorisé les CFF à vendre au LES l'infrastructure du chemin de fer du Brunig entre Lucerne et Interlaken. De cette manière, rien n'empêche, du point de vue de la Confédération, la **fusion du chemin de fer du Brunig et du LES**.<sup>34</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 25.05.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La compagnie **Matterhorn-Gottard Bahn** a finalisé la reprise des actions de la ligne du Gornergrat-Bahn.<sup>35</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 25.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

2005 hatte das Parlament die zweite Etappe der Bahnreform an die Regierung zurückgewiesen, weshalb die vorgesehene Neuordnung der Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur nicht wie geplant auf den 1. Januar 2007 in Kraft treten kann. Da der 8. Rahmenkredit für die Privatbahnen Ende 2006 erschöpft ist, beantragte der Bundesrat dem Parlament als Übergangslösung einen **9. Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an die konzessionierten Eisenbahnunternehmen (KTU)** für die Jahre 2007–2010 von CHF 600 Mio. und die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in bedingt rückzahlbare Darlehen.

Gegen den Willen des Bundesrates erhöhte der Ständerat diesen Kredit auf CHF 800 Mio. – die KTU hatten aufgrund des Bedarfs CHF 1,05 Mrd. verlangt. Gemäss Kommissionssprecher Pfisterer (fdp, AG) reiche die von der Regierung beantragte Summe weder für die Erhaltung der Substanz noch für die nötigen Erweiterungsinvestitionen aus. Die Privatbahnen müssten haushälterisch mit den Finanzmitteln umgehen sowie Umfang und Optimierungsmöglichkeiten ihres Angebots prüfen, allenfalls auch die Umstellung vom Bahn- auf den Busbetrieb. Der Bundesrat erwäge mittelfristig Streckenschliessungen aus Sicherheitsgründen, aber auch aufgrund unverhältnismässiger Sanierungskosten. Bundesrat Leuenberger hielt an den von der Regierung beantragten CHF 600 Mio. fest, da der Bund sparen müsse, die Parteien für Bildung und Forschung aber mehr Geld ausgeben wollten. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat sowohl den 9. Rahmenkredit für die KTU als auch die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen einstimmig an. Er überwies zudem ein Postulat (06.3179), das einen Bericht zum Zustand der Infrastruktur der Privatbahnen verlangt.

Im Nationalrat stand eine weitere Erhöhung des KTU-Kredits auf CHF 920 Mio. zur Diskussion, welche die Mehrheit der Verkehrskommission vorschlug und die von der SP und den Grünen getragen wurde. CVP und FDP wollten sich dem Ständerat anschliessen (CHF 800 Mio.), die SVP unterstützte den Vorschlag des Bundesrats (CHF 600 Mio.). Die grosse Kammer folgte mit 109:80 Stimmen dem Ständerat und setzte den Rahmenkredit für die KTU auf CHF 800 Mio. fest. Ein Antrag der SVP, für Strecken, die längerfristig stillzulegen sind, keine wertvermehrenden Investitionen zu tätigen, wurde mit 116:73 Stimmen verworfen. In der Gesamtabstimmung hiess der Nationalrat den Rahmenkredit für die KTU mit 161:8 Stimmen bei 20 Enthaltungen gut. Die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in bedingt rückzahlbare Darlehen hatte die Verkehrskommission des Nationalrats erst andiskutiert, aber noch nicht beschlossen.<sup>36</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 22.03.2007  
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats, l'année précédente, le Conseil national a approuvé par 145 voix contre 16 l'arrêté fédéral sur la **conversion du crédit de construction du BLS Chemin de fer du Lötschberg SA** en prêt sans intérêt conditionnellement remboursable. Cet arrêté constitue la base juridique nécessaire à la prise de participation majoritaire de la Confédération dans la société BLS Réseau SA par laquelle elle restera propriétaire du tunnel du Lötschberg.<sup>37</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 22.08.2007  
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, le Conseil fédéral a adopté et présenté son **message supplémentaire sur la réforme des chemins de fer 2**. Fin 2005, le parlement avait décidé le renvoi du projet au Conseil fédéral en raison de la forte controverse suscitée par la proposition de répartition entre Confédération et cantons du financement des infrastructures ferroviaires. Cette décision était assortie du mandat de scinder cette deuxième réforme en plusieurs paquets et de présenter dans les plus brefs délais les mesures les plus consensuelles. Par ce nouveau message, le Conseil fédéral soumet au parlement le premier de ces paquets législatifs, intitulé « révision des actes normatifs sur les transports publics » (RévTP). Il comporte principalement une nouvelle réglementation de la sécurité dans les transports publics, ainsi que des mesures en matière de financement du matériel roulant et d'exonération fiscale visant à garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les entreprises de transport privées. Le gouvernement propose de remplacer la loi de 1878 sur la police des chemins de fer par une loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport. Pour améliorer la sécurité des voyageurs, du personnel, ainsi que des biens et du matériel, cette loi prévoit la suppression de l'actuelle police ferroviaire au profit d'un service de sécurité habilité à agir dans tous les domaines des transports publics (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques). La liberté est laissée aux entreprises d'externaliser ce service ou de le confier aux contrôleurs au titre de seconde fonction. Cette redéfinition du dispositif sécuritaire est cependant sans incidence sur les missions des polices cantonales et communales. Le projet prévoit en outre que les entreprises privées pourront désormais bénéficier de la caution de la Confédération lors de l'acquisition de matériel roulant afin d'obtenir des taux d'intérêt plus avantageux de la part des institutions de crédit. Enfin, les entreprises exploitant une concession fédérale pourront se prévaloir de l'exonération fiscale qui s'appliquait jusqu'alors uniquement aux CFF. En mettant les entreprises privées sur un pied d'égalité avec les CFF, ces deux mesures doivent favoriser la transparence et la concurrence sur le marché des transports. Le Conseil fédéral a en outre fait savoir que la question de l'appel d'offres pour les commandes de transport régional de voyageurs, d'une part, et la reprise des paquets ferroviaires 1 et 2 de l'Union Européenne (UE), d'autre part, feront l'objet des deux prochains messages. Le remaniement controversé du financement de l'infrastructure ferroviaire sera quant à lui traité ultérieurement dans un quatrième message.

Réservant un accueil globalement favorable à ce premier paquet de mesures, la commission des transports du Conseil national (CTT-CN) s'est montrée très divisée au sujet de la création d'un service de sécurité privé pour assumer des missions policières dans les transports publics, de même que sur le délai de 100 jours prévu pour la conservation des enregistrements de vidéosurveillance. Après de nombreuses auditions et de vifs débats gauche/droite, la CTT-CN a décidé par 14 voix contre 7 que les tâches de sécurité pouvaient être confiées à des entreprises privées ayant leur siège en Suisse et majoritairement détenues par des propriétaires suisses. Elle a également chargé, par 12 contre 9, le Conseil fédéral de déterminer la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement du personnel des organes de sécurité.<sup>38</sup>

**MOTION**  
DATUM: 05.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a décidé de transmettre une motion Pedrina (ps, TI) visant à **optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par le réaménagement du prix du sillon**. À l'heure actuelle, de nombreux sillons sont peu, voire pas exploités en raison de temps de parcours et d'attentes plus longs, ainsi que d'horaires ou jours défavorables. La réforme proposée consiste dès lors à intégrer ces nouveaux critères dans la fixation des tarifs afin de faciliter la vente des sillons les moins attractifs. Le motionnaire comme le Conseil fédéral ont par ailleurs souligné que cette révision du système de tarification contribuera à la réalisation de l'objectif de transfert de la route vers le rail du trafic de marchandises, clé de voûte de la politique des transports de la Confédération.<sup>39</sup>

Quant au projet de **loi sur la réforme des chemins de fer 2** (révision des actes normatifs concernant les transports publics), le problème de la durée de conservation des enregistrements de vidéosurveillance par les entreprises de transports a une fois encore concentré l'essentiel de l'attention. Le projet du Conseil fédéral prévoit un délai de 100 jours, contre 24 heures actuellement. Comme lors des débats en commission l'année précédente, la majorité bourgeoise a écarté des propositions écologiste et socialiste visant à ramener ce délai à 4 ou 30 jours, respectivement. Lors de l'examen du projet de loi sur le transport des voyageurs, le plénum a rejeté une proposition d'amendement de sa commission visant à autoriser le Conseil fédéral à convertir les prêts remboursables octroyés à des entreprises de transport concessionnaires (ETC) en prêts conditionnellement remboursables, voire à en suspendre le remboursement, comme il peut le faire actuellement s'agissant de prêts accordés aux CFF. Selon les opposants, sous couvert de garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les ETC, cet amendement supprimait de fait l'obligation de remboursement.

Concernant l'indemnisation par la Confédération et les cantons des coûts non couverts par le transport régional des voyageurs, le Conseil national a décidé d'en étendre l'application aux prestations de transport touristique, dans la mesure où elles contribuent à accroître l'attractivité touristique et à réduire les émissions polluantes. Enfin, l'harmonisation des dispositions techniques et comptables, ainsi que la garantie d'une concurrence équitable entre les CFF et les entreprises privées en matière d'acquisition et d'entretien du matériel roulant n'ont pas suscité d'opposition.

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats s'est rallié à la chambre du peuple concernant la délégation des tâches de sécurité à des entreprises privées et le maintien de la possibilité d'équiper les agents de sécurité d'armes à feu, sur le fond d'un clivage gauche/droite identique et d'un rapport des forces similaire. Il a par contre rejeté l'extension des compétences de la police des transports votée par le Conseil national au motif qu'elle empiétait sur les compétences des polices cantonales. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé le projet modifié de LOSETP par 19 voix contre 6 et 3 abstentions. S'agissant du second volet, la chambre haute a refusé l'extension du principe d'indemnisation dans le domaine des transports régionaux, jugeant que les moyens financiers faisaient défaut. Elle a par ailleurs décidé de soumettre les entreprises subventionnées à l'obligation d'attribuer au minimum deux tiers de leurs bénéfices à un fonds de réserve. Une fois que ce fonds atteindra 10% du chiffre d'affaires annuel, elles pourront cependant disposer librement de leurs excédents de recettes. Au vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a adopté le projet de loi sur la réforme des chemins de fer 2 à l'unanimité.<sup>40</sup>

À la suite du Conseil national, le Conseil des Etats a approuvé une motion Fabio Pedrina (ps, TI) (07.3272) visant à optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par une révision du système de tarification du sillon qui prenne en compte, d'une part, le rapport entre l'offre et la demande et, d'autre part, la plage horaire. L'intégration de ces deux critères doit faciliter la vente des sillons les moins attractifs grâce à un prix plus faible. Les sénateurs ont par ailleurs assorti cette décision de principe de directives relatives à sa mise en œuvre. Ils ont ainsi approuvé une motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire** d'ici à la fin du premier semestre 2009 en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur, puis de présenter un projet comportant les modifications législatives nécessaires dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national a quant à lui approuvé sans discussion une motion Rime (udc, FR) (08.3596) identique à la motion Büttiker.<sup>41</sup>

