

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Arbeitnehmerschutz
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

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
Bernhard, Laurent
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Frick, Karin
Giger, Nathalie
Heidelberger, Anja
Hirter, Hans
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Zumbach, David

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Nadja; Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Frick, Karin; Giger, Nathalie; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Zumbach, David 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Arbeitnehmerschutz, Bundesratsgeschäft, 1991 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Privatrecht	1
Öffentliche Ordnung	1
Kriminalität	2
Öffentliche Finanzen	2
Staatsrechnung	2
Infrastruktur und Lebensraum	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	7
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	16
Luftfahrt	19
Sozialpolitik	20
Bevölkerung und Arbeit	20
Arbeitsmarkt	20
Arbeitnehmerschutz	21

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
RK-SR	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
WAK-SR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
WAK-NR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
IAO	Internationale Arbeitsorganisation
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
ETCS	European Train Control System
ILO	Internationale Arbeitsorganisation
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
EntsG	Entsendegesetz
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CAJ-CE	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
CER-CE	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
CER-CN	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
USAM	Union suisse des arts et métiers
BIT	Bureau International du Travail
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
ETCS	European Train Control System
OIT	Organisation internationale du travail

RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
LDét	Loi sur les travailleurs détachés

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Privatrecht

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.10.1994
HANS HIRTER

Der **Nationalrat** beschloss als Zweitrat die Senkung des zivilrechtlichen Mündigkeits- und Ehefähigkeitsalters von 20 auf 18 Jahre. Ein von der LP-Fraktion unterstützter Nichteintretensantrag Stamm (cvp, LU), welche die Vorlage als überflüssig betrachtete und zudem einen Abbau von Schutzbestimmungen für Jugendliche befürchtete, lehnte der Rat deutlich ab. Keine Chance hatte aber auch ein Antrag Allenspach (fdp, ZH), die Alterslimite für jugendliche Arbeitnehmer (mit Ausnahme der Lehrlinge), welche gemäss Arbeitsrecht einen Sonderschutz geniessen, aber auch einer besonderen Aufsicht unterstellt sind, ebenfalls von 20 auf 18 Jahre zu senken.¹

Öffentliche Ordnung

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.²

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 Sportclub 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.³

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“.⁴

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.⁵

Kriminalität

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.11.2013
NADJA ACKERMANN

Durch eine Teilrevision des Obligationenrechts (OR) wollte der Bundesrat regeln, unter welchen Umständen eine Meldung von Arbeitnehmern auf Unregelmässigkeiten am Arbeitsplatz, sogenanntes **Whistleblowing**, rechtmässig ist. Der vorgelegte Gesetzesentwurf räumte der internen Behandlung einer solchen Meldung Priorität ein. Nur unter den Umständen, dass die Meldung eine Straftat oder einen Verstoß gegen das öffentliche Recht betreffe und nicht oder nicht genügend beachtet würde, wäre der Gang an eine Behörde zulässig. Eine Ausnahme besteht, wenn der Arbeitnehmer aufgrund der Erfahrung in früheren Fällen davon ausgehen muss, dass der Arbeitgeber nicht ausreichend auf die Meldung eingehen wird. Eine direkte Meldung an die Öffentlichkeit ist jedoch in keinem Fall gestattet. Da die Vorschläge betreffend den Ausbau des Kündigungsschutzes in der Vernehmlassung kontrovers diskutiert worden waren, will der Bundesrat diese Frage erst noch ausklammern und die Ergebnisse einer laufenden Studie abwarten. Wenn der Kündigungsschutz ausgedehnt werden solle, so solle dies gesamthaft und nicht nur im Falle des Whistleblowing geschehen. So bleibt eine im Anschluss an eine rechtmässige Meldung ausgesprochene Kündigung zwar weiterhin missbräuchlich, aber gültig.⁶

Öffentliche Finanzen

Staatsrechnung

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im April 2019 veröffentlichte der Bundesrat die **Staatsrechnung 2018**. Wie immer seit dem Jahr 2009 schrieb der Bund schwarze Zahlen – im Schnitt beträgt der jährliche Haushaltsüberschuss seit 2009 CHF 2.8 Mrd. Das Finanzierungsergebnis 2018 ergab einen **Überschuss in der Höhe von CHF 3.029 Mrd.**; prognostiziert worden war ein Überschuss von CHF 295 Mio. Wie bereits im Vorjahr war der hohe Überschuss auf die hohen ordentlichen Einnahmen zurückzuführen; diese übertrafen die veranschlagten Einnahmen um CHF 2.2 Mrd. und kamen insgesamt auf CHF 73.5 Mrd. zu liegen. Auch dieses Jahr wurden vor allem Mehreinnahmen bei der Verrechnungssteuer (+CHF 1.6 Mrd.) und bei der direkten Bundessteuer (+CHF 0.9 Mrd.) verzeichnet. Hinzu kamen ausserordentliche Einnahmen in der Höhe von CHF 90 Mio., die von der Rückzahlung der unrechtmässig erhaltenen Subventionen der Postauto AG stammten. Die ordentlichen Ausgaben beliefen sich auf CHF 70.6 Mrd. und unterschritten den Voranschlag um CHF 450 Mio.; ungefähr CHF 300 Mio. weniger wurden bei der Sicherheit, etwa CHF 400 Mio. weniger bei der sozialen Wohlfahrt ausgegeben. Einige Bereiche verzeichneten jedoch auch höhere Ausgaben als geplant.

Erstmals seit 1997 fielen die Bruttoschulden unter CHF 100 Mrd.; sie wurden um CHF 5.8 Mrd. auf CHF 99.4 Mrd. reduziert. Die Erfolgsrechnung schloss mit einem Ertragsüberschuss von CHF 5.7 Mrd., die Investitionsrechnung mit einem Minus von CHF 9.7 Mrd. Begründet wurde Letzteres durch den Ausgabenanstieg um 30.1 Prozent auf Ausgaben in der Höhe von 10.9 Mrd., die der Bundesrat insbesondere durch die erstmaligen Einlagen im Netzzuschlagsfonds (CHF 1.3 Mrd) und im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (CHF 1.1 Mrd.) erklärte. Im Rahmen der Staatsrechnung 2018 publizierte der Bundesrat auch die im letzten Jahr geforderten Korrekturen an der Staatsrechnung 2017.

Die Medien schwankten in ihrer Beurteilung des Ergebnisses wie schon im Jahr zuvor zwischen Freude über den Überschuss und Kritik an der Differenz zum Voranschlag. Der Tagesanzeiger sprach von einem «Rekordergebnis» und zitierte Philipp Müller (fdp, AG), der die Überschüsse als «Konjunkturpuffer» befürwortete. Er liess aber auch Erich

Ettlin (cvp, OW) und Mattea Meyer (sp, ZH) mit eher bis sehr kritischen Stimmen zu Wort kommen. Letztere vermutete eine Systematik hinter den pessimistischen Schätzungen und kritisierte insbesondere die Schuldenbremse.

Kaum zu Diskussion, jedoch zu ausführlichen Berichten der Kommissionsprecherinnen und -sprecher kam es im Ständerat, der die Staatsrechnung, die Rechnung des Bahninfrastrukturfonds sowie die Rechnung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds für das Jahr 2018 in der Sommersession 2019 einstimmig annahm. Im Nationalrat wurde zwar etwas länger über die Staatsrechnung diskutiert – einmal mehr warnten die Bürgerlichen, darunter auch Finanzminister Maurer, vor kritischeren Aussichten für die Zukunft und mahnten folglich zu Sparsamkeit, während die Linken eben genau dieses Vorgehen des Mahnens, Sparens und Überschüsse-Schreibens kritisierten. Dennoch nahm auch der Nationalrat alle drei Rechnungen einstimmig an.⁷

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

Le Conseil fédéral a présenté un projet d'arrêté fédéral concernant un **crédit-cadre de cautionnement destiné à l'acquisition de moyens d'exploitation dans les transports publics**. Cet arrêté concrétise la possibilité pour la Confédération d'octroyer des garanties pour les investissements des entreprises de transport, ainsi que les chambres en ont décidé lors de l'adoption de la loi sur le transport de voyageurs, l'année précédente. Si seuls les CFF jouissaient de cette possibilité jusqu'alors, le parlement a étendu ce cautionnement à toutes les entreprises de chemin de fer et de bus du trafic régional, de sorte à ce qu'elles bénéficient toutes de conditions de prêts avantageuses. À cette fin, le gouvernement sollicite un crédit-cadre de CHF 11 milliards. Ce projet d'arrêté n'a suscité aucune discussion, ni opposition lors de son traitement par les chambres, qui l'ont toutes deux adopté à l'unanimité.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2013
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 richtete der Bundesrat seine Botschaft zum **Regionalen Personenverkehr 2018–2021** und den zugehörigen **Verpflichtungskredit** an das Parlament. Zum Einen sollte mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) der Zahlungsrahmen als Instrument der Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs durch den Verpflichtungskredit ersetzt werden. Zum Anderen sollte mit einem Bundesbeschluss ein Verpflichtungskredit von CHF 3'959,6 Mio. für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs in den Jahren 2018 bis 2021 bewilligt werden.

Als Erstrat nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts am 8. März 2017 auf. Die Kommissionsmehrheit der KVF-SR empfahl dem Rat, auf das Geschäft einzutreten, die Änderung des PBG anzunehmen und den Verpflichtungskredit um CHF 144 Mio. zu erhöhen. Bundesrätin Leuthard rief mit ungewohnt starken Worten zur finanzpolitischen Vernunft auf und kritisierte, dass diverse Unterstützerinnen und Unterstützer der Kommissionsmehrheit im Rat ihre Interessenbindungen nicht offengelegt hatten. Eine Minderheit Wicki (fdp, NW) wollte dem Verpflichtungskredit gemäss Bundesrat zustimmen. Die kleine Kammer trat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein und stimmte der Änderung des PBG einstimmig zu. Mit 26 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, erhöhte den Verpflichtungskredit und strich einen Artikel, der eine gestaffelte Freigabe der Mittel des Kredits vorsah.

