

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

|              |                                |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage  | <b>23.04.2024</b>              |
| Thema        | <b>Keine Einschränkung</b>     |
| Schlagworte  | <b>SBB</b>                     |
| Akteure      | <b>Keine Einschränkung</b>     |
| Prozesstypen | <b>Bundesratsgeschäft</b>      |
| Datum        | <b>01.01.1965 - 01.01.2021</b> |

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gilg, Peter  
Hirter, Hans  
Müller, Eva  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Müller, Eva; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Bundesratsgeschäft, 1973 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| <b>Allgemeine Chronik</b>           | 1  |
| <b>Grundlagen der Staatsordnung</b> | 1  |
| Institutionen und Volksrechte       | 1  |
| Bundesverwaltung - Personal         | 1  |
| <b>Öffentliche Finanzen</b>         | 3  |
| Voranschlag                         | 3  |
| <b>Infrastruktur und Lebensraum</b> | 3  |
| Verkehr und Kommunikation           | 3  |
| Verkehrspolitik                     | 3  |
| Eisenbahn                           | 5  |
| Umweltschutz                        | 15 |
| Gewässerschutz                      | 15 |
| Lärmschutz                          | 16 |

## Abkürzungsverzeichnis

|               |                                                                                               |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>EFD</b>    | Eidgenössisches Finanzdepartement                                                             |
| <b>UVEK</b>   | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation                    |
| <b>AHV</b>    | Alters- und Hinterlassenenversicherung                                                        |
| <b>KVF-NR</b> | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates                                   |
| <b>KVF-SR</b> | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates                                     |
| <b>ALV</b>    | Arbeitslosenversicherung                                                                      |
| <b>IV</b>     | Invalidenversicherung                                                                         |
| <b>BAV</b>    | Bundesamt für Verkehr                                                                         |
| <b>BIP</b>    | Bruttoinlandsprodukt                                                                          |
| <b>NEAT</b>   | Neue Eisenbahn-Alpentransversale                                                              |
| <b>SBB</b>    | Schweizerische Bundesbahnen                                                                   |
| <b>SGB</b>    | Schweizerischer Gewerkschaftsbund                                                             |
| <b>EVED</b>   | Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement                                   |
| <b>SGV</b>    | Schweizerischer Gewerbeverband                                                                |
| <b>FABI</b>   | Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur                                            |
| <b>FinöV</b>  | Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs |
| <b>ETCS</b>   | European Train Control System                                                                 |
| <b>VCS</b>    | Verkehrs-Club der Schweiz                                                                     |
| <b>ACS</b>    | Automobil Club der Schweiz                                                                    |
| <b>TCS</b>    | Touring Club Schweiz                                                                          |
| <b>SHIV</b>   | Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)                          |
| <b>LITRA</b>  | Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr                                               |
| <b>SSV</b>    | Schweizerischer Strassenverkehrsverband                                                       |

---

|               |                                                                                             |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>DFF</b>    | Département fédéral des finances                                                            |
| <b>DETEC</b>  | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| <b>AVS</b>    | Assurance-vieillesse et survivants                                                          |
| <b>CTT-CN</b> | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national                     |
| <b>CTT-CE</b> | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats                    |
| <b>AC</b>     | assurance-chômage                                                                           |
| <b>AI</b>     | Assurance-invalidité                                                                        |
| <b>OFT</b>    | Office fédéral des transports                                                               |
| <b>PIB</b>    | Produit intérieur brut                                                                      |
| <b>NLFA</b>   | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes                                            |
| <b>CFF</b>    | Chemins de fer fédéraux suisses                                                             |
| <b>USS</b>    | Union syndicale suisse                                                                      |
| <b>DFTCE</b>  | Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie                      |
| <b>USAM</b>   | Union suisse des arts et métiers                                                            |
| <b>FAIF</b>   | Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire                                  |
| <b>FTP</b>    | Fonds de financement des transports publics                                                 |
| <b>ETCS</b>   | European Train Control System                                                               |
| <b>ATE</b>    | Association transports et environnement (ci-devant AST)                                     |
| <b>ACS</b>    | Automobile Club de Suisse                                                                   |
| <b>TCS</b>    | Touring Club Suisse                                                                         |
| <b>USCI</b>   | Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)                        |
| <b>LITRA</b>  | Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic                                      |
| <b>FRS</b>    | Fédération routière suisse                                                                  |