Lors de la session de printemps, les chambres ont procédé à l'examen et à l'**élimination des divergences concernant le premier paquet législatif** de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national s'est d'abord rallié au Conseil des Etats s'agissant des compétences accordées aux organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP). Malgré l'opposition emmenée par une minorité UDC de la CTT-CN, le plénum a ainsi renoncé, par 90 voix contre 87, à habiliter ces organes à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Concernant la loi sur le transport des voyageurs, la chambre du peuple a approuvé, par 93 voix contre 80, l'amendement de son homologue des cantons visant à conditionner l'octroi de concessions au respect des conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche. Elle l'a en outre suivie

en laissant à la Confédération la possibilité de transformer des prêts remboursables destinés au financement du renouvellement du matériel roulant en prêts conditionnellement remboursables, voire d'en suspendre le remboursement. La divergence au sujet des bénéfices des entreprises de transports régionaux jouissant d'une indemnisation pour leur frais non couverts a toutefois subsisté, le Conseil national ayant refusé, par 119 voix contre 56, d'abaisser le niveau du fonds de réserve obligatoire de 50 à 10% du chiffre d'affaires annuel. Finalement, il s'est rallié à la proposition de compromis du Conseil des Etats selon laquelle les entreprises disposent librement de leurs bénéfices dès lors qu'elles ont constitué un fonds de réserve équivalent à 25% de leur chiffre d'affaires annuel. En votation finale, la chambre basse a rejeté, par 99 voix contre 85, la LOSETP et adopté, par 157 voix contre 34, la loi sur la réforme des chemins de fer 2, tandis que la chambre haute a approuvé à l'unanimité les deux objets. L'échec de la LOSETP au Conseil national s'explique par l'opposition conjointe et unanime des groupes UDC et PS. Si les deux groupes ont exprimé leur refus catégorique de privatiser les tâches de sécurité, l'UDC a critiqué la limitation des compétences des organes de sécurité, notamment en matière de mesures de contrainte, tandis que le PS a fustigé l'absence d'interdiction formelle des armes à feu.<sup>42</sup>

#### MOTION

DATUM: 04.06.2009  
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté tacitement la motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser le système de tarification du sillon** afin d'optimiser les capacités du réseau national en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur. Le texte transmis enjoint également le gouvernement de présenter, dans un second temps, un projet législatif plus ambitieux dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil des Etats a quant à lui décidé de transmettre la motion jumelle Rime (udc, FR) (08.3596) approuvée l'année précédente par la chambre du peuple. Sur le même Sujet, le Conseil national a en outre transmis la motion Pedrina (ps, TI) (07.3272) telle que modifiée formellement par le Conseil des Etats l'année précédente.<sup>43</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 08.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a transmis au Conseil fédéral, par 82 voix contre 74 - le vote a révélé un clivage très net entre, d'une part, le PS, le PDC et les Verts et, d'autre part, le PLR et l'UDC -, un postulat de la CTT-CN le chargeant de présenter un rapport sur les conditions juridiques et politiques nécessaires à la **reprise par les CFF de toutes les concessions pour l'exploitation du réseau à voie normale**. Dans la perspective d'un accroissement de la concurrence internationale en matière de transport de voyageurs comme de marchandises à moyen terme, le postulat vise à renforcer la compétitivité des CFF, seule entreprise concessionnaire susceptible de faire face à la concurrence étrangère, afin de conserver un opérateur national à travers lequel la Confédération pourra poursuivre sa politique des transports.<sup>44</sup>

#### VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS

DATUM: 17.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a décidé de **ne pas augmenter les ressources destinées à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures des CFF** et des chemins de fer privés suisses. Ce gel des dépenses à hauteur de CHF 4 milliards, alors que les entreprises ferroviaires demandaient 1 milliard supplémentaire, est motivé par la volonté du gouvernement de prioriser les objectifs de politique financière du programme de stabilisation. (En septembre, les CFF ont publié un rapport montrant que les économies en matière d'entretien de l'infrastructure réalisées depuis la fin des années 1990 ont conduit à une accumulation de besoins telle que 1 milliard de francs seraient nécessaires pour les satisfaire.) Conscient de l'insuffisance des moyens alloués au regard des besoins actuels et des projets d'extension de l'infrastructure, le Conseil fédéral a par ailleurs donné mandat au DETEC de présenter des propositions de nouvelles recettes et de coupes dans les investissements prévus pour 2011 et 2012. Ce dernier a annoncé l'étude de la possibilité de reporter certains projets d'extension et travaux d'entretien, d'augmenter le prix du sillon pour le trafic voyageurs (et donc le prix des billets) et de limiter l'alimentation du fonds pour les transports publics (FTP).<sup>45</sup>



**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.<sup>46</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 23.06.2010  
NICOLAS FREYMOND

Vu l'importance du montant, l'OFT a mandaté une contre-expertise. Le Conseil fédéral n'en a toutefois pas attendu le résultat pour adopter le **message sur le financement de l'infrastructure ferroviaire** suisse (CFF et chemins de fer privés) et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2011-2012. Ce projet concrétise l'harmonisation du financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés entérinée par les chambres lors de l'adoption, en 2008, de la loi sur la réforme des chemins de fer 2. Le gouvernement y définit les objectifs de développement de l'infrastructure ferroviaire financée ou cofinancée par la Confédération, ainsi que les moyens alloués pour les années 2011 et 2012. Le message comporte une modification de la loi sur les Chemins de fers fédéraux (LCFF) ramenant, à titre transitoire, de 4 à 2 ans la période du financement, ainsi que trois projets d'arrêtés fédéraux. Si le premier concerne l'approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF, les deuxième et troisième portent respectivement sur le financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés suisses pour les années 2011 et 2012. Globalement, le Conseil fédéral demande un crédit de CHF 4'542 millions pour les années 2011 et 2012, à raison de CHF 3'322 millions pour l'infrastructure des CFF (+ CHF 332 millions par rapport à la convention 2007-2010) et CHF 1'220 millions pour celle des chemins de fer privés (+ CHF 87 millions). Ces montants sont uniquement destinés à garantir l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure existante. En raison du programme de stabilisation des finances fédérales, le gouvernement a renoncé à proposer des investissements pour le développement du réseau ferroviaire.<sup>47</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 05.07.2010  
NICOLAS FREYMOND

À peine une semaine après l'adoption du message gouvernemental, l'OFT a publié les **résultats de la contre-expertise**, qui a conclu à la nécessité d'augmenter les moyens alloués à l'entretien du réseau des CFF, dans une mesure toutefois moindre que ne l'avait revendiqué l'ancienne régie. En effet, en tenant compte du potentiel d'économies dû aux gains d'efficacité et en proposant d'étaler les travaux, les spécialistes mandatés par l'OFT ont estimé à CHF 500 millions par an les moyens supplémentaires nécessaires à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2011-2016. Ce montant demeure toutefois largement supérieur à la hausse de la contribution proposée par le Conseil fédéral dans le projet de convention de prestations 2011-2012 (+ CHF 160 millions par an). Un financement complémentaire devra ainsi être trouvé lors de l'élaboration de la convention pour les années 2013 à 2016, de sorte à couvrir la facture globale de CHF 3,5 milliards. L'OFT a notamment souligné que, contrairement à la hausse de la subvention 2011-2012, les moyens supplémentaires pour la période 2013-2016 ne pourront pas être prélevés sur le fonds FTP (fonds pour les transports publics) sans remettre en cause la réalisation des projets de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Réagissant simultanément au message du Conseil fédéral et à la contre-expertise, le directeur général des CFF, Andreas Meyer, a estimé absolument nécessaire l'octroi par la Confédération de CHF 140 millions supplémentaires pour 2011 et 2012, afin d'éliminer les goulets

d'étranglements les plus graves.<sup>48</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 20.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le **message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle vise principalement à adapter le réseau ferroviaire suisse aux normes techniques en vigueur dans toute l'Europe de sorte à garantir l'interopérabilité des réseaux nationaux et ainsi abolir les obstacles techniques entravant le trafic international. Outre la reprise des premier et deuxième paquets ferroviaires de l'UE, le projet prévoit l'introduction du système de mise au concours des concessions pour le transport des voyageurs par bus et rend possible son introduction pour le transport par rail. Le gouvernement propose également de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) en lui permettant d'ouvrir d'office des enquêtes et de prendre des décisions en cas d'irrégularités dans l'accès au réseau. Le projet comporte par ailleurs une base légale obligeant les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à prendre en charge les coûts des services de protection (pompiers, services de sauvetage, etc.) mis à disposition par les cantons. Enfin, la réforme prévoit l'attribution au Conseil fédéral de la compétence de déterminer la valeur-limite d'alcoolémie applicable à la conduite des bateaux.<sup>49</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats est entré en matière sur le projet gouvernemental sans la moindre Opposition. Les sénateurs ont adopté sans discussion et à l'unanimité la modification de la LCFF et l'arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF. Concernant l'infrastructure des CFF, une minorité Hêche (ps, JU) a repris à son compte la revendication du directeur des CFF et proposé de relever le plafond de dépenses de CHF 140 millions à CHF 3'462 millions. La chambre haute a rejeté, par 19 voix contre 17, cette proposition, après que le président de la CTT-CE, Christoffel Brändli (udc, GR), a rappelé que cette hausse entraînerait nécessairement une coupe d'un montant identique dans d'autres projets financés par le fonds pour les transports publics (FTP). Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont unanimement approuvé ce deuxième arrêté. S'agissant de l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre haute a décidé, par 23 voix contre 16, d'augmenter la contribution de la Confédération, en la portant à CHF 1'279 millions, selon une proposition de la majorité de la CTT-CE visant à satisfaire une demande exprimée par les cantons, qui s'inquiétaient de l'écart entre la proposition du Conseil fédéral et les besoins exprimés par les entreprises (CHF 1,444 milliards). Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté ce troisième arrêté par 32 voix contre 4.

Au Conseil national, la modification de la LCFF et la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF n'ont pas suscité de discussion et ont été adoptées, respectivement à l'unanimité et par 170 voix contre 1. Sur proposition de la majorité de la CTT-CN, les députés ont ensuite décidé, par 110 voix contre 67, d'**augmenter de CHF 140 millions le crédit consacré à l'infrastructure des CFF**. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté ce deuxième arrêté par 146 voix contre 30. Quant à l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre basse a suivi le Conseil des Etats, par 152 voix contre 4. Lors de l'élimination des divergences, le Conseil des Etats s'est tacitement rallié à la chambre du peuple au sujet de la hausse du financement destiné au réseau des CFF.<sup>50</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 07.04.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im April des Berichtsjahrs verabschiedete der Bundesrat eine Zusatzvereinbarung mit den SBB, nach der nur CHF 62 Mio. des erweiterten **Infrastrukturkredits** von insgesamt CHF 140 Mio. (bis 2012), den das Parlament zusätzlich gesprochen hatte, in Infrastrukturweiterungen investiert werden dürfen und der Restbetrag in den unterfinanzierten Unterhalt fliessen muss.<sup>51</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 01.10.2011  
SUZANNE SCHÄR