Der Nationalrat nahm die Debatte am 3. Mai 2017 auf. Die Mehrheit der KVF-NR empfahl, auf die Vorlage einzutreten, der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zuzustimmen und beim Verpflichtungskredit dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) verlangte Nichteintreten und eine Minderheit Bühler wollte bezüglich der Höhe des Verpflichtungskredits dem Bundesrat folgen. Die Finanzkommission äusserte sich ebenfalls zu diesem Geschäft: Eine Kommissionsmehrheit empfahl, bezüglich des Verpflichtungskredits dem Bundesrat zu folgen, eine Minderheit Hadorn (sp, SO) wollte hingegen dem Ständerat folgen. Mit 133 zu 44 Stimmen bei 7 Enthaltungen trat der Nationalrat auf die Vorlage ein. Die Gesetzesänderung wurde mit 141 zu 40 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion stammten, die in dieser Sache ungewöhnlich gespalten auftrat. Der vom Ständerat aufgenommenen Erhöhung des Verpflichtungskredits stimmte der Nationalrat mit 98 zu 92 Stimmen bei einer Enthaltung zu, ebenso bestätigte die grosse Kammer die Streichung des Artikels zur gestaffelten Auszahlung der Gelder mit 116 zu 76 Stimmen (keine Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat mit 136 zu 51 Stimmen bei 5 Enthaltungen der ständerätlichen Fassung zu. Am 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 149 zu 45 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, wobei erneut alle Gegenstimmen und Enthaltungen aus den Reihen der SVP stammten. Der Ständerat stimmte in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 43 zu 1 Stimme (keine Enthaltungen) zu.¹⁰

Strassenverkehr

Chargé par les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats de trouver une solution aux problèmes de trafic routier, le Conseil fédéral a mis en consultation la création de deux fonds successifs, ainsi que des mesures pour les régions périphériques et de montagne. Ces fonds se fondent sur la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT). Reprenant les variantes évoquées en 2004, le projet est constitué, dans une première étape, d'un **fonds d'urgence** et, dans une deuxième étape, d'un **fonds d'infrastructure**. (Pour la Votation du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti" en 2004, voir ici.) Le fonds d'urgence sera d'une durée limitée à cinq ans au maximum. Il permettra de financer les projets urgents de trafic privé et public, prêts à être réalisés en attendant la mise en place du fonds d'infrastructure. Par rapport à la version initiale, les projets de trafic doux et les parkings d'échange ont été biffés, de même que les aides aux routes principales dans les régions périphériques. Le Conseil fédéral a défini une vingtaine de projets qui devraient bénéficier d'un tel financement. Le fonds d'urgence sera alimenté par CHF 2,2 milliards, prélevés sur les réserves existantes du financement spécial de la construction routière. Ces réserves constituant une dette de la Confédération vis-à-vis du financement spécial, leur utilisation est compatible avec le frein à l'endettement et peut s'effectuer sans compensation budgétaire. À la fin 2011 au plus tard, il sera remplacé par le fonds d'infrastructure d'une durée de 20 ans. Ce dernier financera des contributions au trafic d'agglomération ainsi qu'aux investissements requis par les routes nationales. Il sera composé de CHF 20 milliards, alimentés par une part des recettes routières annuelles à affectation obligatoire. CHF 6 milliards seront alloués aux

transports publics et privés des agglomérations, CHF 9 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales et CHF 5 milliards à résoudre les problèmes de capacités du réseau des routes nationales et à en garantir le fonctionnement. Les cantons prenant à leur charge 50% des frais alloués aux transports publics et privés des agglomérations, les projets financés de la sorte totaliseront CHF 12 milliards. Chaque projet devra être approuvé séparément par les chambres, alors que pour le fonds d'urgence, la décision sera globale et interviendra en même temps que son approbation. Le projet du Conseil fédéral aborde également les intérêts des **régions périphériques et de montagne** en matière de transports. Il propose de leur réserver plus de moyens dans le cadre du financement des routes principales prévues par la RPT, ainsi que dans les conventions de prestations conclues avec les chemins de fer. Ces fonds devront être compensés dans un autre secteur et ne pourront pas être alloués aux agglomérations. Ces dernières recevront cependant davantage de moyens pour leurs transports. Par ailleurs, les régions périphériques et de montagne bénéficieront également du fonds d'urgence, qui vise à empêcher de nouveaux retards dans l'achèvement de leur réseau de routes nationales.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economieuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrision-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ».¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Face aux critiques émises, le Conseil fédéral a revu son concept de financement des mesures visant à désengorger le trafic et a **renoncé au fonds d'urgence**. Dans son message au parlement, il propose de **ne créer qu'un seul fonds d'infrastructure** aussi bien pour les projets urgents que pour ceux à plus ou moins long terme. Le fonds sera opérationnel en 2008 et doté de CHF 20 milliards pour une période de 20 ans prolongeable de cinq ans maximum. Il sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Le premier apport de CHF 2,2 milliards sera prélevé sur les réserves et sur une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Conformément au frein à l'endettement de la Confédération, le fonds ne devra pas s'endetter. Les CHF 20 milliards seront répartis en trois domaines: CHF 8,5 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales d'ici à 2015; CHF 5,5 milliards seront destinés à en garantir le fonctionnement; les six autres milliards seront utilisés pour moderniser les infrastructures de transport public

et privé dans les agglomérations. Comme la moitié de ces derniers coûts sera prise en charge par les cantons, les investissements effectifs se monteront à CHF 12 milliards. Le parlement sera appelé à libérer une partie des fonds lors de l'instauration du fonds. De ce montant, CHF 2,3 milliards serviront à réaliser des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés d'ici 2008. Se fondant sur les avis des cantons, le DETEC a élaboré une liste de ces projets. Au plus tard deux ans après l'instauration du fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral soumettra au parlement deux programmes, afin de pouvoir garantir le fonctionnement du réseau des routes nationales et contribuer au financement des projets d'agglomération. Le reste des ressources disponibles sera utilisé à cette fin. D'autres tranches de crédit seront libérées tous les quatre ans. Le gouvernement a par ailleurs tenu davantage compte des régions périphériques et de montagne en accroissant l'aide fédérale allouée à celles-ci. Au lieu de CHF 12 millions supplémentaires, elles recevront CHF 45 millions de plus par année pour financer le maintien de la valeur de leurs infrastructures. Les CHF 33 millions de différence proviendront des contributions fédérales aux routes principales et des nouvelles recettes issues de la prochaine hausse de la redevance poids lourds.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte die im Vorjahr vom Bundesrat vorgeschlagene **Errichtung eines Infrastrukturfonds** von CHF 20,8 Mrd. zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, zur Beseitigung von Engpässen auf Autobahnen und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen; mit diesem Fonds sollen nach dem Scheitern des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative 2004 die dringlichsten Verkehrsprobleme gelöst werden. Der Ständerat lobte die Vorlage als ausgewogenen und tragfähigen Kompromiss. Dass die Strassenverkehrsverbände mit dem Referendum drohten, sei schwer verständlich, da die Strassen nicht zu kurz kämen. Die kleine Kammer nahm auf Vorschlag ihrer Kommission nur wenige Änderungen am bundesrätlichen Gesetzesentwurf vor. So ergänzte sie beim Agglomerationsverkehr, dass auch der Langsamverkehr mit Beiträgen zu fördern sei. Fondsgelder sollten nur dann für Eisenbahninfrastrukturen eingesetzt werden, wenn die Projekte zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führten und die Strasse unmittelbar entlasteten; grundsätzlich sollten die Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr über die Finanzierungsinstrumente gemäss Eisenbahngesetz erfolgen. Um die Akzeptanz der Vorlage zu verbessern, wollte der Ständerat auch die Berggebiete und Randregionen unterstützen, indem er ihnen für die Substanzerhaltung ihrer Hauptstrassen während 20 Jahren insgesamt CHF 800 Mio. zusprach. Der Infrastrukturfonds und der entsprechende Gesamtkredit passierten die Gesamtabstimmung einstimmig. Die Strasse H2 zwischen Pratteln und Liestal (BL) fand zusätzlich Aufnahme in die Liste der dringenden und baureifen Agglomerationsprojekte.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der **Nationalrat** lehnte einen Rückweisungsantrag Wäfler (edu, ZH) ab, welcher die dringlichen Projekte im Rahmen der bestehenden, ordentlichen Bewilligungs- und Finanzierungsverfahren durchführen wollte. In der Detailberatung folgte der Rat weitgehend der kleinen Kammer. Er lehnte sowohl eine von der SVP verlangte Aufstockung von rund CHF 7 Mrd. als auch eine von der Kommissionsmehrheit gewünschte Erhöhung von CHF 3 Mrd. für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassenbau ab, aber auch eine von den Grünen beantragte Kreditaufstockung von CHF 1 Mrd. zugunsten des Agglomerationsverkehrs. Damit beliess der Nationalrat den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds bei CHF 20,8 Mrd. Eine ausführlichere Diskussion löste die von bürgerlicher Seite aufgeworfene Frage aus, ob ein allfälliges Nettovermögen des Infrastrukturfonds wie beim FinöV-Fonds zu verzinsen sei. Bundesrat Leuenberger erklärte, eine Verzinsung des Nettovermögens belaste die Finanzrechnung mit jährlich zusätzlich CHF 60-150 Mio.; der Vergleich mit dem FinöV-Fonds hinke, da dieser auf einem anderen Konzept beruhe und nie ein Nettovermögen aufweisen werde. Nach der Detailberatung zeigte sich ein Teil der Ratsrechten vom Resultat enttäuscht. Der Nationalrat billigte die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 125:39 Stimmen. Die SP-Fraktion zog ihre parlamentarische Initiative (03.461) zur Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und des Langsamverkehrs zurück.¹⁵

Bei den noch offenen **Differenzen** schloss sich der Ständerat der grossen Kammer an. Das Geschäft passierte die Schlussabstimmung im Ständerat mit 44:0 Stimmen und im Nationalrat mit 154:33 Stimmen bei einer Enthaltung; die ablehnenden Stimmen stammten von der SVP.¹⁶

Eisenbahn

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

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

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

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

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

reprise par la Confédération de prêts de CHF 5,6 milliards que les CFF avaient contractés auprès de leur caisse de pension. La régie sera en outre déchargée de son déficit 1997 qui avoisinait les CHF 150 millions.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.1998
LAURE DUPRAZ

Saisi à nouveau du dossier, le **Conseil des Etats** s'est penché sur les **divergences** avec le Conseil national. Dans la loi sur les chemins de fer, le Conseil des Etats a maintenu une divergence. Les sénateurs, par 20 voix contre 15, se sont prononcés contre le subventionnement de technologies nouvelles destinées à augmenter la productivité du trafic marchandises par le rail. Les députés ont refusé d'introduire de nouvelles subventions en raison de la situation précaire des finances fédérales.

Concernant la loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route, et plus particulièrement sur les concessions pour les transports professionnels de personnes: la Chambre des cantons a souhaité maintenir les éléments qu'elle avait préalablement introduits pour permettre plus de concurrence.