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Bundesverwaltung – Personal

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 07.05.1998  
HANS HIRTER

Im Frühjahr gab der Bundesrat den Vorentwurf für ein **neues Bundespersonalgesetz** (BPG), welches das alte Beamtengesetz ablösen soll, in die Vernehmlassung. Als wichtigste Neuerung ist die **Aufhebung des Beamtenstatus** vorgesehen. Die Beschäftigten des Bundes würden in Zukunft nicht mehr auf vier Jahre gewählt, sondern mit einem kündbaren öffentlich-rechtlichen Anstellungsvertrag eingestellt, der sich weitgehend am Obligationenrecht (OR) orientiert. Gegenüber dem OR bietet das BPG eine bessere Arbeitsplatzsicherheit durch längere Kündigungsfristen (3 Monate in den ersten 5 Jahren, dann 4 und ab dem 11. Jahr 6 Monate) und einen ausgebauten Kündigungsschutz, indem in jedem Fall die Begründung für eine Auflösung des Anstellungsverhältnisses schriftlich mitgeteilt werden muss, und der Entscheid angefochten werden kann. Wenn der Bund bei Entlassungen aus wirtschaftlichen Gründen keine vergleichbare Stelle anbieten kann, muss er gemäss dem Vorentwurf eine Abgangsentschädigung anbieten. Dasselbe gilt auch bei der Entlassung von langjährigen Mitarbeitern und von solchen, für deren Beruf ausserhalb der Bundesverwaltung keine Nachfrage besteht. Für die Post und die SBB schreibt das neue Gesetz zwingend den Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrags mit den Angestelltenorganisationen vor. In Lohnfragen blieb der Entwurf relativ offen und würde dem Bundesrat damit mehr Flexibilität geben als das geltende Gesetz. Durch den Verzicht auf die bisherigen starren Gehaltsstufen und auf die Festsetzung von Minimal- und Maximalgehältern hätte er die Möglichkeit, Leistungslöhne einzuführen und Anpassungen an die Arbeitsmarktlage vorzunehmen.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 03.09.1998  
HANS HIRTER

Die **Gewerkschaften** des Bundespersonals äusserten heftige **Kritik** am Vorentwurf des neuen Gesetzes. Mit der Unabwendbarkeit der Abschaffung des Beamtenstatus – welche in zahlreichen Kantonen und Gemeinden bereits erfolgt ist – hatten sie sich zwar abgefunden. Die Möglichkeit, Anstellungsverhältnisse aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen aufzulösen, lehnten sie jedoch ab. Überhaupt nicht einverstanden waren sie mit dem Vorschlag, wichtige Kompetenzen namentlich bei der Lohnpolitik an die einzelnen Arbeitgeber wie SBB und Post abzutreten. Lohnneckdaten, Teuerungsausgleich, national einheitliche Lohnhöhen sowie Höchstarbeitszeiten sollten ihrer Ansicht nach weiterhin durch den Bundesrat festgelegt werden. Der SGB und die SP schlossen sich dieser Kritik an. Für die SVP hingegen enthielt das bundesrätliche Projekt immer noch zu viele einengende Vorschriften. Unterstützung fand die Regierung bei der CVP und der FDP, wobei letztere allerdings ebenfalls Kritik am Ausmass der Kompetenzzendelegation an die einzelnen Bundesbetriebe anmeldete. Für die Wirtschaftsverbände war die Reform zu zaghaft ausgefallen. Sie forderten, dass für die Bundesangestellten wie für alle anderen Beschäftigten das private Anstellungsrecht gemäss Obligationenrecht zur Anwendung kommen soll.<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 14.12.1998  
HANS HIRTER

Im Dezember leitete der Bundesrat dem Parlament seinen **definitiven Entwurf** zum Bundespersonalgesetz zu. Grundsätzlich hielt er dabei am Vernehmlassungsprojekt fest, ging aber doch in einigen Punkten auf die Forderungen der Gewerkschaften ein. So nahm er die Bestimmung auf, dass der Bundesrat **Minimalgehälter** sowie **Höchstarbeitszeiten** und die minimale Feriendauer für alle Beschäftigten (also auch diejenigen der SBB und der Post) festlegen kann.<sup>3</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 06.10.1999  
HANS HIRTER