Nachdem das Parlament im Bundesgesetz über die **Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr** den Entscheid über die in den Räten äusserst umstrittene Bewaffnung der Sicherheitsorgane (Transportpolizei und Sicherheitsdienst) in Art. 2 an den Bundesrat delegiert hatte, regelte dieser deren Ausrüstung in einer **Verordnung**, die am 1. Oktober 2011 in Kraft trat. Demnach kann der Sicherheitsdienst, der auch von entsprechend ausgebildetem privatem Sicherheitspersonal ausgeübt werden darf, mit Fesselungsmitteln, Pfeffersprays, Diensthunden und Schlagstöcken, die Transportpolizei zusätzlich mit Feuerwaffen

ausgerüstet werden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), die kantonale Konferenz der Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), der Verband Schweizer Polizei-Beamter und die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) begrüßten die Verordnung. Nachdem sie die Ausrüstung der Bahnpolizei mit Handfeuerwaffen in der Anhörung noch abgelehnt hatten, entschieden sich die SBB im Herbst des Berichtsjahrs für eine entsprechende Bewaffnung ihrer Sicherheitsorgane ab Sommer 2012. Die BLS hingegen blieb bei ihrer ablehnenden Haltung.<sup>52</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 29.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Beide Räte setzten sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit dem letzten Teil der 2005 in Angriff genommenen Bahnreform 2 auseinander, die neben dem schienen- auch Aspekte des strassen- und wassergebundenen öffentlichen Verkehrs neu regelt. Der Bundesrat hatte die Botschaft zum **Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2** im Vorjahr (2010) verabschiedet. Politisch umstritten war das über verschiedene Gesetze verteilte Massnahmenpaket hauptsächlich in zwei Punkten: In der Frage des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle potenziellen Bahnbetreiber (Wettbewerb bei der Trassenvergabe und damit beim Betrieb) sowie beim Ausschreibungsverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschiffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne vorangehende Ausschreibung um. Damit suchte sie, für bestehende Leistungsträger die Planungssicherheit zu erhöhen und bei kleineren, weniger lukrativen und marktfähigen Angeboten aufwendige Ausschreibungsverfahren zu verhindern. Die Grosse Kammer folgte mit 108 zu 55 Stimmen der Kommissionsmehrheit. Stillschweigend nahm der Nationalrat auch eine Präzisierung der Bussenbestimmungen zum Schwarzfahren im Nahverkehr an. Dies nachdem das Bundesgericht in den Strafbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes eine eigentliche Gesetzeslücke moniert hatte. In seinem Entscheid hielt das Gericht fest, dass die in Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes enthaltene Strafandrohung nur im Fall eines nicht entwerteten Fahrausweises zutreffen würde, nicht aber auf den Sachverhalt eines nicht gelösten Einzelbilletts anzuwenden sei und damit der Grundsatz „keine Strafe ohne Gesetz“ zutrefte. Zum Personenbeförderungsgesetz wurden sechs Minderheitsanträge eingereicht, die mit Ausnahme des Vorstosses von Rotz (svp, OW) alle von der Ratslinken stammten. Letzterer versuchte vergeblich eine Darlehensbestimmung zu kippen, die über die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 per 1.1.2010 in Kraft getreten war. Demnach können Darlehen an Unternehmen des regionalen Personenverkehrs umgewandelt oder sistiert werden, um den betroffenen Unternehmungen, die aufgrund des Abgeltungsmechanismus kaum Reserven bilden können, Modernisierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Die fünf Minderheitsanträge der Ratslinken fokussierten auf die Angebotsplanung und die prinzipielle Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens im regionalen Personenverkehr. Ein Vorstoss Teuscher (gps, BE) verlangte, dass bei der Bestimmung des Verkehrsangebots und der entsprechenden Abgeltung auch der Aspekt der Grunderschliessung zu berücksichtigen sei. Das Ansinnen wurde mit 77 zu 79 Stimmen knapp abgelehnt. Auch chancenlos waren zwei Anträge Hämmerle (sp, GR), die den Bahntransport aufgrund seiner hohen ökonomischen Komplexität gänzlich aus der Ausschreibungsplanung ausnehmen

wollten. Die Minderheitsanträge Levrat (sp, FR) und Lachenmeier (gp, BS), die im Kontext von Grundversorgung und Wettbewerbsverzerrung auf eine Einschränkung der Ausschreibung abzielten, fanden nur im eigenen Lager Unterstützung. In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 162 zu 1 Stimme.

Auch der Ständerat beschloss Eintreten ohne Gegenantrag auf den zweiten Teil der Bahnreform 2. In der Frage des freien Netzzugangs hatte sich eine Kommissionsmehrheit für eine Beschränkung auf den internationalen Güterverkehrskorridor und die Bedingung der Reziprozität für internationale Abkommen ausgesprochen. Eine Minderheit Büttiker (fdp, SO) plädierte für die diskriminierungsfreie Variante, ohne dabei aber das von der Kommissionsmehrheit portierte Reziprozitätsprinzip in Frage zu stellen. Knapp, mit 18 zu 16 Stimmen entschied sich der Ständerat für diesen Minderheitsantrag und folgte damit dem Bundes- und Nationalrat. Im Gegensatz zur Grossen Kammer sprach er sich damit aber für die prinzipielle Verankerung des gegenseitigen Netzzugangs bei internationalen Verträgen aus. Die Präzisierung des Ausschreibungsverfahrens war auch im zweiten Rat unbestritten. Desgleichen unterlagen auch hier jene Stimmen, die eine grundsätzliche Beschränkung der Ausschreibung auf den konzessionierten Busverkehr erreichen wollten. Die Kleine Kammer band die Besteller zusätzlich an die Auflage, bei der Ausschreibungsplanung die Grundversorgung zu berücksichtigen – ein Anliegen, das der Erstrat noch knapp abgelehnt hatte. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgte der Ständerat einem Kommissionsvorschlag, der die Rechtsgrundlagen für die Tarifgestaltung flexibilisieren will. Die Kleine Kammer passte damit die Tarifbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes dahingehend an, dass die Transportunternehmungen die Kosten, die mit dem vom Bundesrat bestellten Angebot zusammenhängen, angemessen auf die Tarife und damit auf die Nutzer übertragen können. Zusätzlich unterstützte die Ratsmehrheit eine von der Kommission vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei wurde die Tarifgestaltung bzw. Preissetzung im Personenfernverkehr verbindlich von den Gewinnvorgaben abhängig gemacht, wie sie in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB festgehalten werden. Mit dem Ersatz des Äquivalenzprinzips durch ein betriebswirtschaftliches Primat bei der Preisgestaltung wurde die bisherige Rolle des Preisüberwachers in der Tarifgestaltung für den öffentlichen Verkehr gegen dessen Willen in Frage gestellt. In seinem Jahresbericht monierte dieser denn auch ein Aushebeln des Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisüberwachers bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eigenerziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.<sup>53</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 24.09.2012  
NIKLAUS BIERI

Im März des Berichtjahres unterbreitete der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zu den Bundesbeschlüssen über die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB** für die Jahre 2013–2016, über den Zahlungsrahmen der Finanzierung der Infrastruktur der SBB und über die Finanzierung der Infrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für denselben Zeitraum. Die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen werden neu statt für zwei für vier Jahre abgeschlossen. Der Bund stellte für den Ausgleich von ungedeckten Kosten in Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur sowie zur Finanzierung von Investitionen für die Jahre 2013–2016 insgesamt CHF 9,449 Mrd. bereit (SBB: CHF 6,624 Mrd.; Privatbahnen: CHF 2,825 Mrd.). Der Bund kompensiert die Aufstockung der Beträge durch eine Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds um CHF 650 Mio. Die Zielsetzungen für die Eisenbahninfrastruktur 2013–2016 bleibt im Wesentlichen gleich, sie umfasst die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Leistungsfähigkeit des Netzes,

eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, eine Verbesserung der Interoperabilität sowie eine Erhöhung der Produktivität. Die Bundesbeschlüsse waren im Parlament unumstritten: Sie wurden im Ständerat im Juni und im Nationalrat im September des Berichtjahres ohne Gegenstimme gutgeheissen. Verschiedentlich wurde festgehalten, dass die Einstimmigkeit mit dem Wechsel zur FABI wohl ein Ende finden werde.<sup>54</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 28.09.2012  
NIKLAUS BIERI

Im September überwies der Nationalrat ein Postulat Grossen (glp, BE), welches den Bundesrat beauftragt, Anpassungen der **Trassenprioritäten** zu prüfen, um das Verlagerungsziel im Güterverkehr zu erreichen. Trassenausbauten würden gemäss Postulat oft vom Personenverkehr beansprucht, auch wenn diese ursprünglich für den Güterverkehr geplant waren. Dies sei der Umsetzung des Verlagerungszieles hinderlich. Der Bundesrat äusserte in seiner Stellungnahme die Bereitschaft, die Kapazitätssicherung des Güterverkehrs zu prüfen. Das Postulat wurde mit 129 zu 54 Stimmen überwiesen.<sup>55</sup>