Dans la loi sur les chemins de fer fédéraux, la petite Chambre a décidé que la Confédération aura l'obligation, et non seulement la possibilité, de prendre à sa charge le découvert de la caisse de pension des CFF. En outre, le découvert devra être pris dans sa totalité, dans un délai de six ans après l'entrée en vigueur de la loi. Les sénateurs ont ainsi souhaité donner toutes leurs chances aux CFF, en les allégeant d'un poids financier supplémentaire, afin qu'ils puissent affronter au mieux le marché concurrentiel. De retour au Conseil national, **la réforme des chemins de fer a finalement été avalisée**. Le National a fini par se rallier aux décisions du Conseil des Etats.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.1998
LAURE DUPRAZ

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui**. Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en percevant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

Votation du 29 novembre 1998

Participation: 37,7%

Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons

Non : 634 714 (36,5%) / 1 3/2 cantons

Mots d'ordre:

– Oui : PS, PRD (6*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.

– Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.

– Liberté de vote: USAM.

* Recommandations différentes des partis cantonaux. ¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats et le Conseil national ont accepté sans opposition de libérer CHF 6,025 milliards dans le cadre de la **convention sur les prestations avec les CFF applicable de 2003 à 2006**. Plus de la moitié de l'enveloppe (CHF 3,6 milliards) sera investie pour rationaliser et augmenter l'interopérabilité – soit la compatibilité avec les réseaux étrangers – ainsi que la sécurité du réseau. Il s'agira notamment d'assurer le passage au système d'arrêt automatique des trains ETCS normalisé au niveau européen. Le plafond des dépenses comprend aussi CHF 525 millions pour développer le réseau actuel. Ces fonds seront utilisés pour améliorer les prestations dans le trafic marchandises nord-sud (mandat de transfert) et dans les agglomérations, notamment à Bâle, Berne, Genève, Zurich et Zoug. Enfin, CHF 1,9 milliard serviront à indemniser les coûts non couverts planifiés dans l'exploitation des lignes. La deuxième étape de Rail 2000 n'est pas incluse dans ces crédits. ²⁰

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.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre

immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi de la vue d'ensemble du fonds destiné à la **réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP)** et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Le projet contient notamment le crédit actualisé de la NLFA pour un montant de CHF 19,1 milliards, la planification et le financement (à hauteur de CHF 5,2 milliards) de la première étape du ZEB, ainsi qu'un crédit de CHF 40 millions pour l'élaboration d'un futur message ZEB 2, concédé après les vives critiques émises par les cantons lors de la consultation de l'année précédente. Le Conseil des Etats a pour l'essentiel approuvé la planification et les modalités de financement prévues par le Conseil fédéral. Lors de l'examen du projet de loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), les sénateurs ont approuvé un amendement de leur CTT contraignant le gouvernement à présenter aux chambres un projet concernant les étapes ultérieures du ZEB (ZEB 2) d'ici à 2010. Surtout, par 26 voix contre 12, ils ont introduit dans la LDIF une liste des mesures que le Conseil fédéral devra étudier et dans laquelle figurent notamment l'étoffement du Pied sud du Jura et de la ligne Lausanne-Genève, l'accélération du tronçon Lucerne-Zurich (avec et sans le tunnel de base du Zimmerberg II), ainsi que des améliorations de cadences sur les lignes Berne-Viège, Bienne-Bâle, Bienne-Zurich, Zurich-Coire, etc. Suivant la majorité de sa commission, la chambre haute a en outre chargé le Conseil fédéral de prévoir des versements supplémentaires au FTP afin de financer les projets susmentionnés. Dans le même registre, elle a approuvé des amendements Burkhalter (prd, NE) et Schweiger (prd, ZG) visant à élargir les possibilités de financement à des partenariats public-privé. Au vote sur l'ensemble, le projet modifié de LDIF a été approuvé à l'unanimité. Concernant le crédit d'ensemble pour le ZEB 1, le Conseil des Etats a décidé, par 19 voix contre 13, de l'accroître de CHF 200 millions afin de pallier les conséquences négatives des travaux du ZEB sur le trafic régional, notamment en matière de correspondance avec le trafic longue distance. Les autres actes du projet ont été adoptés à l'unanimité et sans modification.

La CTT-CN ayant pris du retard, le Conseil national s'est d'abord saisi du projet d'arrêté concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour la NLFA, afin d'éviter une interruption des travaux en cours. Après avoir rejeté, par 124 voix contre 48, une proposition de renvoi issue du groupe UDC, le plénum a débattu un amendement Binder (udc, ZH) visant à augmenter le crédit de CHF 1,2 milliard afin de réintroduire dans la NLFA le tunnel du Zimmerberg. Malgré le soutien unanime du groupe UDC ainsi que de députés PDC et PRD, cette proposition a été balayée par 130 voix contre 51. Au vote sur l'ensemble, l'arrêté a été approuvé par 172 voix contre 7. Lors de la session d'hiver, la chambre basse s'est penchée sur les autres projets. Elle a suivi la chambre des cantons concernant l'augmentation de CHF 200 millions du crédit alloué au ZEB 1. Lors de l'examen du projet de LDIF, le plénum a suivi le Conseil des Etats sur toutes les questions essentielles. Par contre, il s'en est clairement écarté au sujet de la réduction du crédit destiné aux mesures antibruit. Le Conseil des Etats a en effet approuvé la baisse de CHF 1,854 à 1,33 milliard proposée par le gouvernement et justifiée par les progrès réalisés au niveau des émissions sonores du matériel roulant. Le Conseil national a cependant suivi sa CTT et refusé d'entrer en matière sur le projet d'arrêté du Conseil fédéral, jugeant inopportun de réduire les efforts en ce domaine. Au final, des divergences mineures subsistent concernant la LDIF et l'ordonnance portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires, tandis que le désaccord est complet au sujet du financement des mesures antibruit.

Dans la foulée, le Conseil national a rejeté la motion du conseiller aux Etats Pfisterer (prd, AG) (07.3328) concernant le ZEB 2, puisque ses revendications ont été intégrées à

la LDIF. L'Assemblée fédérale a par ailleurs pris acte du rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA (08.006).²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

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.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres se sont attelées à l'**élimination des divergences** concernant la vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des **projets d'infrastructure des transports publics (FTP)** et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Sur proposition de sa commission des transports (CTT-CE), le Conseil des Etats s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points de désaccords, jugés mineurs par rapport à l'importance globale du projet, relatifs à la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), non sans avoir écarté de justesse, par 22 voix contre 20, une proposition Janiak (ps, BL) visant à prioriser la réalisation de certains projets (comme les tunnels du Zimmerberg II, du Wisenberg et du Brütten). Les sénateurs ont en outre suivi sans discussion la chambre du peuple s'agissant de l'ordonnance portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires. Le désaccord est cependant demeuré absolu au sujet de la réduction du financement des mesures antibruit et le projet d'arrêté fédéral a donc été liquidé suite au second refus d'entrer en matière du Conseil national. En votation finale, les deux chambres ont approuvé à l'unanimité la LDIF et seuls 14 conseillers nationaux ont rejeté l'ordonnance. Suite à l'adoption, le Conseil des Etats a rejeté tacitement les motions Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) (07.3492) et Wehrli (pdc, SZ) (07.3495) approuvées par le Conseil national en 2007, estimant que leurs objectifs respectifs étaient remplis.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.07.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'été, le Conseil fédéral a mis en consultation la **deuxième phase de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle reprend les 1er et 2e paquets ferroviaires de la Communauté européenne, ainsi que les directives européennes sur l'interopérabilité. Elle comporte également un projet de base légale pour les appels d'offres dans le secteur des transports par bus ainsi qu'un projet de réglementation du financement des services de protection.²⁷

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 Ausschreibeverfahren 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 Einzelbillets 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 Eignerziele 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.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Als letzter noch offener Punkt der **Bahnreform 2** sollte der **Entwurf 5** beschrieben 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 2017.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** unterbreitete der Bundesrat Ende Oktober 2018 dem Parlament den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur sowie den Bundesbeschluss zum dazugehörigen Verpflichtungskredit. Mit der Botschaft beantragte der Bundesrat auch die Abschreibung der folgenden Geschäfte: Brachliegendes Potenzial auf Bahnstrecken nutzen, Angebotsverbesserungen auf der Hochrheinstraße, Elektrifizierung und

Angebotsverbesserungen der Hochrheinstrecke, Bahnausbau. Mehr Klarheit bei der Projektpriorisierung und Vorfinanzierung im Rahmen von Fabi/Ausbau schritt 2030/35.

Mit dem Ausbauschritt 2035 (AS 2035) des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) soll der schrittweise Ausbau des Schienennetzes mit Investitionen von CHF 11.9 Mia. vorangetrieben werden. Für den Personenverkehr beinhaltet der AS 2035 zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte und dank einer höheren Stabilität des Betriebs solle die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr verbessert werden. Auch für den Güterverkehr schaffe der AS 2035 mehr und schnellere Angebote. Die für den AS 2035 vorgesehenen Mittel stammen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), womit die Finanzierung aus heutiger Sicht gesichert sei. Ein weniger weit gehendes Ausbauprogramm mit einem Zeithorizont bis 2030 und einem Investitionsvolumen von CHF 7 Mia. war in der Ende September 2017 eröffneten Vernehmlassung abgelehnt worden, während dem zweiten Vorschlag – also der vorliegenden Botschaft – mehrheitlich zugestimmt worden war.

Im Februar 2019 beriet die KVF-SR über den AS 2035, beschloss Eintreten und nahm weitere Projekte in den AS 2035 auf: So sollten die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern sowie der trinationalen S-Bahn Basel bereits mit dem AS 2035 erfolgen. Zudem nahm die Kommission einen Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke in den AS 2035 auf. Damit erhöhte die KVF-SR den Investitionsbetrag um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia.