Das **neue Bundespersonalgesetz** (BPG) wurde 1999 von beiden Räten behandelt; die Differenzvereinbarung konnte aber noch nicht abgeschlossen werden. Im Nationalrat beantragten Borel (sp, NE) und Spielmann (pda, GE) Nichteintreten, da die vorgeschlagenen Regelungen ein Ausdruck der grundsätzlich zu bekämpfenden Liberalisierungswelle seien, die letztendlich in einen Abbau der staatlichen Leistungen münden werde. Mit besonderem Nachdruck wandte sich Borel gegen die Einführung eines Leistungslohnsystems. Der Rückweisungsantrag fand nur bei einer Minderheit der SP-Fraktion Unterstützung und wurde mit 119:18 Stimmen abgelehnt. Zuwenig weit ging

hingegen das neue Gesetz für Bortoluzzi (svp, ZH). Er verlangte die Rückweisung an die Kommission mit dem Auftrag, einen Entwurf vorzulegen, der dem Bund mehr Freiheit in seiner Personalpolitik gibt. Die Post und die SBB wollte Bortoluzzi ganz aus dem Gesetz herausnehmen und ihnen damit keine über das Obligationenrecht hinausgehende personalpolitischen Verpflichtungen auflasten. Sein Antrag wurde nur von der SVP-Fraktion unterstützt und unterlag mit 111:24 Stimmen.

In der **Detailberatung** verlangte der Freisinnige Pelli (TI), dass auch bei Betrieben, welche zur Post oder der SBB gehören, das Personal vollumfänglich dem Bundespersonalgesetz unterstellt wird. Der Bundesrat widersetzte sich vergeblich diesem namentlich von der SP unterstützten Antrag, der es seiner Meinung nach den beiden Betrieben praktisch verunmöglichen würde, mit anderen Unternehmen gemeinsame Firmen zu betreiben. Mit 83:80 Stimmen wurde die Forderung angenommen. Zu einer grösseren Debatte führte die Bestimmung, dass für arbeitsrechtliche Fragen, welche nicht durch das Personalgesetz geregelt sind, die Bestimmungen des Obligationenrechts gelten. Die SP bekämpfte diese Version erfolglos. Ihrer Meinung nach würden, angesichts der Konzeption des BPG als Rahmengesetz, viele Bereiche unter diese Klausel fallen, und damit könnten den Besonderheiten der staatlichen Anstellungsbedingungen gegenüber denjenigen der Privatwirtschaft zuwenig Rechnung getragen werden. Eine weitere Niederlage erlitt die Ratslinke bei den **Kündigungsbestimmungen**. Ihr Streichungsantrag für die Regelung, dass der Bund bei Umstrukturierungen Kündigungen aussprechen kann, wenn dem betroffenen Personal keine zumutbare andere Arbeit angeboten werden kann, unterlag mit 89:68 Stimmen. Bei der Frage der Einführung einer **Leistungslohnkomponente** unterlag der Streichungsantrag der Linken ebenfalls. Nicht durchsetzen konnte sich aber auch die vor allem von der SVP getragene Forderung, dass die Funktionskomponente maximal 60% betragen dürfe, um ausreichenden Spielraum für die leistungsmässige Differenzierung der Löhne zu erhalten. Konform zur neuen Bundesverfassung, welche eine gesetzliche Begründung für Einschränkungen des **Streikrechts** verlangt, stimmte der Rat einer Formulierung zu, welche den Bundesrat ermächtigt, in drei Fällen das Streikrecht für bestimmte Personalkategorien aufzuheben oder einzuschränken: bei Gefährdung der Staatssicherheit, bei Beeinträchtigung der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen sowie zur Wahrung von aussenpolitischen Interessen. Ein von der SVP gefordertes generelles Streikverbot mit Ausnahmeregelungen konnte sich nicht durchsetzen. In der Gesamtabstimmung wurde das neue Gesetz mit 58:21 Stimmen bei 40 Enthaltungen angenommen. Die Gegenstimmen stammten zu zwei Dritteln aus der SVP-Fraktion und zu einem Drittel aus der SP (namentlich von ihren welschen Vertretern) und der PdA. Der Rest der SP wie auch die Grünen enthielten sich der Stimme.<sup>4</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 23.09.2005  
HANS HIRTER