#### MOTION

DATUM: 14.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Eine im Mai im Ständerat eingereichte Motion Janiak (sp, BL) fordert vom Bundesrat **Massnahmen zur** und Ausnahmen von der bestehenden **Trassenprioritätsordnung im Eisenbahngesetz**. Den Interessen des Schienengüterverkehrs soll so mehr Achtung zukommen. Der Bundesrat verwies auf laufende Bemühungen und beantragte die Annahme der Motion. Stände- und Nationalrat überwiesen das Geschäft Ende Jahr.<sup>56</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 16.11.2016  
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament einen Entwurf eines Bundesgesetzes über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. In der Botschaft zum Entwurf beantragte der Bundesrat, das Postulat der KVF-NR (08.3763) abzuschreiben. Eine Modernisierung der Organisation der Bahninfrastruktur soll für mehr Transparenz und weniger Diskriminierungspotenzial sorgen. So soll etwa die Trasse Schweiz AG als Tochterfirma der Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB vom Bund übernommen und als unabhängige Trassenvergabestelle weiterbetrieben werden. Damit könne eine Benachteiligung von anderen Bahnunternehmen bei der Trassenvergabe ausgeschlossen werden. Der Bund soll zudem Systemführerschaften gesetzlich regeln, damit nicht jedes Bahnunternehmen eigene Systeme entwickelt. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen ein Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Planung von Investitionen und Fahrplänen erhalten und dieses bei der Regulierungsbehörde einfordern können. Die Regulierungsbehörde, bis dahin „Schiedskommission im Eisenbahnverkehr“ genannt, soll in RailCom umbenannt werden und bezüglich Mitwirkungsrechte und Systemführerschaften neue Kompetenzen erhalten. Nicht zuletzt sollen die Rechte der Reisenden gestärkt werden: Die Schweiz soll sich den internationalen Standards bezüglich Informationspflicht, der Haftung und dem Umgang mit den Folgen von Verspätungen oder verpassten Anschlüssen angleichen.<sup>57</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 09.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Im März 2017 nahm sich der Nationalrat der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Eine Mehrheit der KVF-NR beantragte dem Rat, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die Auslagerung der SBB Cargo in eine eigene Unternehmung, die Regelung der Systemführerschaften im Güterverkehr sowie die Stärkung der Mitwirkungsrechte von Kantonen und Verkehrsverbänden bei Systemaufgaben in die Vorlage aufzunehmen. Die Bestimmungen zu den Passagierrechten sollten hingegen ausgegliedert werden. Eine Kommissionsminderheit Graf-Litscher (sp, TG) beantragte die Ablehnung der Rückweisung. Während sich die Ratslinke gegen die geforderte Auslagerung der SBB Cargo aussprach und auf die Vorlage eintreten wollte, sprach die Ratsrechte von einer unannehmbaren „Zementierung von schlechten Rechten und Pflichten“ – so Ulrich Giezendanner (svp, AG). Nationalrat Guhl (bdp, AG) hielt fest, dass die mit der Rückweisung verbundenen Aufträge zuhanden der Regierung durchaus in der Detailberatung im Rat eingebracht werden könnten – es wäre gerade die Aufgabe des Parlaments, solche Anpassungen von Regierungsvorlagen vorzunehmen. Die Anhänger der Rückweisung setzten sich trotzdem durch: Mit 98 zu 75 Stimmen (10 Enthaltungen) wies der Nationalrat das Geschäft gemäss dem Antrag der Kommissionsmehrheit an den Bundesrat zurück.<sup>58</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die **Organisation der Bahninfrastruktur** wurde im Juni 2017 im Ständerat behandelt. Nachdem der Nationalrat die Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat beschlossen hatte, drehten sich die Voten in der kleinen Kammer nicht um inhaltliche Fragen, sondern darum, ob der Rückweisung zugestimmt werden soll oder nicht. Sprecher aus allen Parteien stellten klar, dass alle strittigen Punkte in der Detailberatung geklärt werden könnten. Bundesrätin Leuthard bat den Rat, seine Aufgabe wahrzunehmen – eine Rückweisung bringe eigentlich nur Mehraufwand; inhaltlich würden sich die Räte früher oder später trotzdem um diese Vorlage kümmern müssen. Ohne Opposition lehnte der Ständerat die Rückweisung schliesslich ab und gab das Geschäft damit zurück an den Nationalrat.<sup>59</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Als letzter noch offener Punkt der **Bahnreform 2** sollte der **Entwurf 5** abgeschrieben werden. Die vom Bundesrat 2005 vorgelegte Bahnreform 2 war vom Parlament im gleichen Jahr zurückgewiesen worden. In den Folgejahren wurden Teile der Reform als einzelne Entwürfe behandelt. Ein Punkt blieb bis anhin unerledigt: Die als Entwurf 5 betitelte Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grund- und Ergänzungsnetz. Zuletzt hatte das Parlament 2009 festgestellt, dass der Entwurf 5 noch hängig sei. Zu Beginn des Jahres 2017 stellten die Verkehrskommissionen beider Räte mit dem Hinweis auf die Organisation der Bahninfrastruktur fest, dass niemand mehr eine solche Netzaufteilung beabsichtige, weshalb sie den Antrag stellten, den Entwurf 5 der Bahnreform 2 abzuschreiben. Beide Parlamentskammern kamen diesem Antrag im Zusammenhang mit den Debatten zur Organisation der Bahninfrastruktur diskussions- und oppositionslos nach, der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2017.<sup>60</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 16.01.2018  
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2018 nahm die KVF-NR die Detailberatung zur **Organisation der Bahninfrastruktur** auf. Obschon sie in weiten Teilen dem Bundesrat folgte, wich sie auch in einigen Punkten ab: Mit 18 zu 5 Stimmen verwarf sie die Bestimmungen zur Systemführerschaft und ersetzte diese durch eine „einvernehmliche Branchenlösung“ – statt festzuschreiben, wer die Führung bei den technischen Systemen innehat, setzte die Kommission darauf, dass sich die Branchenvertreter bei Fragen um divergierende Systeme auf eine Lösung einigen können. Neu nahm die Kommission eine Bestimmung zum Fernbusverkehr auf. Unternehmen sollten nur dann Fernbus-Transporte durchführen dürfen, wenn diese im Fernverkehr zu keinen wesentlichen Konkurrenzierungen führen würden. Bezüglich der Zukunft der SBB Cargo hielt die KVF-NR fest, sie sei mit dem Bericht des Bundesrates zum Postulat der KVF-SR (15.3496) einverstanden. In der Gesamtabstimmung nahm die Kommission die Vorlage einstimmig an.<sup>61</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Ende Februar debattierte der Nationalrat über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Die meisten Änderungen, welche die KVF-NR dem Rat beantragt hatte, nahm dieser an. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) setzte sich jedoch gegen den Kommissionsantrag zur Konkurrenz-Klausel für Fernbusse durch, welcher mit Stichtentscheid des Kommissionspräsidenten zustande gekommen war. Nationalrat Giezendanner sah im Kommissionsantrag, welcher Fernbusse nur zulassen wollte, wenn sie keine wesentliche Konkurrenzierung zu bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs darstellten, eine Rückkehr zur Planwirtschaft. Die Kommissionsminderheit wollte dagegen einen geregelten Wettbewerb zulassen. Bundesrätin Leuthard gab Giezendanner in dieser Frage Recht und der Rat folgte der Minderheit mit 122 gegen 69 Stimmen (2 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung zur Vorlage nahm die grosse Kammer die Organisation der Bahninfrastruktur mit 178 gegen 1 Stimme (bei 16 Enthaltungen) an.<sup>62</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.05.2018  
NIKLAUS BIERI

Ende Mai 2018 debattierte der Ständerat ausgiebig über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Während er in vielen Fragen dem Bundesrat und dem Nationalrat folgte, schuf er doch auch Differenzen: Hatte der Nationalrat bezüglich der Regulierung des Fernbus-Verkehrs entgegen des Antrags seiner Verkehrskommission auf schärfere Bestimmungen verzichtet, so folgte die kleine Kammer ihrer Kommission und erhöhte die Restriktionen für Fernbusanbieter. Bundesrätin Leuthard hielt fest, der Kommissionsantrag beinhalte «schon extrem viel Heimatschutz» und etwas Konkurrenz schade dem öffentlichen Verkehr bestimmt nicht – der Rat folgte trotzdem seiner Kommission. Weiter wollte der Ständerat die Regelung der Entschädigung von

Passagieren bei Verspätungen dem Bundesrat überlassen und kippte die detaillierte Regelung aus der Vorlage. Die kleine Kammer nahm die Vorlage schliesslich einstimmig an.<sup>63</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 11.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Zu Beginn der Herbstsession 2018 nahm sich der Nationalrat erneut der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Es galt, die letzten verbliebenen Differenzen zum Ständerat zu diskutieren. Die KVF-NR hatte ihrem Rat in zwei Punkten (bei einer redaktionellen Korrektur im Behindertengleichstellungsgesetz und bei der Regelung der Entschädigung für Verspätungen) die Zustimmung zum Ständerat empfohlen, bei fünf Detailfragen im Eisenbahngesetz beantragte sie jedoch festhalten oder schlug neue Formulierungen vor. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) wollte bezüglich der Fernbus-Angebote eine liberalere Lösung, als Ständerat und KVF-NR vorgesehen hatten. Insbesondere aus der SVP erhielt die Minderheit Unterstützung, aber auch Bundesrätin Leuthard warb für «ein wenig Konkurrenz», was dem öffentlichen Verkehr sicher gut tue, und bat um Annahme des Minderheitenantrags. Mit 100 zu 89 Stimmen (keine Enthaltungen) nahm die Volkskammer jedoch den Mehrheitsantrag an, dessen Formulierung Nationalrat Burkart (fdp, AG) für die Kommission als «Kompromiss zwischen der liberalen Lösung des Nationalrates und der einschränkenden Lösung des Ständerates» bezeichnete. Auch bei den übrigen Punkten folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, so dass die Vorlage erneut an den Ständerat ging.<sup>64</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 20.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Noch in der Herbstsession 2018 nahm sich der Ständerat den fünf verbliebenen Differenzen in der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Die KVF-SR empfahl der Ständekammer, in allen Punkten dem Nationalrat zu folgen – für die Kommission hielt Ständerat Janiak (sp, BL) fest, es gehe nur um Formulierungsfragen und in einem Fall um eine Ergänzung, die aber «rein deklamatorischer Art» sei. Die Ratsmitglieder folgten den Kommissionsanträgen diskussionslos und bereinigten damit sämtliche Differenzen.<sup>65</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.09.2018  
NIKLAUS BIERI

In der Schlussabstimmung vom 28. September 2018 nahmen beide Räte die **Organisation der Bahninfrastruktur** einstimmig an: Der Nationalrat mit 192 Stimmen, der Ständerat mit 45 Stimmen, jeweils ohne Enthaltungen.<sup>66</sup>

## Post und Telekommunikation

**ANDERES**  
DATUM: 05.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

La Poste a répondu favorablement à la **demande de reconnaissance du Syndicat autonome des postiers (SAP)**, après que le TAF a confirmé qu'une telle décision relevait de la seule compétence de l'employeur. Fort de quelque 320 membres, le SAP a ainsi acquis le statut d'organisation représentative des collaborateurs et d'interlocuteur légitime de la direction de l'ancienne régie.<sup>67</sup>

## Sozialpolitik

### Bevölkerung und Arbeit

### Bevölkerung und Arbeit

**BERICHT**  
DATUM: 31.12.2019  
DIANE PORCELLANA

### Rétrospective annuelle 2019: Population et travail

Faut-il réviser **la loi sur le travail (LTr)**? La question a été à plusieurs reprises traitée en 2019 par les organes parlementaires. En début d'année, la CER-CN a été chargée d'élaborer un projet, afin d'assouplir les conditions encadrant le télétravail. Sa consœur, la CER-CE, a plaidé pour un modèle spécial annualisé du temps de travail, après avoir pris connaissance des avis contrastés concernant les avant-projets visant à introduire un régime de flexibilité partielle dans la LTr et à assouplir l'obligation de saisie du temps de travail pour le personnel dirigeant et les spécialistes. Malgré son préavis négatif, le Conseil national a soutenu la position de sa commission de libérer de l'obligation de saisie du temps de travail les employés de start-up détenant des participations dans une entreprise. Le Conseil fédéral priait, lui, d'attendre les résultats de l'évaluation des conséquences des nouvelles règles d'enregistrement de la durée du

travail (art.73a et 73b) introduites en 2015 dans l'Ordonnance relative à la loi sur le travail (OLT1), avant de procéder à une libéralisation du temps de travail. Alors que l'Union patronale suisse (UPS) saluait l'élan favorable à la modernisation du droit du travail, les syndicats ont crié à la déréglementation et menacèrent de lancer un référendum.

Quant à la protection en cas de signalement d'irrégularités par le travailleur, l'adaptation du code des obligations a été rejetée par le Conseil national. Le Conseil des Etats doit à son tour se prononcer sur la solution «en cascade» élaborée par le Conseil fédéral.

Le Parlement a également légiféré pour que la Confédération puisse participer aux frais de contrôle de l'**obligation d'annonce des postes vacants**, jusqu'à fin 2023. Après un an d'application, le premier rapport sur le monitoring de l'exécution de l'obligation d'annoncer les postes a dressé un bilan plutôt positif de la mesure. En parallèle, le SECO a publié le quinzième rapport de l'Observatoire sur la libre circulation des personnes entre la Suisse et l'UE, signalant de potentielles difficultés pour la Suisse à recruter dans le futur de la main-d'œuvre européenne. Contre un éventuel risque de pénurie de force de travail qualifiée, le Conseil fédéral a arrêté un catalogue de mesures pour encourager le recrutement de la main-d'œuvre indigène. Le rapport sur la mise en œuvre des mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes et le rapport sur l'exécution de la Loi sur le travail au noir ont, quant à eux, observé une amélioration dans la lutte contre le travail au noir et dans la lutte contre les infractions portant sur les conditions de salaire et de travail. Pour favoriser les contrôles des conditions de travail des **travailleurs détachés** en Suisse, le système d'information central de la migration (SYMIC) sera optimisé. La portée de l'art.2 de la loi sur les travailleurs détachés sera étendue (LDét), afin d'obliger les employeurs étrangers, détachant leurs travailleurs, à respecter les conditions salariales prescrites par une loi cantonale. Enfin, le Conseil fédéral comparera l'application de la directive sur les travailleurs détachés avec les mesures d'accompagnement prises en Suisse au titre de l'accord sur la **libre-circulation des personnes**, afin de lever les doutes relatifs à l'application réelle des directives européennes en la matière par les Etats membres de l'UE.