Am 7. März 2019 nahm der Ständerat als Erstrat die Behandlung des Geschäfts auf und folgte trotz ausführlicher Debatte seiner Kommission. Ein Minderheitsantrag von Ständerat Wicki (fdp, NW) zur Streichung des Doppelspurausbaus bei Rorschach – dem letzten einspurigen Teilstück in der West-Ost-Verbindung – fand keine Mehrheit. Ständerat Stöckli (sp, BE) setzte sich für die Aufnahme des Bahnhofs Thun-Nord ein, zog seinen Antrag aber zurück. So beschloss die kleine Kammer schliesslich gemäss den Anträgen der Kommission und nahm das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 beriet der Nationalrat als Zweitrat das **Strategische Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)**. Der Ständerat hatte die Vorlage des Bundesrates zuvor um einige Projekte aufgestockt, der Nationalrat folgte dem Ständerat und stimmte diesen zusätzlichen Infrastrukturprojekten zu. Darüber hinaus nahm die grosse Kammer mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf und erhöhte den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Der Nationalrat nahm das ergänzte Geschäft und den aufgestockten Kredit einstimmig an.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat nahm sich eine Woche nach dem Nationalrat erneut des **Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** an. Die vom Nationalrat aufgenommenen Projekte Winterthur-Grüze und Thun Nord fanden auch im Ständerat Zustimmung. Zwar wies Bundesrätin Sommaruga darauf hin, dass beide Projekte verfrüht seien, da die Infrastruktur rund um diese Bahnhöfe noch nicht bestehe, dennoch nahm die kleine Kammer das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.2019
NIKLAUS BIERI

In den Schlussabstimmungen vom 21. Juni 2019 nahmen beide Räte die Vorlage zum **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** an, der Ständerat einstimmig mit 44 Stimmen (keine Enthaltungen) und der Nationalrat mit 195 gegen 1 Stimme (keine Enthaltungen). Die einzige Gegenstimme stammte von Erich Hess (svp, BE).³³

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2007
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'approbation par les Chambres, en 2006, de la création du **fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales**, le Conseil des Etats a estimé que les objectifs visés par les initiatives Hofmann (udc, ZH) (01.464) et Bieri (pdc, ZG) (04.403) étaient remplis et donc décidé de classer la première et de ne pas donner suite à la seconde. Pour les mêmes motifs, le Conseil national a pour sa part décidé de ne pas donner suite aux motions Pfisterer (prd, AG) (04.3062) et Fluri (prd, SO) (04.3168), déposées suite à l'échec du contre-projet à l'initiative populaire Avanti, en 2004. Le Conseil national a en outre rejeté une motion Freysinger (udc, VS) (05.3632) exigeant une révision de l'article 86 alinéa 3 de la Constitution afin d'affecter l'intégralité du produit de l'impôt sur les huiles minérales à l'entretien, la construction et l'exploitation des routes nationales. L'achèvement des routes nationales étant un objectif prioritaire du fonds d'infrastructure, la majorité a estimé que la demande du motionnaire était satisfaite et la mesure proposée superflue.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,6 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération**, par lequel le Conseil fédéral a proposé d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014. Les sénateurs ont salué le projet présenté, tout en soulignant le problème du financement pour lequel la commission des transports (CTT-CE) a proposé une solution par voie d'initiative parlementaire. Si l'entrée en matière n'a suscité aucune opposition, des propositions de minorité visant à augmenter les moyens alloués aux projets de Zurich et de Bâle ont été présentées. Leurs auteurs les ont toutefois retirées, après que le président de la CTT-CE a rappelé que le succès de toute l'entreprise dépendait de l'équilibre d'ensemble que le gouvernement était parvenu à trouver, réussissant ainsi à concilier les intérêts de toutes les agglomérations présentant des problèmes urgents de trafic. Sur proposition de sa commission, la chambre haute a amendé le texte afin de préciser les conditions de préfinancement par les agglomérations. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé à l'unanimité le projet d'arrêté ainsi modifié.

Au Conseil national, l'entrée en matière a également été décidée sans la moindre opposition. Lors de la discussion par article, des propositions de minorité en faveur d'un soutien accru aux projets d'agglomération de Berne et de Bâle ont été présentées par des députés issus des cantons concernés. Elles ont été rejetées, respectivement par 145 voix contre 22 et par 142 voix contre 20. Aucun autre point n'ayant prêté à discussion, les députés ont suivi le Conseil des Etats et adopté le projet d'arrêté à l'unanimité.³⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs** wollte der Bundesrat die Regelung der Arbeitsbedingungen für das Personal des öffentlichen Verkehrs vereinheitlichen und modernisieren. Zudem wollte der Bundesrat Drittfirmen, die für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Leistungen erbringen, ebenfalls dem revidierten Gesetz unterstellen. Es sei stossend, wenn etwa für Sicherheitspersonal einer Drittfirma im Auftrag eines Verkehrsunternehmens andere Arbeitsbedingungen gälten als für Sicherheitspersonal von Verkehrsunternehmen, befand der Bundesrat. Dies sah der Nationalrat, welcher die Vorlage im März 2016 behandelte, anders: Er nahm zwar die Vorlage weitestgehend unverändert an, strich jedoch die Bestimmung betreffend die Drittfirmen. Der Ständerat, der die Vorlage im Mai 2016 behandelte, folgte dem Nationalrat. In den Schlussabstimmungen vom Juni 2016 nahmen beide Räte die so abgeänderte Teilrevision einstimmig an.³⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Im September 2018 verabschiedete der Bundesrat seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die **Verpflichtungskredite ab 2019** für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen der dritten Generation **des Programms Agglomerationsverkehr**. Bis Ende 2016 waren beim Bundesamt für Raumentwicklung 37 Agglomerationsprogramme zur Prüfung eingereicht worden. Neben 34 überarbeiteten Programmen aus den beiden vorangegangenen Programmgenerationen wurden auch drei neue Agglomerationsprogramme vorgelegt. Insgesamt wurde um die Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen durch den Bund mit einem Investitionsvolumen von rund CHF 6 Mrd. ersucht. Priorisiert wurden Massnahmen und Programme, die das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen. Zudem wurde neu auch die Kohärenz der Projekte mit Massnahmen der vergangenen Programmgenerationen sowie der Stand der Umsetzung der Vorgängerprojekte beurteilt. In der Botschaft beantragte der Bundesrat die Freigabe der Mittel für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation in der Höhe von CHF 1.35 Mrd.

Im März 2019 nahm der Nationalrat die Behandlung des Geschäfts auf. Der Rat folgte seiner Kommission und nahm vier weitere Projekte in die dritte Generation der Agglomerationsprogramme auf: Es handelt sich um die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese, sowie um die Umfahrung Oberburg (BE). Für die Programme in Grand Genève und Bulle erhöhte der Nationalrat den Beitragssatz des Bundes. Damit erhöhte die grosse Kammer den Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Zwar war insbesondere die Aufnahme der Umfahrung Oberburg umstritten, doch schliesslich nahm der Nationalrat das ergänzte Geschäft mit 185 Stimmen einstimmig (bei 6 Enthaltungen) an.³⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 beriet die kleine Kammer als Zweitrat über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Umstritten war nur das vom Nationalrat in der ersten Debatte aufgenommene Projekt zur Umfahrung Oberburg bei Burgdorf BE. Weil dieses die Anforderungen zur Aufnahme in die Agglomerationsprojekte am Stichtag nicht erfüllt hatte, war es vom Bundesrat nicht in die Vorlage aufgenommen worden. Aus diesem Grund hatte die KVF-SR ihrem Rat beantragt, das Projekt wieder aus der Vorlage zu streichen. Ständerat Stöckli (sp, BE) verteidigte die Umfahrung Oberburg in der kleinen Kammer, worauf Ständerat Graber (cvp, LU) einen Ordnungsantrag stellte, um das Geschäft an die Kommission zurückzugeben: Die Kommission solle das Projekt im Lichte von Stöcklis Ausführungen nochmals prüfen. Die Mehrheit der Ständeratsmitglieder lehnte den Ordnungsantrag jedoch ab, folgte mit 35 zu 9 Stimmen dem Antrag der Kommission und strich die Umfahrung Oberburg aus der Vorlage. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Geschäft einstimmig mit 44 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁴⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.06.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Woche nach der Streichung der Umfahrung Oberburg aus der Vorlage durch den Ständerat beriet der Nationalrat in der Sommersession 2019 diese Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, an der Umfahrung festzuhalten, Nationalrätin Pieren (svp, BE) betonte im Plenum die Dringlichkeit des Projekts und Nationalrat Grunder (bdp, BE) bat um Unterstützung für dieses «gute, ausgereifte Projekt». Bundesrätin Sommaruga wies darauf hin, dass die ganze Schweiz auf Oberburg warten müsse, wenn das Parlament entscheide, das Projekt selber noch vertiefter zu prüfen. Genau dies – die vertiefte Prüfung der Umfahrung Oberburg durch die KVF-SR – schlug Thierry Burkart (fdp, AG) im Namen der Kommissionsmehrheit vor: Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, am Projekt Oberburg festzuhalten und damit die Differenz aufrechtzuerhalten, damit die KVF-SR das Projekt nochmals prüfen könne. Der Nationalrat folgte seiner Kommission und hielt an seiner Version mit 132 gegen 55 Stimmen (keine Enthaltungen) fest. Damit ging das Geschäft wieder an den Ständerat.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Dem Abschluss der Verhandlungen zu den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** stand nur noch eine Differenz im Weg: Die Umfahrung Oberburg bei Burgdorf im Emmental. Die KVF-SR hatte sich von der Bundesverwaltung noch einmal über das Projekt informieren lassen und stimmte mit 6 zu 3 Stimmen für Festhalten, also für das Streichen der Umfahrung Oberburg aus den vorliegenden Verpflichtungskrediten zum Agglomerationsverkehr. Am 10. September 2019 kam das Geschäft wieder in den Ständerat. Ein Einzelantrag Hösli (svp, GL) auf Zustimmung zum Nationalrat wurde vom Antragsteller mit einem Besuch begründet, bei welchem er sich das Projekt vor Ort habe erklären lassen und wo er zur Überzeugung gekommen sei, dass es ein notwendiges und reifes Projekt sei. Hösli's Votum wurde sekundiert von den Ständeräten Wicki (fdp, NW) und Luginbühl (bdp, BE). Bundesrätin Sommaruga zeigte sich über die Diskussion zur Umfahrung Oberburg genervt – «mir ist es jetzt dann langsam auch egal» – und verwies erneut auf die Gleichbehandlung der Regionen und Agglomerationen und darauf, dass es gegenüber diesen ungerecht und inkorrekt sei, auf Antrag im Rat einfach ein Projekt vorzuziehen, das vom Amt als noch nicht reif eingeschätzt worden war. Sie betonte zudem, dass in der Agglomeration Burgdorf sowieso erst die Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert werde und der Bau der Umfahrung Oberburg nicht vor Ende 2022 begonnen werde – auch wenn der Ständerat die Umfahrung jetzt aufnähme.

So weit kam es dann doch nicht: Die kleine Kammer hielt mit 25 zu 15 Stimmen (1 Enthaltung) an ihrem bisherigen Entscheid fest. Die Differenz blieb damit bestehen und das Geschäft ging zurück an den Nationalrat.⁴²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionsmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionsmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne, vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde.

Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.⁴³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Um die Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** möglichst noch in der Herbstsession zu bereinigen, war das Geschäft eine Woche nach der Behandlung im Nationalrat erneut im Ständerat traktandiert. Die Verkehrskommission schlug der kleinen Kammer einen Kompromiss vor: Die Umfahrung Oberburg sollte als integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms für Burgdorf anerkannt werden und für Mittel, die bei anderen Agglomerationsprogrammen übrig blieben, könnte vom Parlament zugunsten der Umfahrung Oberburg eine «Umwidmung» beschlossen werden, falls das Projekt weit fortgeschritten sei und die weiteren Projektphasen aufgrund fehlender Mittel behindert würden.