Im September legte der Bundesrat die Botschaft für die **Totalrevision des Gesetzes über die Pensionskasse des Bundespersonals** (PUBLICA-Gesetz) vor. Diese enthält die neu konzipierten Vorschriften über die Organisation und die versicherungstechnischen Regeln. Die noch nicht Pensionierten müssten demnach die Hauptlast der Kassensanierung selbst tragen. Neben dem vom Parlament ultimativ verlangten Wechsel vom bisherigen Leistungs- zum Beitragsprimat beinhaltet die Reform auch eine Senkung des technischen Zinssatzes (weitgehend finanziert über Beitragserhöhungen) und die Erhöhung des ordentlichen Pensionsalters von 62 auf 65 für alle, also auch für diejenigen, die bereits vierzig Jahre beim Bund gearbeitet haben. Zudem beantragte der Bundesrat, die im Vorjahr beschlossenen dringlichen Sanierungsmassnahmen ins ordentliche Recht zu überführen (u.a. Verzicht auf garantierten Teuerungsausgleich). Die bereits Pensionierten sollen hingegen geschont werden. Für sie schlägt der Bundesrat die Schaffung einer besonderen, vom Bund getragenen Rentnerkasse vor, welche ihnen die Auszahlung der früher versprochenen Leistungen garantiert. Für die Pensionskassen der bundeseigenen Betriebe Post und SBB bestanden ebenfalls Pläne zur Ausgliederung der Rentenkasse für die bereits Pensionierten. Entscheide zugunsten dieser von der SVP bekämpften Massnahme wurden aber noch nicht getroffen.<sup>5</sup>

# Öffentliche Finanzen

## Voranschlag

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 29.09.1997  
EVA MÜLLER

Der Bundesrat gab für den Voranschlag 1998 ein Zieldefizit von CHF 5.5 Mrd. vor. Im Juni sah er sich in einer ersten Runde jedoch mit Departementseingaben konfrontiert, die mit CHF 7.2 Mrd. im Minus lagen; nach den Sommerferien reduzierte sich der Fehlbetrag auf CHF 5.8 Mrd. Für die fehlenden CHF 300 Mio. griff der Bundesrat zum Rotstift und kürzte als Hauptposten CHF 100 Mio. bei der SBB und mit einem auf drei Jahre befristeten Bundesbeschluss weitere CHF 50 Mio. beim Bundespersonal. Das Budget erreichte damit das angestrebte Defizit von CHF 5.5 Mrd. (1997: 5.8 Mrd., unter Berücksichtigung der Kreditsperre). Dazu kamen allerdings drei **Sonderfaktoren**: Eine **einmalige Zahlungsspitze von CHF 1.85 Mrd. an die SBB** (Die CHF 1.85 Mrd. stellen keine Mehrausgabe dar. Da der Infrastrukturbeitrag an die SBB (Amortisation, Zinsen und Unterhalt) im Rahmen der Bahnreform von 1998 an nicht mehr nach-, sondern vorschüssig abgegolten wird, fällt er 1998 aber doppelt an), das Investitionsprogramm mit CHF 140 Mio. und ein rückzahlbares Darlehen an die Arbeitslosenversicherung (ALV) von zusätzlichen CHF 500 Mio. Eingerechnet dieser Sonderfaktoren ergab sich ein **Defizit von knapp CHF 7.4 Mrd.** und ein Ausgabenwachstum von 6,9%. Bereinigt um die drei Sonderfaktoren wies der zuhanden des Parlaments verabschiedete Voranschlag 1998 noch ein Ausgabenwachstum von knapp CHF 600 Mio. oder 1,3% aus. Dieses ist fast ausschliesslich auf die übrigen Sozialversicherungen (AHV, IV und Krankenversicherung), die Betreuungskosten für Asylbewerber und Flüchtlinge sowie den Strassenbau zurückzuführen. Bedingt durch die erwähnten Sonderfaktoren wird die Staatsquote gemäss EFD auf 12,4% des BIP ansteigen. Bei den **Einnahmen** rechnet das EFD für 1998 mit einer Zunahme von CHF 1.5 Mrd. oder 3,8%. Bei den Fiskaleinnahmen fallen die budgetierten Veränderungen bei der Mehrwertsteuer (+700 Mio.), der Verrechnungssteuer (+550 Mio.), den Stempelabgaben (+475 Mio.) und der Mineralölsteuer (+350 Mio.) gegenüber 1997 am stärksten ins Gewicht. Die Zunahme bei der Verrechnungssteuer hängt mit dem Veranlagungs- und Abrechnungsverfahren zusammen, das zu einnahmenstärkeren geraden Jahren führt. Bei der Mineralölsteuer entspricht der Zuwachs in etwa dem Einnahmefall des Vorjahres, der mit der Einführung des Mineralölsteuergesetzes zusammenhängt. Dem Voranschlag wurden eine schrittweise Erholung der Konjunktur, aber auch eine geringfügig höhere Teuerung zugrundegelegt. Einnahmen- und Ausgabenentwicklung basieren auf der Annahme eines Wirtschaftswachstums von real 1,5%.<sup>6</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.12.1979  
HANS HIRTER