Du côté des **partenaires sociaux**, l'USS a, en écho à la grève des femmes, présenté ses revendications en faveur des femmes. Alertée par la hausse du travail temporaire durant les 30 dernières années, elle a réclamé des conditions de travail identiques pour tous les travailleurs, indépendamment de leur statut. En septembre, elle a exigé une augmentation générale des salaires de 2%. Quelques mois plus tard, d'autres demandes foisonnaient de la part des syndicats. L'UPS s'est opposée à la plupart des doléances et a proposé ses propres solutions. Toutefois, grâce à l'entente des patrons et des syndicats en marge du centenaire de l'OIT, la Suisse a pu être retirée de la liste noire des pays violant la Convention en matière de protection contre les licenciements antisyndicaux. Sans s'accorder, les représentants des travailleurs et des employeurs ont discuté de l'accord-cadre institutionnel dans une bonne atmosphère. Le Syndicat suisse des services publics (SSP) a entre autre déploré le jugement du Tribunal fédéral relatif au cas du licenciement des grévistes de l'hôpital de la Providence, selon lequel la grève n'avait pas respecté les critères de licéité du droit de grève. La Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) a été sollicitée.

Le thème du marché du travail a particulièrement résonné dans les médias, durant les mois de mai et juin (3.9% et 2.94% des articles de presse). La place des femmes sur le marché du travail, les revendications syndicales, l'inscription de la Suisse sur la liste noire de l'OIT et, les interventions parlementaires traitées lors des sessions de mai et de juin ont fait couler beaucoup d'encre.<sup>68</sup>



## Arbeitsmarkt

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 31.12.2000  
MARIANNE BENTELI

Letzterem Begehren, das schon mehrmals vom Parlament sowie von den Sozialpartnern an ihn heran getragen worden war, kam der Bundesrat Ende August entgegen, indem er ein Massnahmenpaket zur **Bekämpfung der Schwarzarbeit** in die Vernehmlassung gab. Neben administrativen Erleichterungen für Dienstleistungen im Haushalt und deutlich schärferen Sanktionen für Arbeitgeber, die Schwarzarbeiter beschäftigen (Gefängnisstrafen und Bussen bis 1 Mio Fr.), sieht das Projekt einen verbesserten Datenaustausch zwischen den Behörden, eine neue, strafrechtlich fassbarere Definition der Scheinselbständigkeit sowie eine Verstärkung der Kontrollkompetenzen der paritätischen resp. der tripartiten Kommissionen vor. Während sich die Gewerkschaften auf der einen Seite, derSGV und der Baumeisterverband (als Vertreter jener Branchen, in denen die meiste Schwarzarbeit geleistet wird) auf der anderen Seite hinter die Vorschläge des Bundesrates stellten, legte sich der Arbeitgeberverband quer. Er wollte nur Kontrollen durch die Kantone und die paritätischen Kommissionen zulassen.<sup>69</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 31.12.2001  
MARIANNE BENTELI

Die vom Bundesrat geplante Offensive gegen die **Schwarzarbeit** wurde in der Vernehmlassung mehrheitlich begrüsst, insbesondere von der Linken und den Gewerkschaften. Die bürgerlichen Parteien sowie Arbeitgeberkreise bedauerten, dass die Ursachen der Schattenwirtschaft zu wenig berücksichtigt wurden; diese lägen bei zu hohen Steuern und schwerfälligen administrativen Abläufen. Gegen schärfere Sanktionen hatten die Parteien nichts einzuwenden. Umstritten war hingegen der Vorschlag, fehlbare Arbeitgeber bis zu fünf Jahren von öffentlichen Aufträgen auszuschliessen. Die SVP und der Arbeitgeberverband bezeichneten dies als unverhältnismässig. Demgegenüber fand der Baumeisterverband, die Massnahme sei nötig, um einen fairen Wettbewerb zu garantieren. Linke und Gewerkschaften forderten noch höhere Bussen. Im bürgerlichen Lager rief die Einführung tripartiter Kommissionen Skepsis hervor. FDP und CVP waren der Ansicht, die Überwachung der Branchen ohne Gesamtarbeitsvertrag sollte allein den Kantonen obliegen. Die Idee, die Deklaration der Arbeit von Haushalthilfen zu vereinfachen, stiess allgemein auf positives Echo, doch wollten die Bürgerlichen „Bagatelldfälle“ wie das Babysitting davon ausnehmen.<sup>70</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 16.01.2002  
MARIANNE BENTELI

Mitte Januar unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seinen Gesetzesentwurf zur **Bekämpfung der Schwarzarbeit**, der verschiedene Massnahmen vorsieht, um die Schwarzarbeit weniger attraktiv zu machen, insbesondere eine **Verstärkung der Kontrollen** und eine **Verschärfung der Sanktionen**. Vorgesehen sind auch administrative Erleichterungen bei den Sozialversicherungen durch die Einführung eines vereinfachten Abrechnungsverfahrens für kleinere wirtschaftliche Tätigkeiten (Arbeiten im Haushalt, vorübergehende oder sehr beschränkte Erwerbsverhältnisse). Weiter wird die Verpflichtung der Kantone stipuliert, eine kantonale Behörde oder Kommission mit verstärkten Kontrollkompetenzen zu bezeichnen, mit der Möglichkeit, die Sozialpartner einzubeziehen. Angestrebt wird eine Vernetzung der Administrativdaten, verbunden mit der Pflicht, die Resultate der Kontrollen bei den Arbeitgebern zu veröffentlichen. Im Bereich des Ausländerrechts und in den Sozialversicherungen werden die Sanktionen für die Beschäftigung nicht gemeldeter Arbeitskräfte strenger gefasst; zudem wird eine neue Sanktion eingeführt, nämlich die Möglichkeit des Ausschlusses vom öffentlichen Beschaffungswesen.<sup>71</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 16.10.2002  
MARIANNE BENTELI

Wie bereits 1998 gab das EVD die **Arbeitsbeschaffungsreserven** frei; damit konnten rund 1000 Unternehmen bisher blockierte Mittel von insgesamt 350 Mio Fr. für Investitionen einsetzen.<sup>72</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 23.09.2003  
MARIANNE BENTELI

Gegen einen rechtsbürgerlichen Antrag gab der Nationalrat ganz knapp mit 87 zu 86 Stimmen einer parlamentarischen Initiative Dormann, Rosmarie (cvp/pdc, LU) NR/CN Folge, die eine Regelung der **Arbeit auf Abruf** verlangt. Die Initiatorin machte geltend, laut der Arbeitskräfteerhebung SAKE arbeiteten rund 160'000 Personen (5% aller Erwerbstätigen) in dieser prekären Form. 66% seien Frauen, 60% verfügten über kein garantiertes Minimum an Arbeitsstunden. Es gehe ihr nicht darum, die Arbeit auf Abruf, die für einen Teil der Frauen auch positive Aspekte habe, zu verhindern, doch es müssten gesetzliche Leitplanken geschaffen werden, um Missbräuche von Seiten der

Arbeitgeber zu verhindern. Insbesondere fordert die Initiative die Einführung einer Abrufverpflichtung, einer Ankündigungsfrist und eines vereinbarten Mindestpensums. Gegen die Annahme der Initiative votierten die geschlossenen Fraktionen von SVP und LP sowie eine grosse Mehrheit der FDP.<sup>73</sup>

**VERBANDSCHRONIK**  
DATUM: 29.11.2003  
MARIANNE BENTELI

Unter dem Patronat des Seco gründeten im November zahlreiche Unternehmen den Schweizerischen Verband für **betriebliche Gesundheitsförderung**. Mit ihrer freiwilligen und öffentlichen Verpflichtung zur Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz zeigten die Firmen ihre Bereitschaft, sich für die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Leistungsmotivation ihrer Mitarbeitenden zu engagieren.<sup>74</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 18.03.2005  
HANS HIRTER

Der Nationalrat hatte 2003 mit knappem Mehr einer von der Linken und der CVP unterstützten parlamentarischen Initiative Dormann Folge gegeben, welche eine spezielle gesetzliche Regelung der **Arbeit auf Abruf** und dabei insbesondere einen ausgebauten Schutz für die Beschäftigten verlangte. Die WAK-NR beantragte nun, dieses Ziel sei nicht weiter zu verfolgen und der Vorstoss abzuschreiben. Ein enges gesetzliches Korsett mit Vorschriften über Minimalbeschäftigung, Entschädigung für die Zeit, während der sich die Angestellten für eine Arbeit auf Abruf bereit zu halten haben, frühe Ankündigung von Aufgeboten etc. würde diese Beschäftigungsform für die Unternehmer derart unattraktiv machen, dass im Endeffekt Arbeitsplätze verloren gehen und die auf diese Weise Beschäftigten zu Arbeitslosen würden. Die CVP-Vertreterin Meier-Schatz (SG) wehrte sich vergeblich für die Initiative. Da diesmal nicht nur die SVP, die FDP und die LP, sondern auch fast die Hälfte der CVP-Fraktion die Initiative ablehnten, wurde sie mit 101 zu 79 Stimmen abgeschrieben.<sup>75</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 19.05.2006  
MARIANNE BENTELI

Die Arbeitskosten variieren stark von Land zu Land. Sie bilden einen Schlüsselindikator zum Vergleich der Attraktivität **der einzelnen Wirtschaftsstandorte**. Nicht nur innerhalb der EU als Ganzes (EU-25), sondern auch zwischen dem Norden und dem Süden der EU15 bestehen Unterschiede. 2004 betragen die Arbeitskosten in der Schweiz 32,9 € pro geleistete Arbeitsstunde. Damit bildet das Land zusammen mit Dänemark (30,7 €) und Belgien (30,0 €) die Spitzengruppe. Die Nachbarländer der Schweiz, deren Arbeitskosten das EU-15-Mittel übersteigen (Frankreich, Deutschland und Österreich), verzeichneten Werte zwischen 25 und 28 €. Von den südlichen Ländern der EU-15 mit unterdurchschnittlichen Arbeitskosten wurde einzig Portugal (9,6 €) durch ein neues Mitgliedsland der EU-25 übertroffen. 2004 reichte die Bandbreite der Arbeitskosten der Neumitglieder von 11,1 (Zypern) bis hinunter zu 3,0 € (Lettland).<sup>76</sup>

**KANTONALE POLITIK**  
DATUM: 23.04.2014  
GIADA GIANOLA

Im April 2014 lancierte die Tessiner SVP die kantonale Volksinitiative **«Prima i nostri»**. Sie verlangte, die Grundsätze der Masseneinwanderungsinitiative, die am 9. Februar 2014 in einer eidgenössischen Abstimmung angenommen worden war, in der kantonalen Verfassung zu verankern. Ihre Hauptforderung war die Schaffung eines **Inländervorrangs auf dem Arbeitsmarkt**: Bei der Besetzung von Arbeitsplätzen im Tessin müssten Arbeitnehmende aus dem Tessin zukünftig vorrangig berücksichtigt werden, womit gleichzeitig die Einstellung von Grenzgängerinnen und Grenzgängern wenn möglich vermieden werden sollte. Zudem zielte die Volksinitiative darauf ab, das Lohndumping zu reduzieren und zu verhindern, dass Tessiner Arbeitnehmende durch ausländische ersetzt und deshalb entlassen würden. Zu den Urheberinnen und Urhebern der Initiative gehörte auch Marco Chiesa (TI, svp) als Mitglied des Grossen Rats. Die Unterschriftensammlung dauerte vom April bis Juni 2014, anschliessend reichte das Initiativkomitee 10'991 gültige Unterschriften bei der kantonalen Kanzlei ein; 10'000 waren für das Zustandekommen der Initiative erforderlich.