Ein Minderheitsantrag Luginbühl (bdp, BE) bat doch um Zustimmung zur Version des Nationalrates. Antragsführer Luginbühl begründete dies damit, dass der Kompromissvorschlag der Kommission insofern nicht taugte, als das Projekt bereits fertig entwickelt sei und die weiteren Projektphasen tatsächlich behindert würden, wenn nur übriggebliebene Mittel umgewidmet würden. Er warb für die bedingungslose Aufnahme des Projekts, wie der Nationalrat dies beschlossen hatte.

Der Rat folgte jedoch erneut seiner Kommission und nahm den Kommissionsvorschlag mit 25 zu 19 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme eines Kompromisses zur letzten Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** im Ständerat konnte sich dieser Kompromiss auch in der Einigungskonferenz durchsetzen. Verändert wurde der Vorschlag aus der kleinen Kammer noch dahingehend, dass nicht nur übriggebliebene Mittel aus dem Programm 2019 für die Umfahrung Oberburg eingesetzt werden können, sondern auch nichtausgeschöpfte Mittel der beiden vorangegangenen Programme von 2010 und 2014. Bundesrätin Sommaruga sicherte im Plenum des Nationalrats am 24. September 2019 zu, dass damit die Finanzierung des Bundesanteils am Projekt gewährleistet sei. Der Antrag der Einigungskonferenz wurde von der grossen Kammer einstimmig mit 181 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Am Folgetag stimmte auch der Ständerat dem Antrag der Einigungskonferenz einstimmig zu, mit 38 Stimmen und ohne Enthaltungen.⁴⁵

Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral s'étant déjà engagé auprès des partenaires de la future compagnie, la marge de manœuvre du **parlement** était très réduite. Le gouvernement a pris cette décision, car il considérait que la Suisse avait besoin d'une compagnie aérienne internationale et un "hub" intercontinental qui puissent assurer la pérennité des relations commerciales (importations/exportations), de la place financières et du tourisme. Par 110 voix contre 56, le Conseil national a **octroyé le crédit de CHF 2,1 milliards pour la nouvelle entreprise aérienne** (crédit d'engagement de CHF 1,6 milliards s'ajoutant aux CHF 450 millions pour l'exploitation des vols). Le camp rose-vert a tenté sans succès, via plusieurs amendements, de lier l'engagement de la Confédération à des clauses sociales en faveur du personnel de Swissair. La majorité bourgeoise a refusé d'attribuer CHF 150 millions sur les CHF 2,1 milliards de fonds public à un plan social. Elle a aussi renoncé à augmenter la facture fédérale de CHF 500 millions pour des mesures de reconversion ou de financement des préretraites. Malgré ces échecs, les socialistes ont pourtant refusé de remettre en cause la participation de la Confédération dans le capital de Crossair. Les radicaux et les démocrates-chrétiens considéraient eux aussi que la création d'une nouvelle compagnie aérienne autour de Crossair était la meilleure solution pour l'économie suisse et la sauvegarde des places de travail. A l'opposé, l'UDC, les libéraux et les écologistes dénonçaient le projet. Suivant le National, le Conseil des Etats a avalisé par 36 voix contre 3 les dépenses de CHF 2,1 milliards. En obtenant la majorité qualifiée dans les deux Chambres, le parlement évitait une crise politique qui aurait entraîné le désaveu du Conseil fédéral. Le montant sera réparti entre les budgets 2001 et 2002. Le mois de novembre a aussi été marqué le dépôt de bilan de Sabena et la plainte de l'Etat belge à l'encontre de Swissair.⁴⁶

Sozialpolitik

Bevölkerung und Arbeit

Arbeitsmarkt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.07.2015
DAVID ZUMBACH

Im Juli 2015 präsentierte der Bundesrat seinen Vorschlag zur **Änderung des Entsendegesetzes**, mit der er die Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit optimieren wollte. Die flankierenden Massnahmen waren eingeführt worden, um Erwerbstätige vor der missbräuchlichen Unterschreitung der hiesigen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schützen. Um diesen Schutz zu gewährleisten schlug der Bundesrat den Räten eine Erhöhung der maximalen Verwaltungssanktionen bei Verstössen gegen die minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen von CHF 5000 auf CHF 30'000 vor.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.03.2016
DAVID ZUMBACH

In der Frühjahrssession 2016 befasste sich der Nationalrat mit dem bundesrätlichen Vorschlag zur **Änderung des Entsendegesetzes**. Dieser sah eine Erhöhung der maximalen Verwaltungssanktionen bei Verstössen gegen die minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen von CHF 5000 auf CHF 30'000 vor. Damit wollte der Bundesrat die Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit optimieren. Die vorberatende Wirtschaftskommission (WAK-NR) hatte sich mit 17 zu 7 Stimmen für den Revisionsentwurf ausgesprochen. Für die Kommission begründete Nationalrat Pardini (sp, BE) diesen Entscheid damit, dass die geltende Obergrenze von CHF 5000 Franken zu wenig abschreckend sei. Eine Minderheit Rime (svp, FR) wollte indes nicht auf die Vorlage eintreten. Sie erachtete eine Gesamtrevision im Rahmen der Umsetzung der Masseneinwanderungs-Initiative für zweckmässiger. Zudem wies sie darauf hin, dass die neue Obergrenze auch für Schweizer Unternehmen Gültigkeit hätte, was in ihren Augen über den Rahmen der flankierenden Massnahmen hinausgehen würde. Der Nichteintretensantrag vermochte ausserhalb der SVP jedoch nur wenig Stimmen zu generieren und wurde mit 64 zu 125 Stimmen deutlich abgelehnt. In der Detailberatung schuf die grosse Kammer dann drei kleine Differenzen zum Vorschlag des Bundesrates. Unter anderem wurde ein Antrag Romano (cyp, TI) mit 103 zu 77 Stimmen gutgeheissen, der es den Behörden ermöglichen soll, Normalarbeitsverträge (NAV) bereits dann befristet zu verlängern, wenn Hinweise dafür bestehen, dass der NAV-Wegfall zu erneuten Missbräuchen führen kann.⁴⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.03.2016
DAVID ZUMBACH

Im März 2016 verabschiedete der Bundesrat seine **Botschaft zur Änderung des Obligationenrechts**, mit der er neu die Voraussetzungen definieren wollte, unter denen ein Normalarbeitsvertrag (NAV) mit zwingenden Mindestlöhnen verlängert werden kann. Befristete NAV mit zwingenden Mindestlöhnen sollten dann erlassen werden können, wenn zuvor Missbräuche festgestellt worden waren. Dies wurde in der Praxis zwar bereits auf Bundes- und auf Kantonsebene so gehandhabt, mit der Regelung wolle man aber, so der Bundesrat, insbesondere den Anliegen der stark betroffenen Grenzkantone Tessin und Genf Rechnung tragen und die Rechtssicherheit erhöhen.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.06.2016
DIANE PORCELLANA

La CER-CN a procédé à l'examen du **projet de prorogation des contrats-types de travail fixant des salaires minimaux**, dans le but de fixer les conditions auxquelles les contrats types de travail de durée limitée fixant des salaires minimaux peuvent être prorogés pour une période limitée. Le Conseil national a déjà adopté un article 360a du CO, selon lequel il suffit d'avoir soit des infractions répétées contre les prescriptions en matière de salaire minimal ou soit des indices qu'à l'échéance du contrats-types de travail les abus reprendront. Pour le prolongement de ces contrats, le projet du Conseil fédéral rend ces deux conditions cumulatives. La commission propose donc ne pas entrer en matière. Le Conseil national a alors rejeté tacitement le projet.⁵⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.06.2016
DIANE PORCELLANA

S'agissant de la **prorogation des contrats-types de travail fixant des salaires minimaux**, la CER-CE se distancie de la position du Conseil national. La formulation proposée par le Conseil national permettrait l'introduction d'un salaire minimum en Suisse sans qu'il y ait de preuve de sous-enchère salariale apportée. Comme elle a déjà traité la question dans la loi sur les travailleurs détachés (LDét), elle propose, sans opposition, à son Conseil de ne pas entrer en matière sur le projet du Conseil fédéral. Le Conseil des Etats a suivi l'avis de sa commission.⁵¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.09.2016
DAVID ZUMBACH

In der Herbstsession 2016 befasste sich zuerst der Ständerat mit der **Änderung des Entsendegesetzes**, die über eine Erhöhung der maximalen Verwaltungsanktionen bei Verstössen gegen die minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen von CHF 5000 auf CHF 30'000 eine Verschärfung der flankierenden Massnahmen vorsah. Wie bereits zuvor in der Frühjahrssession im Nationalrat kam es auch in der kleinen Kammer zu einer Abstimmung über einen Nichteintretensantrag, der von Seiten der SVP, namentlich Ständerat Föhn (svp, SZ) eingebracht worden war, der sich daran störte, dass auch Schweizer Unternehmen von der "massiven Bussgelderhöhung" betroffen wären. Mit 4 zu 40 Stimmen war der Antrag aber auch im Ständerat chancenlos. Umstrittener war hingegen der vom Nationalrat aufgenommene Passus, wonach Normalarbeitsverträge (NAV) bereits dann befristet verlängert werden können, wenn Hinweise dafür bestehen, dass der Wegfall zu erneuten Missbräuchen führen könnte. Der vorberatenden WAK-SR war dies zu weit gegangen und sie hatte mit 8 zu 3 Stimmen beantragt, dass eine Verlängerung, so wie es der Bundesrat in seiner Botschaft zur Änderung des Obligationenrechts vorgesehen hatte, nur dann möglich sein soll, wenn sowohl frühere Verstösse vorliegen als auch Hinweise darauf bestehen, dass es auch künftig zu Verstössen kommen wird. Auch Wirtschaftsminister Schneider-Ammann empfahl dem Ständerat, in diesem Punkt nicht dem Nationalrat zu folgen, da man damit "unter anderem dauerhaft Mindestlöhne einführen" würde. Trotz des Kommissionsantrags und der bundesrätlichen Einwände sprach sich die kleine Kammer dann aber mit 29 zu 16 Stimmen für eine Minderheit Zanetti (sp, SO) aus und folgte gleichwohl dem Nationalrat. Der Ständerat schuf dann aber doch noch eine Differenz zum Nationalrat: Auf Antrag seiner Wirtschaftskommission beschloss er, dass schwerwiegende Verstösse nicht nur mit einer Geldstrafe, sondern zusätzlich auch mit einem auf maximal fünf Jahre befristeten Ausschluss vom Schweizer Arbeitsmarkt geahndet werden können. Der ständerätlichen Fassung stimmte die grosse Kammer zwei Tage später mit 102 zu 87 Stimmen zu – entgegen dem Antrag der WAK-NR. In der Schlussabstimmung, die aufgrund des Widerstands von SVP und FDP mit Spannung erwartet wurde, nahm der Nationalrat den Entwurf mit 110 zu 86 Stimmen bei 2 Enthaltungen und der Ständerat mit 30 zu 13 Stimmen bei 1 Enthaltung an.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.04.2017
DIANE PORCELLANA