Das 1978 vom Volk knapp abgelehnte **Zeitgesetz**, welches den Bundesrat zur Einführung der Sommerzeit ermächtigt hätte, kam unerwarteterweise bereits im Berichtsjahr wieder zu Aktualität. Hatte bisher die Mehrheit der Deutschschweizer dieser seit einigen Jahren von Frankreich und Italien praktizierten Zeitregelung wenig Interesse abgewinnen können, so änderte sich dies mit der Ankündigung, dass ab 1980 auch in Deutschland, Österreich und noch weiteren Staaten die Sommerzeit gelten soll. Zugunsten der Einführung der Sommerzeit hatten die beiden Basel und Schaffhausen Standesinitiativen eingereicht. Nach Ansicht der Landesregierung war damit eine neue Lage entstanden, welche es vertreten liess, die vom Souverän zurückgewiesene Vorlage bereits nach einem Jahr erneut zu präsentieren. **Interessiert** an der Gleichschaltung unserer Uhren mit denjenigen des übrigen Europa sind **in erster Linie die SBB**, die im Falle eines schweizerischen Alleingangs mit jährlichen Mehrkosten von rund CHF 10 Mio. rechnen. Die Nachteile, welche die Landwirte – sie waren die Hauptopponenten der ersten Vorlage von der Sommerzeit befürchten, können nach Ansicht des Bundesrates durch organisatorische Vorkehrungen (z.B. die Verschiebung der Milchablieferzeiten) in engen Grenzen gehalten werden. Der Entwurf zum Zeitgesetz passierte den Ständerat ohne grosse Diskussion. Der Nationalrat, der die Vorlage in derselben Session hätte beraten sollen, zeigte sich wesentlich zurückhaltender; Mit 88:86 Stimmen beschloss er die Rückweisung an die Kommission. In der Presse wurde dieses Votum weniger als Entscheid gegen die Einführung der Sommerzeit gewertet denn als Referenz an die Mehrheit der Stimmbürger, welche seinerzeit die erste Vorlage abgelehnt hatte.<sup>7</sup>

Lors de la **campagne pour l'arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**, les partisans de l'abrogation de la disposition – à savoir la quasi-totalité des partis politiques et l'ensemble des milieux économiques – ont principalement fait valoir que la construction de places de parc auprès des gares ferroviaires n'était plus, pour des raisons de rigueur budgétaire, une priorité pour la Confédération, qui devait se concentrer désormais sur ses tâches principales. Il fut également relevé que le but recherché par la disposition en question avait été en grande partie atteint puisque quelque 7'800 places avaient été ainsi créées.