Ab Januar 2016 beriet der Tessiner Grosse Rat über das Anliegen und erklärte die Initiative in einem ersten Schritt als zulässig. Im Juni 2016 debattierte das Parlament wieder über die Initiative und lehnte sie ab, weil sie als juristisch nicht umsetzbar und einschneidend erachtet wurde. Um die Initiative umsetzen zu können, wären auch Änderungen im Bundesrecht nötig. Die Mehrheit des Parlaments nahm hingegen einen **Gegenvorschlag zur Initiative** an, der von einem CVP-Vertreter und Mitglied des Grossen Rates, Fabio Bacchetta-Cattori (TI, cvp), formuliert worden war. Im Gegenvorschlag wurde ebenfalls der Grundsatz der Bevorzugung von einheimischen Arbeitnehmenden auf dem Arbeitsmarkt, also der Kern der Initiative, aufgenommen.

Laut Bacchetta-Cattori, zitiert in La Regione, vermeide der Gegenvorschlag aber «eine unnötige Bürokratisierung der Wirtschaft und korrigierte einige Aspekte bezüglich der Form der entsprechenden Verfassungsänderung». Der Corriere del Ticino nannte den Gegenvorschlag «wirksamer, prägnanter und zeitgemässer als der von der Initiative vorgeschlagene Weg». In der Folge nahm der Grosse Rat den Gegenvorschlag mit 34 zu 26 Stimmen an, wobei die befürwortenden Stimmen von Mitgliedern der FDP, der CVP und der SP stammten.

Am 25. September 2016 stimmte die Tessiner Bevölkerung über die kantonale Volksinitiative sowie über den Gegenvorschlag ab. Die Stimmbeteiligung lag bei 44.9 Prozent. **Mit 58 Prozent Ja-Stimmen sprach sich die Tessiner Bevölkerung für Annahme der Initiative aus**, während der Gegenvorschlag nur von 37 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger befürwortet wurde. In der Stichfrage entschieden sich 52 Prozent der Tessinerinnen und Tessiner für die Initiative.

Auch die NZZ berichtete, dass ein «Harmonisierungsproblem der entsprechenden Anpassungen in der Kantonsverfassung mit dem übergeordneten Recht» bestehe. Bundesratssprecher Simonazzi betonte, dass es in der Kompetenz von Bundesrat und Parlament liege zu entscheiden, ob die kantonale Initiative mit dem Bundesrecht vereinbar sei. Im August respektive Ende 2017 befürworteten der Bundesrat und das Parlament die Gewährung der Verfassungsänderung, weil die neuen kantonalen Bestimmungen nur Ziele vorgeben würden und der Kanton Tessin nur einen geringen Handlungsspielraum bei der Umsetzung der Initiative hätte. Im August 2019 reichte die Tessiner Kantonsregierung schliesslich eine Standesinitiative mit der Forderung ein, den Artikel 336 des OR so zu ändern, damit Kündigungen im Zusammenhang mit Lohndumping als missbräuchliche Kündigungen gelten. Dies sollte es dem Kanton Tessin erlauben, die Initiative schliesslich umzusetzen. National- und Ständerat gaben der Standesinitiative in den Jahren 2021 und 2022 jedoch keine Folge.<sup>77</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 18.12.2015  
DAVID ZUMBACH

In der Wintersession 2015 beauftragte der Nationalrat den Bundesrat, einen Bericht darüber zu verfassen, wie sich die laufenden **Automatisierungsprozesse wie die Digitalisierung** auf den Arbeitsmarkt auswirken. Das diskussionslos gutgeheissene Postulat Reynard (sp, VS) forderte neben einer nach Beschäftigungsbereichen gegliederten Chancen-Risiken-Analyse auch, dass untersucht wird, wie sich der Wandel auf das Sozialversicherungssystem auswirken wird und ob soziale und psychologische Kosten entstehen werden.<sup>78</sup>

#### BERICHT

DATUM: 08.11.2017  
DIANE PORCELLANA

Suite au passage dans les deux chambres des postulats 15.3854 et 17.3222, le Conseil fédéral a présenté son **rapport relatif aux conséquences de la numérisation sur l'emploi et les conditions de travail**. Les opportunités et les risques futurs de la numérisation quant au marché de l'emploi, ainsi que les conditions-cadre nécessaires pour assurer le plein-emploi et la qualité des emplois figurent également dans ce rapport. Comme principale conséquence liée à la numérisation, celle-ci a engendré une augmentation des emplois dans les secteurs de haute technologie au détriment des secteurs à faible technicité. Ainsi, sur le marché du travail, la demande de profils aux qualifications élevées s'accroît. Une flexibilisation des conditions de travail a également été constatée en raison de la numérisation. Le rapport révèle, comme opportunités liées à la numérisation, l'accroissement de la productivité et de la flexibilité, ainsi qu'une meilleure entrée sur le marché du travail notamment grâce à de nouveaux modèles de travail. Toutefois, elle causerait également des risques au niveau de la couverture sociale et de la qualité des emplois (perte). En réponse au postulat 15.3854, le Conseil fédéral constate que le virage numérique n'a, à ce jour, pas engendré de coût social et psychologique spécifique. Les effets de la numérisation sur le système des assurances sociales n'ont pu être prouvés, mais il est possible qu'il y ait des conséquences dans le futur. Toujours selon le rapport, le marché du travail suisse a su, jusqu'à présent, s'adapter au phénomène de numérisation. A ce stade, outre l'assurance de la souplesse du cadre législatif en droit des assurances sociales, il n'y a pas lieu, pour le Conseil fédéral, de procéder à des modifications législatives majeures. Par contre, selon lui, il est nécessaire que des mesures soient prises par la Confédération pour renforcer la formation et développer la coordination entre la politique du marché du travail et la sécurité sociale. Premièrement, il faut que les filières de formation soient adaptées afin que soient offertes les compétences demandées par le marché du travail. Deuxièmement, pour que les travailleurs restent attractifs sur le marché du travail, l'apprentissage tout au long de la vie est jugé

nécessaire et s'acquière notamment par les formations continues. Le Conseil fédéral souhaite donc renforcer le système des formations continues particulièrement pour les travailleurs peu qualifiés et les travailleurs âgés. Outre les mesures relatives à la formation, le Conseil fédéral charge le Département fédéral de l'intérieur (DFI) de lui présenter un rapport analysant les perspectives offertes par une flexibilisation dans le domaine du droit des assurances sociales avant 2019; cela, dans le but de prévenir et d'éviter les risques de précarisation de l'emploi et d'un déplacement des charges sur la collectivité et les finances fédérales. Finalement, afin de mieux évaluer les développements induits par la numérisation, un monitoring est demandé au Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), et l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour mission le recensement des nouvelles formes de travail dès 2019. Ainsi, des données chiffrées seront disponibles et apporteront des éclaircissements.<sup>79</sup>

### Arbeitszeit

GERICHTSVERFAHREN  
DATUM: 10.08.2000  
MARIANNE BENTELI

Das Bundesgericht fällte bezüglich der Überstundenregelung einen Grundsatzentscheid. Gemäss Arbeitsgesetz Art. 13 muss **Überzeit** generell mit 25% Lohnzuschlag entschädigt werden. Bei gewissen Berufskategorien (Büropersonal und technische Angestellte) gilt dies erst, wenn die Überzeit 60 Stunden pro Kalenderjahr übersteigt; im gegenseitigen Einverständnis kann die Überzeit auch durch Freizeit von gleicher Dauer ausgeglichen werden. Nicht zulässig ist hingegen, in einem Arbeitsvertrag die Entschädigung für Überzeit ganz oder teilweise auszuschliessen. Das Bundesgericht stützte mit seiner Entscheidung den Entschädigungsanspruch einer Arbeitnehmerin, in deren Arbeitsvertrag Überstunden als unvermeidlich und im Lohn inbegriffen bezeichnet worden waren.<sup>80</sup>

ANDERES  
DATUM: 08.07.2011  
LAURENT BERNHARD

Toutefois, afin de sauvegarder leur compétitivité face à l'appréciation du franc suisse, plusieurs entreprises exportatrices (entre autres Lonza, Bucher, Franke, Arbonia Forster, Dätwyler, Alu Menziken et Bühler) ont demandé à leurs employés **d'allonger le temps de travail**. Ces mesures se sont réalisées au cas par cas par des accords internes sur la base du partenariat social. En contrepartie de l'allongement du temps de travail, ces entreprises se sont engagées à ne pas recourir à des licenciements.

<sup>81</sup>

### Arbeitnehmerschutz

ANDERES  
DATUM: 26.01.2000  
MARIANNE BENTELI

Auf Anfang des Berichtsjahres trat die Richtlinie Nr. 6508 der Eidg. Koordinationskommission für Arbeitssicherheit (EKAS) in Kraft. Damit wurden neu praktisch alle Betriebe in der Schweiz gesetzlich verpflichtet, das Gefahrenpotential, dem ihre Arbeitnehmer am Arbeitsplatz ausgesetzt sind, einzuschätzen und je nach Resultat geeignete Vorkehrungen zur **Arbeitssicherheit** zu treffen. Kritiker (insbesondere der Kaufmännische Verband Zürich) warfen den neuen Vorschriften vor, ihre Umsetzung verursache unverhältnismässig hohe Kosten, sei zu sicherheitslastig und verkenne die wichtigsten Gesundheitsrisiken am Arbeitsplatz (Stress, Mobbing usw.).<sup>82</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 22.09.2004  
MARIANNE BENTELI

Nach Ansicht des Nationalrats ist der Arbeitnehmerschutz im Bereich der Kündigungen genügend ausgebaut. Mit jeweils rund 100 gegen etwas mehr als 60 Stimmen verweigerte er drei parlamentarischen Initiativen Maillard (sp, VD) (03.425, 03.426, 03.427) die Gefolgschaft. Mit seinem ersten Vorstoss wollte Maillard **Massenentlassungen** dann als missbräuchlich deklarieren, wenn die vorgeschriebene Konsultation der Belegschaft wirkungslos ist, weil der Arbeitgeber bereits unwiderrufliche Verpflichtungen gegenüber Dritten eingegangen ist. Mit einer zweiten Initiative sollte die Dauer der Anhörung bei Massenentlassungen auf mindestens drei Wochen angehoben werden. Der Sprecher der vorberatenden Kommission begründete die Ablehnung damit, dass die Massnahme zu starr und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu wenig angepasst wären. Das heutige Recht, das auf die Treuepflicht zwischen den Sozialpartnern und auf die Rechtsprechung im Einzelfall abstellt, garantiere den Arbeitnehmenden einen angemessenen Schutz. Erfolgreich widersetzte sich die Kommission auch dem dritten Vorschlag Maillards, bei **missbräuchlicher Kündigung** neben der heute vorgesehenen Entschädigung die Möglichkeit der Nichtigkeit im Gesetz zu verankern. Das Plenum folgte der