Comme aucun référendum n'a été lancé contre la **loi sur les travailleurs détachés** (LDét) révisée, celle-ci **entre en vigueur le 1er avril 2017**.⁵³

Arbeitnehmerschutz

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.08.1991
MARIANNE BENTELI

Einstimmig ermächtigte der Nationalrat den Bundesrat, **drei Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)** zu ratifizieren, nämlich die Übereinkommen Nr. 119 (Maschinenschutz), 132 (Mindestdauer bezahlter Ferien) und 162 (Sicherheit bei der Verwendung von Asbest). Mit einem Postulat der vorberatenden Kommission beauftragte er zudem die Regierung, die Gesetzesänderungen zu prüfen, die notwendig sind, um die Hindernisse zur Ratifikation der Übereinkommen 170 (Sicherheit bei der Verwendung chemischer Stoffe bei der Arbeit) und 171 (Nachtarbeit) zu beseitigen. Der Bundesrat hatte dem Parlament beantragt, die Ratifizierung dieser beiden Abkommen auf unbestimmte Zeit zu vertagen, da selbst der Entwurf für ein revidiertes Arbeitsgesetz nicht in allen Punkten mit diesen beiden Übereinkommen kompatibel sei. Die kritischen Punkte betreffen den Kündigungsschutz, die Mitbestimmung der Arbeitnehmer, die Nachtarbeit sowohl für Männer wie für Frauen sowie den Mutterschaftsschutz.⁵⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.1992
MARIANNE BENTELI

Auch bei der Behandlung der Änderungen im **Bundesgesetz über die Arbeitsvermittlung** und den Personalverleih stellte eine rot-grüne Kommissionsminderheit im Nationalrat Abänderungsanträge, welche einer möglichen Verschlechterung der sozialen Rahmenbedingungen entgegenwirken sollten. In einer ersten Runde war diesem Anliegen jedoch kein Erfolg beschieden. Erst nachdem die Vorlage an der gemeinsamen Opposition der SVP, welche damit ihre generelle Ablehnung des EWR zum Ausdruck brachte, und der SP, die meinte, ohne flankierende Massnahmen könne der EWR-Abstimmungskampf nicht gewonnen werden, scheiterte, waren die anderen bürgerlichen Parteien zu Konzessionen bereit. So wurden beim grenzüberschreitenden Personalverleih die ausländischen Arbeitsvermittler verpflichtet, die zwingenden Arbeitnehmerschutzbestimmungen des Obligationenrechts bzw. bestehende Gesamtarbeitsverträge einzuhalten, wobei diese Bestimmungen erst 1995, also nach Ende der Übergangsfrist, greifen sollten.⁵⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.10.1992
MARIANNE BENTELI

Ein neuer **Bundesbeschluss** über Information und Mitsprache der Arbeitnehmer in den Betrieben sollte den Angestellten das Recht geben, in betrieblichen Sicherheits- und Gesundheitsfragen sowie bei **Firmenübernahmen und Massenentlassungen informiert und angehört zu werden**. Ab einer Betriebsgrösse von 50 Mitarbeitern wurde der Anspruch auf eine Vertretung in Form einer **Betriebskommission** oder eines Betriebsrates eingeführt.⁵⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.04.1993
MARIANNE BENTELI

Im Rahmen von **Swisslex** unterbreitete der Bundesrat dem Parlament eine **geringfügige Änderung des Arbeitsgesetzes** mit dem Ziel, die Vorschriften über die Gesundheitsvorsorge auf die Bundesverwaltung auszudehnen sowie bestimmte Arbeitnehmerkategorien, beispielsweise Kader und Assistenten, die bisher nicht eingeschlossen waren, neu den Schutzvorschriften des Gesetzes zu unterstellen. Da die Vorlage bereits mit dem Eurolex-Paket verabschiedet worden war, nahm die kleine Kammer die Änderung diskussionslos und einstimmig an. Im Nationalrat setzte sich jedoch vorerst ein Nichteintretensantrag Gros (lp, GE) mit dem Argument durch, diese Revision trage nichts zu der vom Bundesrat angesagten Deregulierung und Revitalisierung der Schweizer Wirtschaft bei. Der Ständerat befand, dies sei nicht der Ort, um eine Grundsatzdebatte zu führen, und hielt an seiner Entscheidung fest, worauf ihm der Nationalrat folgte.⁵⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.1993
MARIANNE BENTELI

Im Rahmen von **Swisslex** stimmten sowohl Stände- wie Nationalrat einer Änderung der obligationenrechtlichen Bestimmungen über den Arbeitsvertrag zu, wonach **Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer künftig informiert und angehört werden müssen, wenn sie vom Übergang des Unternehmens auf einen neuen Besitzer betroffen sind oder wenn Massenentlassungen bevorstehen**. Zudem wird festgelegt, dass der Käufer eines Betriebes die vom Verkäufer abgeschlossenen Arbeitsverträge übernehmen muss. In beiden Kammern unterlagen Rückweisungs- bzw. Nichteintretensanträge aus den Reihen der LP, welche in dieser Vorlage einen Verstoß gegen die Grundsätze der Revitalisierung und Deregulierung sah. Während der Ständerat in der Detailberatung kaum Änderungen am bundesrätlichen Vorschlag vornahm, erreichte im Nationalrat das rechtsbürgerliche Lager, dass bei Betriebsübernahmen die Einhaltung von Gesamtarbeitsverträgen auf ein Jahr reduziert wurde. Da dies der Praxis in den anderen europäischen Staaten entspricht, schloss sich der Ständerat hier an. Zudem setzte sich in der Differenzbereinigung eine Milderung der Sanktionen für die Nichteinhaltung der Informationspflicht bei Massenentlassungen durch.⁵⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.12.1993
MARIANNE BENTELI

Die neuen Bestimmungen des Obligationenrechts wurden ebenfalls im neuen Bundesgesetz über die Information und Mitsprache der Arbeitnehmer in den Betrieben (**Mitwirkungsgesetz**) festgeschrieben. Dieser Erlass sichert der Arbeitnehmerschaft einen **Anspruch auf rechtzeitige und umfassende Information in den für ihre Arbeit entscheidenden Belangen** zu. In Betrieben mit mindestens 50 Arbeitnehmenden kann die Belegschaft eine Vertretung bestimmen. Besondere Mitwirkungsrechte hat diese in Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitswesens, beim Betriebsübergang und bei Massentlassungen.

Obgleich das Parlament im Vorjahr die Eurolex-Variante dieses Gesetzes nahezu oppositionslos angenommen hatte, entbrannte nun in beiden Kammern eine Redeschlacht darüber, ob man auf die Botschaft des Bundesrates überhaupt eintreten solle. Die Befürworter des neuen Gesetzes argumentierten, dieses bringe keine revolutionäre Neuerung, sondern fasse nur klärend jene eigentlich selbstverständlichen Mitwirkungsrechte zusammen, welche heute schon von den meisten Schweizer Unternehmen beachtet werden. Die Gegner kritisierten, hier werde erneut überanstatt dereguliert, und sie äusserten die Befürchtung, dieses Gesetz könnte der 1976 von Volk und Ständen abgelehnten Mitbestimmung der Arbeitnehmer auf Unternehmensebene den Weg bahnen. Mit deutlichem Mehr lehnten beide Kammern schliesslich Nichteintretensanträge einer rechtsbürgerlichen Minderheit ihrer jeweiligen Kommissionen ab.

Im Ständerat setzte sich aber ein Antrag Büttiker (fdp, SO) durch, welcher das Gesetz deutlich abschwächen wollte. Der Bundesrat hatte vorgeschlagen, in sechs Kernpunkten Mindeststandards festzuschreiben, welche keinesfalls unterschritten werden dürften, und in den anderen Bereichen eine Abweichung zu Lasten der Arbeitnehmer nur

zuzulassen, wenn gesamtarbeitsvertraglich eine gleichwertige Regelung stipuliert wird. Der Vorschlag Büttiker wollte alle Bestimmungen des Gesetzes für Konsenslösungen freigeben und zudem als Verhandlungspartner neben den Gewerkschaften auch die Hausverbände zulassen. Der Nationalrat lehnte diese Änderung mit dem Hinweis ab, von Mindeststandards könnten gar keine gleichwertigen Abweichungen nach unten gefunden werden, worauf sich der Ständerat der grossen Kammer anschloss.⁵⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.07.1994
MARIANNE BENTELI

Der Nationalrat ermächtigte die Landesregierung, das 1992 von der Internationalen Arbeitskonferenz verabschiedete **Übereinkommen Nr. 173 über den Schutz der Forderungen der Arbeitnehmer bei Zahlungsunfähigkeit ihres Arbeitgebers** zu ratifizieren. Die Schweiz kann alle Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen ohne Änderung der nationalen Gesetzgebung erfüllen.⁶⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.1996
MARIANNE BENTELI

Wegen mehr oder weniger gewichtigen Differenzen zur nationalen Gesetzgebung verzichtete der Bundesrat darauf, dem Parlament die beiden **ILO- Übereinkommen** Nr. 174 zur Verhütung von industriellen Störfällen und Nr. 175 über die Gleichbehandlung von Voll- und Teilzeitbeschäftigten zur Ratifikation vorzulegen. Das Parlament nahm lediglich den entsprechenden Bericht des Bundesrates zur Kenntnis. Die Zurückhaltung des Bundesrates beruhte in erster Linie auf dem Umstand, dass die schweizerische Gesetzgebung zwischen dem Schutz der Bevölkerung und jenem der Arbeitnehmenden vor **Störfällen** unterscheidet. Die Regelungen, welche die Schweiz in diesem Bereich getroffen hat, entsprechen im ersten Fall dem Übereinkommen (Störfallverordnung), nicht aber bezüglich des Schutzes der Arbeitnehmenden (Verordnung über die Unfallverhütung). Beim Übereinkommen Nr. 175 ist es vor allem der Koordinationsabzug bei der zweiten Säule, welcher dazu führt, dass Voll- und **Teilzeitarbeitnehmende** nicht vollumfänglich gleich behandelt werden können. Gemäss konstanter Praxis ratifiziert die Schweiz internationale Abkommen erst dann, wenn die Bestimmungen intern erfüllt sind. Ein Postulat der Kommission des Nationalrates mit der Bitte, die Verordnungen im Störfallbereich dahingehend zu ändern, dass die Konvention Nr. 174 ratifiziert werden kann, wurde – gegen den Antrag einer Kommissionsminderheit – vom Plenum knapp gutgeheissen.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.1998
MARIANNE BENTELI