Argumentation der Kommission, wonach im Falle einer Kündigung die Verhältnisse oft derart zerrüttet sind, dass eine weitere Zusammenarbeit beiden Parteien nicht zugemutet werden könne.<sup>83</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 05.05.2015  
DAVID ZUMBACH

In der Sondersession vom Mai 2015 befasste sich der Nationalrat mit einer Teilrevision des Obligationenrechts (OR), mit der die **Rechtmässigkeit von Whistleblowing** geklärt und der Schutz von Personen, die an ihrem Arbeitsplatz Unregelmässigkeiten aufdecken, verbessert werden sollte. Die grosse Kammer folgte dabei dem Antrag ihrer Rechtskommission (RK-NR) und wies die Vorlage mit 134 zu 49 Stimmen bei 1 Enthaltung an den Bundesrat zurück. Für die Kommission begründete Nationalrat Jositsch (sp, ZH) die Rückweisung damit, dass die Vorlage derart kompliziert formuliert sei, dass es insbesondere für den normalen Rechtsanwender und damit den potenziellen Whistleblower zu schwierig sei, tatsächlich herauszufinden, wie er sich im konkreten Fall zu verhalten habe. An der Grundstruktur der Vorlage, insbesondere am vorgeschlagenen Kaskadenmechanismus und dem Anreiz für die Schaffung interner Meldestellen, soll der Bundesrat jedoch festhalten. Eine von der SVP unterstützte Minderheit Schwander (svp, SZ) wollte indes nicht auf die Vorlage eintreten. Die heutige Lösung sei besser als das, was vorliege, so Schwander. Stimmt der Ständerat, der in der ersten Lesung den bundesrätlichen Vorschlag in einigen Punkten angepasst hatte, dem Nationalrat in der zweiten Beratungsrunde zu, geht das Geschäft definitiv an den Bundesrat zurück.<sup>84</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 10.09.2015  
DAVID ZUMBACH

Der Bundesrat muss die Teilrevision des Obligationenrechts (OR), mit der sogenannte **Whistleblower**, die Unregelmässigkeiten am Arbeitsplatz aufdecken und melden, besser geschützt werden sollen, definitiv noch einmal überarbeiten. Der Ständerat folgte diskussionslos dem Nationalrat, der sich anlässlich der Sondersession vom Mai 2015 für eine Rückweisung der Vorlage ausgesprochen hatte, weil diese, so Nationalrat Jositsch (sp, ZH) für die RK-NR, viel zu kompliziert formuliert sei.<sup>85</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 26.09.2016  
DAVID ZUMBACH

Der Bundesrat habe zu prüfen, auf welche Weise touristische **Transportunternehmen wie Seilbahnen** in arbeitsrechtlicher Hinsicht entlastet werden könnten. Dieser Meinung war der Ständerat in der Herbstsession 2016 und überwies diskussionslos ein Postulat seiner Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-SR). Das Arbeitszeitgesetz (AZG) sei, so Ständerat Wicki (fdp, NW) für die Kommission, für touristische Betriebe nur partiell geeignet. Er schlug dem Bundesrat vor, das AZG entweder für touristische Betriebe flexibel anzuwenden oder touristische Unternehmen aus dessen Geltungsbereich zu entheben.<sup>86</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 29.08.2018  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a rendu son **rapport** en exécution du postulat **sur la réduction de l'assujettissement des entreprises touristiques de transport à la loi sur la durée du travail (LDT)**. Il estime que le cadre légal, avec les révisions de la LDT et de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT), tient compte des préoccupations des entreprises de transport touristique. Selon lui, il ne faut pas davantage libéraliser et ne pas exclure les entreprises de transport touristique du champ d'application de la LDT. Si ces entités devenaient assujetties à la loi sur le travail (LTr), la charge administrative augmenterait, puisque celles-ci devraient obtenir des autorisations exceptionnelles plus fréquemment.<sup>87</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 03.05.2019  
DIANE PORCELLANA

Après le renvoi du projet relatif à la **protection en cas de signalement d'irrégularités par le travailleur** au Conseil fédéral, ce dernier a présenté un message additionnel. Pour apporter plus de clarté, il a révisé la partie sur la procédure de signalement. Le langage, les formulations et la structure des articles ont été modifiés. Des éléments de définition ou de concrétisation ont été supprimés. Toutefois, le contenu n'a pas été révisé, comme le demandait le Parlement. La complexité inhérente à la procédure demeure.

La CAJ-CN a analysé les nouvelles propositions à l'aune des auditions d'experts en droit du travail et lors de rencontres avec les partenaires sociaux. Constatant l'effritement du soutien des partenaires sociaux, elle a proposé, par 19 voix contre 4, de refuser le projet. Une minorité a appuyé le projet du Conseil fédéral, prônant une réglementation légale claire en la matière.<sup>88</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 03.06.2019  
DIANE PORCELLANA

En vote d'ensemble, le Conseil national rejette finalement le projet révisé du Conseil fédéral relatif à la **protection en cas de signalement d'irrégularités par le travailleur**, par 144 voix contre 27 et 6 abstentions. Lors des débats parlementaires, les Verts, les socialistes et les libéraux-radicaux avaient critiqué la complexité et le manque de clarté de la procédure de dénonciation. Seuls le PDC et le PBD avaient supporté la proposition de la minorité de la commission qui soutenait le projet du Conseil fédéral. Il était pour eux nécessaire d'accepter le projet afin d'assurer une sécurité juridique aux entreprises ainsi qu'aux employées et employés.<sup>89</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 30.10.2019  
DIANE PORCELLANA

La CAJ-CE propose, par 6 voix contre 2 et 4 abstentions, d'entrer en matière sur le projet révisé du Conseil fédéral relatif à la **protection en cas de signalement d'irrégularités par le travailleur**. Elle soutient les nouvelles propositions du Conseil fédéral. La solution «en cascade» lui semble appropriée et proportionnée.<sup>90</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 16.12.2019  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil des Etats a soutenu, par 26 voix contre 16, le **projet du Conseil fédéral sur les lanceurs d'alerte**. Contrairement à l'avis du Conseil national, les sénatrices et sénateurs estiment nécessaire de préciser les conditions auxquelles les travailleurs peuvent signaler des problèmes dans le droit du travail. Comme la CAJ-CE, le Conseil des Etats juge la solution «en cascade» appropriée et proportionnée. Paul Rechsteiner (ps, SG) aurait souhaité que les lanceurs d'alertes puissent s'adresser à une autorité, également s'ils risquent d'être licenciés ou de subir d'autres désavantages que ceux énoncés dans le projet révisé du Conseil fédéral. Au regret de la gauche, les résiliations abusives, après une alerte licite, ne seront pas déclarées nulles.<sup>91</sup>

## Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

### Suchtmittel

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 22.03.1995  
MARIANNE BENTELI

Bei der **Revision des Arbeitsgesetzes** beantragte Nationalrätin Brunner (sp, GE) eine **zusätzliche Bestimmung**, wonach die Arbeitgeber dafür zu sorgen haben, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit **keinen Alkohol oder andere berauschende Mittel** konsumieren müssen. Sie visierte damit vor allem Animierdamen und Tänzerinnen in Nachtlokalen an. Da der Bundesrat diesem Antrag sehr positiv gegenüberstand, wurde er praktisch diskussionslos aufgenommen.<sup>92</sup>

## Sozialversicherungen

### Invalidenversicherung (IV)

**POSTULAT**  
DATUM: 07.03.2019  
ANJA HEIDELBERGER

In der Frühjahrssession 2019 schrieb der Nationalrat das Postulat Hess (bdp, BE) «**Steuererleichterungen und ein Anreizsystem in der IV**» im Rahmen der Weiterentwicklung der IV ab, wie es der Bundesrat im Bericht zu derselben IV-Revision empfohlen hatte. Das Postulat werde durch die Verstärkung der Zusammenarbeit mit den Arbeitgebenden und durch die Schaffung verschiedener finanzieller Anreize für diese erfüllt.<sup>93</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

## Parteien

### Grosse Parteien

PARTEICHRONIK  
DATUM: 23.11.1996  
EVA MÜLLER

Die in den letzten Jahren wenig erfolgreiche CVP bekundigte den klaren Willen, ihren **Rang als drittstärkste Partei vor der SVP** zu verteidigen und den 1994 begonnenen parteiinternen Erneuerungsprozess zu vertiefen und zu beschleunigen. Drei Arbeitsgruppen gingen ans Werk; sie befassten sich mit der Zukunft der Partei (Gruppe Eugen David), mit der Programmatik (Gruppe Bruno Frick) und mit den eigentlichen Parteistrukturen (Gruppe Adalbert Durrer).

Gestützt auf deren Vorarbeit wurden im November an einem Parteitag in Biel **inhaltliche und organisatorische Neuerungen** verabschiedet. Programmatisch präsentierte sich die CVP als jene aktive Gegenkraft zu den Parteien, die die Schweiz polarisierten und lähmten und betonte ihren Führungsanspruch im politischen Zentrum. Von der Rolle der Mehrheitsbeschafferin will sie wegkommen und vermehrt eigenständige Positionen erarbeiten. Im Wirtschaftsbereich reklamierte die CVP bezüglich der KMU-Politik (kleine und mittlere Unternehmen) die Führungsrolle; sie will ausserdem zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen einen neuen «contrat social» initiieren.

Als **zweiten Schwerpunkt nannte die Partei die soziale und familiäre Sicherheit**. Die Delegierten sprachen sich für Kinderzulagen von mindestens 200 CHF pro Monat aus sowie – gegen den Widerstand des Wirtschaftsflügels – für die Schaffung einer Mutterschaftsversicherung für Mütter im unteren und mittleren Einkommensbereich. Diese soll ohne zusätzliche Lohnprozente über die Erwerbsersatzordnung finanziert werden. Andererseits sprach sich die CVP für eine Stabilisierung der schweizerischen Sozialleistungsquote auf dem heutigen Niveau aus. Ein allfälliger Ausbau einzelner Sozialwerke müsste folglich bei anderen kompensiert werden. Ihre Haltung gegenüber dem europäischen Einigungsprozess will die CVP 1997 endgültig klären.

## Verbände

### Industrie, Handel und Unternehmer

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN  
DATUM: 01.12.1996  
HANS HIRTER

In der Volksabstimmung vom 1. Dezember über die Revision des Arbeitsgesetzes sahen die Arbeitgeber eine Nagelprobe für die **Bereitschaft der Schweizer Bürgerinnen und Bürger, sich an die neuen Gegebenheiten eines globalisierten Marktes** anzupassen. Gross war denn auch die Enttäuschung, als die von Gewerkschaften, der politischen Linken und den Kirchen angeführte Opposition gegen eine Lockerung der Arbeitszeitbestimmungen eine deutliche Mehrheit hinter sich sammeln konnte.<sup>94</sup>

## Arbeitgeber

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 21.04.2015  
SAMUEL BERNET

Der Arbeitgeberverband veröffentlichte im Frühling eine **Liste mit 400 Frauen, die sich für ein Verwaltungsratsmandat eignen**. 200 davon waren zu jener Zeit bereits in einem Verwaltungsrat bei einem grösseren Schweizer Unternehmen tätig. Die weiteren 200 Frauen könnten gemäss Arbeitgeberverband aufgrund ihres Leistungsausweises als Verwaltungsrätinnen für ein Unternehmen mit mehr als CHF 100 Mio. Umsatz oder 400 Mitarbeitenden in Betracht gezogen werden und seien für Anfragen offen. Gemäss einer im Jahr 2013 durchgeführten Umfrage hätten etliche Verwaltungsratspräsidenten angegeben, den Frauenanteil in ihren Gremien erhöhen zu wollen. Die Liste solle nun das weitverbreitete Argument entkräften, es würde nicht genügend qualifizierte Frauen für die Besetzung von Verwaltungsräten geben, hiess es von Seiten des Arbeitgeberverbands.

Die Publikation ist insbesondere vor dem Hintergrund der Forderung nach einer Frauenquote zu sehen. Der Bundesrat will im Zuge der Aktienrechtsrevision für grosse börsenkotierte Unternehmen eine Geschlechterquote von 30 Prozent einführen. Demnach sollen weder Frauen noch Männer mit weniger als 30 Prozent im Verwaltungsrat und in der Geschäftsleitung vertreten sein. Die publizierte Liste des Arbeitgeberverbands sollte der bundesrätlichen Regulierungsabsicht den Wind aus den Segeln nehmen. Gemäss dem jährlich publizierten Schilling-Report betrug Ende 2014 der Frauenanteil in den Verwaltungsräten der hundert grössten Schweizer Unternehmen 15 Prozent und hat damit im Vergleich zum Vorjahr um zwei Prozentpunkte zugenommen. Anders sieht es in den Geschäftsleitungen der hundert grössten Schweizer Unternehmen aus: Der Frauenanteil betrug dort Ende 2014 lediglich sechs Prozent.<sup>95</sup>

- 1) AB SR, 2015, S. 1188; TA, 8.12.15
- 2) AB NR, 2016, S. 148 f.; Kommissionsbericht RK-NR vom 22.01.2016; AZ, Lib, 4.3.16
- 3) BBI, 2012, S. 6007; Baz, 16.6.12
- 4) AB NR, 2012, S. 1610 ff.; AB SR, 2012, S. 1227
- 5) BBI, 2013, S. 6993 ff.; NZZ, 29.8. und 13.11.13
- 6) AB NR, 2014, S. 1624 ff.; AB NR, 2014, S. 292 ff.; AB SR, 2014, S. 685 ff.; Presse vom 13.3.14
- 7) AB NR, 2017, S. 159; AB SR, 2017, S. 536; Kommissionsbericht KVF-SR vom 03.04.2017; Medienmitteilung BR vom 20.10.2015; Medienmitteilung KVF-NR vom 16.01.2017
- 8) SR 745.21; TA, 18.8.11; NZZ online, 17.8.11
- 9) AB NR, 2011, S. 2219.
- 10) AB NR, 2016, S. 1192.
- 11) AB SR, 2016, S. 1083 ff.
- 12) NZZ, 27.9.11 und Presse vom 1.9.11.
- 13) AB NR, 2016, S. 1256 ff.
- 14) AB SR, 2016, S. 1083 ff.
- 15) BO CN, 1990, p.1075ss.
- 16) BÜZ, 23.3., 5.5. et 7.7.90; TW, 25.8.90; LNN, 18.10.90.
- 17) BO CN, 1990, P.2449
- 18) SGT et AT, 30.5.91
- 19) Presse du 14.11.91.
- 20) Presse du 2.5 et 9.5.92.
- 21) BO CE, 1992, p. 751 ss.; BO CN, 1992, p. 2575 ss.; FF, 1992, III, p. 434 ss.; FF, 1993, I, p. 46; Presse du 2.4 et 22.9.92; BÜZ, 20.8.92; Bund et SGT, 17.12.92.
- 22) FF, 1999, p. 8466 ss.
- 23) AZ, 8.6.00; SGT, 28.8.00.; BO CN, 2000, p. 353 ss.; BO CE, 2000, p. 390 ss. et 480; FF, 2000, p. 3414.
- 24) TA, 2.11.00; NZZ, 3.11.00; LT, 4.11.00.
- 25) Presse du 17.8 et 18.8.00; NZZ, 19.12.00.; Presse du 19.1 et 5.2.00.
- 26) OFT, communiqué de presse, 9.3.2001.
- 27) FF, 2001, p. 1114.
- 28) Presse du 16.5.01.
- 29) NZZ, 18.8.01.
- 30) SGT, 27.3.01; presse du 18.12.01.
- 31) NF, 8.2.02; presse du 13.6.02; Matterhorn Gottard Bahn, communiqué de presse, www.fo-bahn.ch.
- 32) DETEC, communiqué de presse, 16.10.02.
- 33) 24h, 10.6 (découvert), 9.9 (reprise CFF) et 8.11.02 (lignes en Allemagne); LT, 15.6.02 (découvert); NZZ, 17.7 (réponse OFT) et 12.10.02 (Assemblée générale).
- 34) DETEC, communiqué de presse, 30.6.04.
- 35) NF, 25.5.05
- 36) AB NR, 2006, S. 1305 ff.; BBI, 2006, S. 8669; Presse vom 26.9.06.; BBI, 2006, S. 3897 ff.; AB SR, 2006, S. 574 ff. und 580; Presse vom 22.6.06.
- 37) FF, 2006, p. 3747 ss.; BO CN, 2007, p. 517 ss.
- 38) FF, 2007, p. 2517 ss.; presse du 10.3.07; DETEC, communiqué de presse, 9.3.07.; NZZ, 4.4, 5.5 et 22.8.07.
- 39) BO CN, 2007, p. 1712.
- 40) BO CN, 2008, p. 178 ss.; BO CE, 2008, p. 648 ss.
- 41) BO CE, 2008, p. 280 ss. (Pedrina) et 861 s. (Büttiker); BO CN, 2008, p. 1956.
- 42) BO CN, 2009, p. 120 ss., 269 s. et 591 ss.; BO CE, 2009, p. 122 ss. et 279; RO, 2009, p. 5597 ss.; LT et NZZ, 18.3.09; presse des 20 et 21.3.09.
- 43) BO CN, 2009, p. 1045; BO CE, 2009, p. 669; BO CN, 2009, p. 667 ss.
- 44) BO CN, 2009, p. 1366.
- 45) Presse du 11.9 (CFF) et du 17.12.09 (CF); DETEC, communiqué de presse, 16.12.09; Bund, 11.9.09.
- 46) Presse du 20.2.10.
- 47) FF, 2010, p. 4495 ss.
- 48) Presse du 29.6.10; LT, 5.7.10 (Meyer).
- 49) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.
- 50) BO CE, 2010, p. 911 ss., 1319 ss. et 1357; BO CN, 2010, p. 1895 ss., 2032 ss. et 2186; FF, 2010, p. 8265 s. (LCFF), et 2011, p. 3323 ss. (arrêtés).
- 51) NZZ und TA, 7.4.11
- 52) AS, 2011, S. 3961 f., 3967 ff.; NZZ, 17.8. und 29.9.11; Presse vom 18.8.11; WoZ, 15.9.11.
- 53) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B\_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eigenerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBI, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung), BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).
- 54) BBI, 2012, S. 4015, AB SR, 2012, S. 506, AB NR, 2012, S. 1607.
- 55) AB NR, 2012, S. 1791.
- 56) AB SR, 2012, S. 828; AB NR, 2012, S. 2241.
- 57) BBI, 2016, S. 8661 ff.
- 58) AB NR, 2017, S. 307 ff.
- 59) AB SR, 2017, S. 508 ff.
- 60) Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR
- 61) Medienmitteilung KVF-NR
- 62) AB NR, 2018, S. 32 ff.
- 63) AB SR, 2018, S. 265 ff.
- 64) AB NR, 2018, S. 1230 ff.
- 65) AB SR, 2018, S. 717 f.
- 66) AB NR, 2018, S. 1769; AB SR, 2018, S. 800
- 67) Lib., NF et NZZ, 6.5.10 (TAF); NF, 5.11.10.
- 68) Analyse APS des journaux 2019 – Population et travail
- 69) Gemäss Schätzungen werden zurzeit in der Schweiz rund 35 Mia Fr. (ca. 9% des BIP) schwarz verdient (SHZ, 12.7.00; TA, 19.7.00; Presse vom 31.8.00). Für erste Erfolge bei der Bekämpfung der Schwarzarbeit in der Romandie siehe NZZ, 9.2.00. Eine Übersicht über das Ausmasses der Schwarzarbeit in 21 OECD-Ländern zeigte, dass die Schweiz im internationalen Vergleich relativ wenig von Schattenwirtschaft betroffen ist (NZZ, 25.11.00).
- 70) Presse vom 20.1. und 26.4.01. Das Seco schätzte, dass 2001 rund 37,5 Mia Fr. mit Schwarzarbeit erwirtschaftet wurden; das sind gut 9% des BIP (WoZ, 16.8.01).6
- 71) BBI, 2002, S. 3605 ff.; Presse vom 17.1.02.
- 72) NZZ, 16.10.02.



- 73) AB NR, 2003, S. 1460 ff.; Siehe auch TG, 5.7.03
- 74) Presse vom 29.11.03. An der Gründung anwesend waren u.a. die bundesnahen Betriebe Post, SBB und Swisscom.
- 75) AB NR, 2005, S. 444 ff.
- 76) Presse vom 19.5.06.
- 77) Foglio ufficiale 2014 3549; CdT, 24.6.14; CdT, LaR, 10.6.16; CdT, 28.6.16; Blick, CdT, LT, Lib, NZZ, SGT, TA, 26.9.16
- 78) AB NR, 2015, S. 2292.
- 79) Rapport du Conseil fédéral sur les conséquences de la numérisation sur l'emploi et les conditions de travail du 8 novembre 2017
- 80) Presse vom 10.8.00.30
- 81) NZZ, 8.6.11; LT, 14.7.11; NZZ, 19.7.11.
- 82) NZZ, 26.1.00; BaZ, 24.2.00.41
- 83) AB NR, 2004, S. 1357 ff.; AB NR, 2004, S. 282 ff.; TA, 4.3.04
- 84) AB NR, 2016, S. 659 ff.
- 85) AB SR, 2015, S. 784.
- 86) AB SR, 2016, S. 771.
- 87) Rapport CF du 29.8.18
- 88) Communiqué de presse CAJ-CN du 3.5.19; Communiqué de presse CAJ-CN du 5.4.19; FF, 2019, p.1403s; FF, 2019, p.1423s
- 89) BO CN, 2019, p.804s
- 90) Communiqué de presse CAJ-CE du 30.10.19
- 91) BO CE, 2019, p. 1178s; NZZ, TA, 17.12.19; LT, 19.12.19; NZZ, 16.1.20
- 92) Amtl. Bull. NR, 1995, S. 834 ff.
- 93) AB NR, 2019, S. 122 ff.; BBl 2019, S. 2535 ff.
- 94) BaZ, 26.6.96; NZZ, 5.7.96; TA, 2.12.96
- 95) Schweizerischer Arbeitgeberverband (2015). Fokus: Frauen im Verwaltungsrat.; TA, 20.4.15; NZZ, 22.4.15