Der Bundesrat unterbreitete dem Parlament ebenfalls seinen Bericht über **drei Übereinkommen der ILO**, nämlich die Konventionen Nr. 176 über den Arbeitsschutz in Bergwerken, das Protokoll von 1995 zum Übereinkommen Nr. 81 über die Arbeitsaufsicht sowie das Übereinkommen Nr. 177 und die dazugehörige Empfehlung über die Heimarbeit (Nr. 184). Keines dieser Abkommen enthält Bestimmungen, die mit dem Schweizer Arbeitsrecht inkompatibel wären. In Details entspricht die schweizerische Gesetzgebung aber nicht in allen Punkten den Vereinbarungen. Auch hier war der Bundesrat der Ansicht, es bestehe kein Anlass, von der gängigen Praxis abzuweichen, weshalb er vorderhand auf eine **Ratifizierung verzichten** möchte. Der Ständerat entsprach bei allen drei Übereinkommen dem Antrag des Bundesrates.⁶²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.1999
MARIANNE BENTELI

Gleich wie der Ständerat beschloss auch der Nationalrat, drei **Abkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)** betreffend den Arbeitsschutz in Bergwerken, die Arbeitsaufsicht in Handel und Gewerbe sowie die Arbeitsüberwachung der Heimarbeit nicht zu ratifizieren, da diese zwar dem schweizerischen Arbeitsrecht entsprechen, in Detailbestimmungen aber nicht mit diesem übereinstimmen. Zum Abkommen Nr. 177 über die **Heimarbeit** bat der Rat allerdings in einem überwiesenen Postulat den Bundesrat, zu prüfen, ob nicht durch einen Ausbau der Arbeitsüberwachung in diesem Bereich die Voraussetzungen für eine Ratifizierung geschaffen werden könnten.⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.12.1999
MARIANNE BENTELI

Auf Antrag des Bundesrates verwehrte der Ständerat der Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 181 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über **private Arbeitsvermittler** seine Zustimmung. Das Abkommen war 1997 abgeschlossen worden und sollte den Schutz der Arbeitnehmerinteressen sichern sowie günstige Rahmenbedingungen für private und öffentliche Arbeitsvermittler schaffen. Bei seinem Antrag berief sich der Bundesrat einmal mehr darauf, dass er – mit Ausnahme der fundamentalen Abkommen der ILO – nur jene Übereinkommen ratifizieren möchte,

welche im Zeitpunkt der Ratifizierung bereits dem innerstaatlichen Recht entsprechen. Beim Übereinkommen Nr. 181, dessen generelle Stossrichtung der Bundesrat nicht in Frage stellte, widerspricht das geltende Recht beim Fehlen eines bezahlten **Mutterschaftsurlaubs** und bei den nicht vorhandenen Vorschriften über einen **Mindestlohn** den Forderungen des Abkommens.⁶⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.03.2000
MARIANNE BENTELI

Wie der Ständerat im Vorjahr, verweigerte auch der Nationalrat der Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 181 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über **private Arbeitsvermittler** seine Zustimmung, weil das geltende Recht im Bereich des Mutterschaftsurlaubs und des Mindestlohns den Forderungen des Abkommens nicht entspricht.⁶⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.06.2002
MARIANNE BENTELI

Das Parlament hatte in der Wintersession 2000 einer Revision von Art. 343 OR zugestimmt und die Streitwertgrenze für **unentgeltliche Verfahren im Arbeitsrecht** auf 30'000 Fr. angehoben. Dabei wurde vergessen, dass auch im Arbeitsvermittlungsgesetz eine entsprechende Bestimmung existiert, die nicht geändert wurde. Diese Gesetzeslücke schlossen beide Kammern in der Sommersession diskussionslos.⁶⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2002
MARIANNE BENTELI

Gestützt auf die Ergebnisse einer vom EDI eingesetzten Arbeitsgruppe entschied der Bundesrat, dass die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt **SUVA** weiterhin das hauptsächliche Durchführungsorgan zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (Arbeitssicherheit) mit hoheitlicher Funktion bleiben soll. Nach der Schaffung der erforderlichen gesetzlichen Grundlagen soll sie im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz zusätzliche Aufgaben übernehmen und neue Aktivitäten entfalten können.⁶⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.10.2003
MARIANNE BENTELI

Der Bundesrat verabschiedete seinen Bericht über die von der Internationalen Arbeitskonferenz in den Jahren 2001 und 2002 genehmigten Instrumente. Es handelt sich um das Übereinkommen Nr. 184 über die Sicherheit und die Gesundheit in der **Landwirtschaft** sowie um ein Protokoll zu einem IAO-Abkommen über die Sicherheit und Gesundheit der im Agrarbereich beschäftigten Arbeitnehmenden. Da das Übereinkommen auch die selbständig Erwerbenden umfasst, also praktisch den ganzen Bereich der Landwirtschaft, der in der Schweiz nicht in den Anwendungsbereich der Gesetzgebung über den Schutz am Arbeitsplatz fällt, kam der Bundesrat zum Schluss, dass das Übereinkommen nicht mit der schweizerischen Gesetzgebung vereinbar sei und deshalb nicht ratifiziert werden könne. Gleiches gilt für das Protokoll zum Übereinkommen Nr. 155, welches von der Schweiz ebenfalls nicht ratifiziert wurde.⁶⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.03.2005
HANS HIRTER

Als Erstrat stimmte der Ständerat in der Frühjahrsession der Senkung der Altersgrenze für den **Sonderschutz für Jugendliche am Arbeitsplatz von 20 auf 18 Jahre** mit 27 zu 8 Stimmen zu. Damit gelten in Bezug auf Nacht- und Sonntagsarbeit für alle Beschäftigten ab 18 Jahren die gleichen Schutzbestimmungen. Grundsätzlich hatte auch die Linke gegen die generelle Senkung der Altersgrenze kaum Einwände; auch für sie machte es wenig Sinn, für Personen zwischen 18 und 20 Jahren, welche zivilrechtlich als volljährig gelten, Nachtarbeit grundsätzlich zu verbieten. Ständerätin Fetz (sp, BS) verlangte aber die Beibehaltung von besonderen Schutzbestimmungen für Lehrlinge. Ein Antrag der Linken, das Schutzalter für Lehrlinge bei 20 Jahren zu belassen, fand zwar bei einem Teil der CVP-Abgeordneten, nicht aber bei der Ratsmehrheit Anklang und wurde mit 27 zu 11 Stimmen abgelehnt. Bundesrat Deiss hatte als Gegenargument gegen diesen Antrag ins Feld geführt, dass die Sozialpartner in Branchen mit regelmässiger Nachtarbeit auch nach der Gesetzesänderung ohne weiteres Sonderbestimmungen für ihre Lehrlinge vereinbaren können. Die Jugendsektionen der Gewerkschaften und der SP protestierten gegen diesen Entscheid und drohten, sollte er vom Nationalrat bestätigt werden, mit einem Referendum.⁶⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.06.2006
MARIANNE BENTELI

Gegen das Votum des links-grünen Lagers trat der Nationalrat mit 99 gegen 64 Stimmen auf die im Vorjahr vom Ständerat beschlossene Revision des Arbeitsgesetzes und damit auf den Antrag des Bundesrates ein, den **Sonderschutz für Jugendliche am Arbeitsplatz von 20 auf 18 Jahre zu senken**. Betroffen sind Nacht- und Sonntagsarbeit. Der bereits in der kleinen Kammer eingebrachte Antrag der SP und der GP, zumindest die Lehrlinge von der Neuregelung auszunehmen, da sie durch das in der Schweiz geltende duale Ausbildungssystem (Berufsschule und praxisbezogene Lehre) besonders belastet seien, wurde mit 91 zu 79 Stimmen abgelehnt; einzelne CVP-Vertreter schlossen sich hier der Linken an. In der Gesamtabstimmung wurde die Gesetzesänderung mit 100 zu 72 Stimmen angenommen, was darauf zurückzuführen war, dass sich die CVP-Abgeordneten nach einigem Zögern doch mehrheitlich hinter den Entwurf stellten. In der Schlussabstimmung passierte die Revision im Ständerat mit 38 zu sechs und im Nationalrat mit 114 zu 76 Stimmen. Das von den Jugendorganisationen der SP und der Gewerkschaften angedrohte Referendum wurde nicht ergriffen.⁷⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.10.2010
NATHALIE GIGER

Der Bundesrat schickte im Oktober eine **Teilrevision des Obligationenrechts** in die Vernehmlassung. Damit soll die maximale **Entschädigung für Arbeitnehmer bei missbräuchlicher Kündigung** von sechs auf zwölf Monatslöhne erhöht werden. Der Bundesrat betonte dabei, dass sich der seit 1989 geltende Kündigungsschutz grundsätzlich bewährt habe, allerdings habe sich die Sanktionsmöglichkeit von sechs Monatslöhnen bei schweren Fällen von missbräuchlichen Kündigungen als zu schwach erwiesen. Nicht verschärft werden sollen laut Bundesrat die Sanktionsmöglichkeiten bei missbräuchlichen Kündigungen von Personen, die einem Arbeitnehmerverband angehören oder gewerkschaftlich organisiert sind.⁷¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.11.2013
LAURENT BERNHARD

En novembre, le Conseil fédéral a présenté son message sur la révision partielle du code des obligations (CO) portant sur la protection des **lanceurs d'alerte (« Whistleblower »)**, c'est-à-dire les personnes qui signalent des faits répréhensibles sur leur lieu de travail. L'objectif de cette révision consiste à établir les critères selon lesquels ces signalements sont considérés comme licites. Etant donné que de nombreuses critiques ont été émises lors de la procédure de consultation, le Conseil fédéral a proposé de ne pas étendre la protection contre les licenciements en la matière. Le gouvernement souhaite simplement concrétiser le procédé d'un signalement licite en préconisant un modèle de « cascade ». D'après cette proposition, un signalement sera considéré comme licite s'il est d'abord adressé à l'employeur, ensuite aux autorités et en dernier ressort au public. De cette manière, l'employeur aura la possibilité de remédier en premier à ces irrégularités.⁷²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.09.2014
DAVID ZUMBACH

Der Ständerat stimmte in der Herbstsession 2014 einer vom Bundesrat im Vorjahr präsentierten Teilrevision des Obligationenrechts (OR) im Grundsatz zu. Durch die Anpassungen sollen Personen, die an ihrem Arbeitsplatz Unregelmässigkeiten aufdecken, intern melden oder öffentlich machen ("**Whistleblower**"), vor ungerechtfertigter Entlassung und weiterer Diskriminierung geschützt werden. Die OR-Teilrevision ging auf eine Motion Gysin (sp, BL) aus dem Jahr 2003 zurück, die in der Sommersession 2007 überwiesen worden war. Die Teilrevision umfasst eine Definition, die regelt, unter welchen Voraussetzungen Whistleblowing rechtmässig ist. Eine Unregelmässigkeit muss stets zuerst an eine interne Stelle gemeldet werden. Der Ständerat verzichtete auf die Möglichkeit, dass interne Meldungen auch anonym erfolgen könnten. Das Einschalten der Behörden ist erst möglich, wenn der Arbeitgeber innerhalb einer höchstens 60-tägigen Frist keine oder nur ungenügende Massnahmen zur Klärung ergreift. Zu den Ausnahmefällen, die eine direkte Meldung an die Behörden zulässt, gehören unter anderem die unmittelbare Gefährdung des Lebens, der Gesundheit, der Sicherheit oder der Umwelt. Der Gang an die Öffentlichkeit soll nur dann möglich sein, wenn die zuständige Behörde den Whistleblower nicht innerhalb von 14 Tagen über das weitere Vorgehen informiert. Die Ratslinke, die mehrheitlich gegen die Vorlage stimmte, sah in der Teilrevision keine Verbesserung für potenzielle Whistleblower, sondern eine Verschlechterung des Schutzes der Arbeitnehmenden. Der Nationalrat hatte sich vor Ende 2014 noch nicht mit der OR-Teilrevision auseinandergesetzt, jedoch dessen Kommission für Rechtsfragen (RK-NR). Ende November empfahl die Kommission der grossen Kammer auf die Vorlage einzutreten, diese aber gleichzeitig auch an den Bundesrat zurückzuweisen. Der Entwurf müsse, so die Meinung der Kommission, "verständlicher" und "einfacher" formuliert werden.⁷³

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.⁷⁴

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.⁷⁵

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.⁷⁶

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.⁷⁷

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.⁷⁸

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.⁷⁹

- 1) AB NR, 1994, S. 1144 ff.; AB NR, 1994, S. 1965; AB NR, 1994, S. 929 ff.; AB NR, 1994, S. 964 ff.; AB SR, 1994, S. 1074; AB SR, 1994, S. 807 f.; BBl, 1994, III, S. 1844 ff.
- 2) BBl, 2012, S. 6007; Baz, 16.6.12
- 3) BBl, 2013, S. 6993 ff.; NZZ, 29.8. und 13.11.13
- 4) AB NR, 2014, S. 1624 ff.; AB NR, 2014, S. 292 ff.; AB SR, 2014, S. 685 ff.; Presse vom 13.3.14
- 5) 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
- 6) BBl, 2013, S. 9513 ff.; BZ, NZZ, TA, 21.11.13; Medienmitteilung Bundesrat vom 20.11.13.pdf
- 7) AB NR, 2019, S. 1142 ff.; AB SR, 2019, S. 335 ff.; Medienmitteilung FK-NR vom 22.5.19; Staatsrechnung 2018; TA, 13.2.19
- 8) FF, 2010, p. 3841 ss.; BO CE, 2010, p. 911; BO CN, 2010, p. 2042 ss.; FF, 2010, p. 263 s.
- 9) BBl 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".
- 10) AB NR, 2017, S. 618 ff.; AB SR, 2017, S. 157 ff.; BBl, 2016, S. 8817 ff.
- 11) Presse du 9.2. 7.4 et 14.4.05; DETEC, communiqué de presse, 13.4.05.
- 12) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
- 13) FF, 2006, p. 811 ss.; DETEC, communiqué de presse, 2.12.05; presse du 3.12.05.
- 14) AB SR, 2006, S. 217 ff.; Presse vom 4.2. (Kommission) und 22.3.06.
- 15) AB NR, 2006, S. 1314 ff., 1317 ff. und 1414 ff.; Presse vom 23.8. (Kommission) und 26.-27.9.06; AB NR, 2006, S. 475.
- 16) AB SR, 2006, S. 862 f. und 924; AB NR, 2006, S. 1604; BBl, 2006, S. 8433 ff.
- 17) BO CN, 1998, p. 2 ss. et 27 ss.; presse du 21.1.98.
- 18) BO CE, 1998, p. 282 ss. et 463; BO CN, 1998, p. 612 ss. et 812 s.; FF, 1998, p. 1171 ss., 1174 s., 1176 ss., 1191 ss. et 1202 s.
- 19) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.
- 20) FF, 2002, p. 3101 ss., 6137, 6138 et 6139; BO CE, 2002, p. 343 ss.; BO CN, 2002, p. 1514 ss.
- 21) 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.
- 22) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.
- 23) BO CN, 2008, p. 178 ss.
- 24) BO CE, 2008, p. 372 ss. et 441 ss.; BO CN, 2008, p. 1079 ss., 1836 ss. et 1897 ss.; FF, 2008, p. 7757 ss; BO CN, 2008, p. 1914; FF, 2008, p. 3311 ss.; BO CN, 2008, p. 1131 ss.; BO CE, 2008, p. 517 ss.
- 25) 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.
- 26) BO CE, 2009, p. 44 ss. et 280; BO CN, 2009, p. 266 ss. et 595; FF, 2009, p. 1809 ss; BO CE, 2009, p. 50 s.
- 27) FF, 2009, p. 4871; NZZ, 25.6.09; DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.
- 28) 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 Eignerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBl, 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).
- 29) Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR
- 30) AB SR, 2019, S. 69 ff.; BBl, 2018, S. 7321 ff.; Ergebnisbericht Vernehmlassung AS 2030; Medienmitteilung KVF-SR vom 19. Februar 2019; BLZ, QJ, 20.2.19; Lib, NZZ, 7.3.19
- 31) AB NR, 2019, S. 813 ff.; BaZ, Exp, NZZ, SGT, 5.6.19
- 32) AB SR, 2019, S. 358 f.
- 33) AB NR, 2019, S. 1366; AB SR, 2019, S. 587
- 34) BO CN, 2007, p. 196.; Initiatives: BO CE, 2003, p. 128 ss. et 2007, p. 260. Motions : BO CN, 2007, p. 1553.
- 35) Presse du 20.12.08.
- 36) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.
- 37) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 685 ss.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1413 ss.; FF, 2010, p. 6293 s.
- 38) AB NR, 2016 S. 118 ff.; AB NR, 2016, S. 1214; AB SR, 2016, S. 289 f.; AB SR, 2016, S. 570; BBl, 2015, S. 3999 ff.
- 39) AB NR, 2019, S. 192 ff.; BBl, 2018, S. 6809 ff.
- 40) AB SR, 2019, S. 359 ff.
- 41) AB NR, 2019, S. 1193 ff.
- 42) AB SR, 2019, S. 618 ff.
- 43) AB NR, 2019, S. 1509 ff.
- 44) AB SR, 2019, S. 784 ff.
- 45) AB NR, 2019, S. 1802 f.; AB SR, 2019, S. 888 f.
- 46) FF, 2002, p. 399; BO CN, 2001, 1472 ss.; BO CE, 2001, p. 713 ss.; presse du 16.11, 17.11 et 19.11.01; LT, 6.11.01; TA, 26.11.01.
- 47) BBl, 2015, S. 5845 ff.; Medienmitteilung Bundesrat vom 1.7.15
- 48) AB NR, 2016, S. 56 ff.; Medienmitteilung WAK-NR vom 11.11.15
- 49) Medienmitteilung Bundesrat vom 4.3.16
- 50) BO CN, 2016, p.1018s; Communiqué de presse CER-CN du 20.4.16
- 51) BO CE, 2016, p. 625; Communiqué de presse CER-CE du 29.6.16
- 52) AB NR, 2016, S. 1360 ff.; AB SR, 2016, S. 614 ff.; Medienmitteilung WAK-SR vom 29.6.16
- 53) Communiqué de presse SECO; RO, 2017, p.2077ss
- 54) Amtl. Bull. NR, 1991, S. 1648 f.; TW, 4.6.91.
- 55) Amtl. Bull. StR, 1992, S. 736 ff., 873 ff., 967 f., 990 f. und 1078; Amtl. Bull. NR, 1992, S. 1737 ff., 1948 ff., 2021 f. und 2229.
- 56) Amtl. Bull. NR, 1992, S. 1451 ff., 1461 ff., 1948, 2218 und 2229; Amtl. Bull. StR, 870 ff., 967, 1070 und 1078; TA, 14.4. und 6.10.92; NQ, 29.8.92; SGT, 14.10.92.
- 57) BBl, 1993, I, S. 868; Amtl. Bull. StR, 1993, S. 258, 609 und 794; Amtl. Bull. NR, 1993, S. 1314, 1792 f. und 2045; BBl, 1993, III, S. 796 f.
- 58) BBl, 1993, S. 880 ff.; Amtl. Bull. StR, 1993, S. 377 ff., 874 ff. und 1131; Amtl. Bull. NR, S. 1708, 1721 ff., 2345 f. und 2590; BBl, 1993, IV, S. 588 ff.
- 59) BBl, 1993, I, S. 865 ff.; Amtl. Bull. StR, 1993, S. 601 ff., 913 und 1131; Amtl. Bull. NR, 1993, S. 2150 ff. und 2590; BBl, 1993, IV, S. 592. Trotz Opposition aus Arbeitgeber- und Gewerkekreisen lief die Referendumsfrist ungenutzt ab (Bund, 30.4.93).
- 60) BBl, 1994, III, S. 47 ff.; Amtl. Bull. NR, 1994, S. 1534 f.37
- 61) BBl, 1996, III, S. 1178 ff.; Amtl. Bull. StR, 1996, S. 721 f.; Amtl. Bull. NR, 1996, S. 2245 ff.
- 62) BBl, 1999, S. 513 ff.; Amtl. Bull. StR, 1998, S. 1258 ff
- 63) Amtl. Bull. NR, 1999, S. 407 ff.
- 64) BBl, 2000, S. 330 ff.; Amtl. Bull. StR, 1999, S. 1150 f.
- 65) AB NR, 2000, S. 136 und 462; AB SR, 2000, S. 228.

- 66) BBl, 2002, S. 1254 ff.; AB NR, 2002, S. 723 und 1139; AB SR, 2001, S. 393 und 553.
67) Presse vom 15.6.02.
68) BBl, 2003, S. 7855 ff.
69) AB SR, 2005, S. 259 ff.
70) AB NR, 2006, S. 1144 f.; AB NR, 2006, S. 934 ff.; AB SR, 2006, S. 616; BBl, 2006, S. 5861 f.
71) NZZ, 2.10.10.
72) MCF 13.097: FF, 2013, p. 8547 ss.; NZZ, 21.11.13.
73) AB SR, 2014, S. 867 ff.; BBl, 2013, 9513 ff.; NZZ, 23.9.14; AZ, 15.11.14
74) AB NR, 2016, S. 659 ff.
75) AB SR, 2015, S. 784.
76) 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
77) BO CN, 2019, p.804s
78) Communiqué de presse CAJ-CE du 30.10.19
79) BO CE, 2019, p. 1178s; NZZ, TA, 17.12.19; LT, 19.12.19; NZZ, 16.1.20