Les opposants – les associations de défense des transports publics ainsi que le TCS et l'ACS – ont pour leur part argué que la disparition des subsides fédéraux porterait un coup sans doute fatal au développement de nouveaux parkings à proximité des gares et prêterait de ce fait la politique de transfert du trafic de la route au rail. Cette conséquence néfaste pour l'environnement était par ailleurs d'autant plus inacceptable que l'économie réalisée était bien relative en regard du déficit de la Confédération.<sup>8</sup>

Au mois de mars, le peuple et les cantons étaient appelés à se prononcer sur une mesure d'économies impliquant une modification constitutionnelle. Il leur était en effet proposé d'abroger la disposition relative à la participation financière de la Confédération à **l'aménagement des places de parc auprès des gares**. L'économie réalisée par une telle mesure se chiffrait à quelque 20 millions de francs. A la suite d'une campagne et d'un vote ne mobilisant que très peu les citoyens, le souverain a accepté relativement facilement la modification proposée par 56% de oui et 11 6/2 cantons. Les cantons les plus favorables à cette mesure d'économies furent les cantons de Zurich, Berne, Bâle-Ville et Lucerne. Il est à relever que parmi les cantons rejetant l'abrogation constitutionnelle se trouvaient tous les cantons romands, à l'exception de celui de Genève.

#### **Arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares.**

##### **Votation du 10 mars 1996**

Participation: 31.0%

Oui: 741'219 (53.9%) / cantons: 11 6/2

Non: 632'792 (46.1%) / cantons: 9

Mots d'ordre:

- Oui: PRD (5\*), PDC (6\*), UDC (3\*), PL (2\*), PE (2\*), AdI, PdT, PdL (1\*), DS (2\*), PEP, Vorort, USAM, USS, ATE

- Non: PdT, Union des villes de Suisse, Union des transports publics, Litra, TCS, ACS, FRS

- Liberté de vote: PS (2\*)

\* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes<sup>9</sup>

L'**analyse VOX** a relevé qu'à l'origine du comportement de vote des citoyens favorables à la modification constitutionnelle figurait avant tout le souci de ménager les finances fédérales. Parmi les opposants, des raisons liées à la promotion des transports publics, ainsi que, subsidiairement, la crainte que les communes ne voient leur budget alourdi, ont été les éléments déterminant le refus. En ce qui concerne le lien entre comportement de vote et affinités partisans, il est à souligner que seuls les électeurs proches du PDC n'ont pas voté conformément aux recommandations de leur parti. Les sympathisants socialistes ont pour leur part rejoint majoritairement le camp des partisans.<sup>10</sup>



## Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

La direction générale des CFF, à l'occasion de son rapport intermédiaire sur Rail 2000, a annoncé une nouvelle explosion du coût prévu pour la réalisation de l'ensemble du projet. Chiffré à CHF 5.4 milliards en 1985, à CHF 7.5 milliards en 1989, c'est une somme de CHF 9 milliards qui fut avancée en 1990 (+ 66% par rapport à 1985). Cet accroissement, s'il est dû, en partie, au renchérissement, provient également, pour beaucoup, des mesures de protection de l'environnement et des multiples entraves posées par de longues procédures. A ce propos, le Conseil fédéral a mis en consultation, en fin d'année, **un projet d'arrêté fédéral urgent (AFU) dont le but est d'accélérer la procédure d'approbation des plans**, chaque nouveau délai alourdissant notablement la facture finale. Alors que le système en vigueur, régi par la loi sur les chemins de fer, comporte trois instances compétentes pour traiter les recours, l'AFU envisage de ne plus en conserver que deux, à savoir le DFTCE et le Tribunal fédéral. Il prévoit, de surcroît, la fixation de délais légaux pour le traitement des dossiers et une meilleure coordination en ce qui concerne le remembrement parcellaire et l'expropriation. Le Conseil des Etats a, pour sa part, transmis un postulat (Po. 89.742) de sa commission des transports et du trafic demandant à ce que, dans le cadre des grands projets ferroviaires de la Confédération, l'Office fédéral des transports dispose d'un effectif en personnel suffisant afin que l'approbation des plans soit menée rapidement.<sup>11</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 28.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Le budget 1991 des CFF**, comme celui de 1990, réalise l'équilibre des comptes, charges et produits atteignant chacun CHF 5719.7 millions. Un excédent de produit de 20 millions est prévu, qui doit être reporté aux contributions pour l'infrastructure, portant la part des CFF dans ce domaine à 45 millions. Cependant, la situation n'est guère satisfaisante; l'alourdissement des charges est important et provient toujours, en grande partie, des frais de personnel. Le taux global de couverture des charges, de 80.4 pour cent, est en baisse de 0.4 pour cent par rapport au budget précédent. Il en résulte une nouvelle augmentation des frais de la Confédération, qui atteindront 1'799 millions dont 1'110 millions pour les dépenses d'infrastructure non-couvertes par les CFF. Préoccupé par cette situation, le postulat Schmidhalter (pdc, VS) (Po. 88.819), transmis par le Conseil national, a demandé aux CFF d'élaborer un programme de rationalisation et de revoir la structure de leur direction afin d'enrayer la détérioration de leur rendement. Par ailleurs, les Chambres ont pris acte du plan à moyen terme 1992-1996 des CFF qui met en évidence une forte augmentation des coûts d'infrastructure ne pouvant que grever toujours plus les finances fédérales.<sup>12</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 30.05.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de **révision de la loi sur les chemins de fer**. Répondant à certaines interventions aux Chambres, ce texte prévoit de soutenir le trafic régional, notamment par une égalité de traitement dans le versement d'indemnités entre CFF et entreprises concessionnaires et une participation des cantons à ces contributions de même importance que celle de la Confédération.<sup>13</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Contrairement aux années précédentes, où les CFF ont réussi à équilibrer leurs comptes, il est prévu, dans le **budget 1992**, un **déficit de CHF 107 millions**; tandis que le total des produits devrait se monter à CHF 6'229.3 millions, celui des charges devrait être de CHF 6'336.3 millions. De plus, le taux de couverture des charges passera probablement au-dessous de 80 pour cent. La hausse des dépenses est notamment due aux frais de personnel qui s'accroîtront probablement de 11.9 pour cent. Les relèvements tarifaires prévus ainsi qu'une augmentation de CHF 239 millions des prestations fédérales ne suffiront donc pas à compenser l'alourdissement important des charges de la régie. En outre, pour la première fois sous le régime du mandat de 1987, la régie ne pourra pas verser de contributions pour l'infrastructure. Pour sa part, le Conseil fédéral s'est refusé à dépasser la barre fatidique des deux milliards de francs pour sa participation, et a même décidé de diminuer la somme budgétisée par les CFF de 48 millions, ce qui la porterait à 1990 millions, soit une augmentation de 10.6 pour cent par rapport au budget 1991. Il a demandé, de surcroît, que le déficit prévu soit résorbé. Si le parlement a adopté ce budget, de nombreuses voix se sont élevées contre cette croissance continue des dépenses. Les plus virulents furent les automobilistes et les libéraux, qui ont notamment proposé que les CFF ferment des lignes non rentables sans se préoccuper des intérêts régionaux. A cette occasion, A. Ogi a déclaré qu'une décision politique s'imposait face au problème de la prise en charge croissante des CFF

par la Confédération et qu'il fallait définir combien la collectivité était prête à payer.<sup>14</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le **budget 1993**, ainsi que le plan à moyen terme 1994-1998, annoncent une nouvelle dégradation de la situation financière de la régie. Le déficit devrait atteindre CHF 234 millions en 1993 avec un total des recettes de CHF 6.466 milliards et des dépenses de 6.7 milliards, ceci malgré un accroissement des contributions de la Confédération de 9 pour cent (CHF 2.17 milliards). Le taux de couverture des charges diminuera encore pour se situer à 76.4 pour cent. Afin de freiner cette évolution, la régie a annoncé un abaissement de l'effectif en personnel de 440 unités pour ces prochaines années.<sup>15</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Si le **parlement a adopté le budget**, de nombreux députés, bourgeois essentiellement, ont néanmoins fait part de leurs préoccupations quant à la détérioration importante des finances de la régie. Au Conseil national, les radicaux, soutenus par une partie des libéraux, la Lega, les démocrates suisses et les automobilistes firent même une demande de renvoi en raison du trop gros déficit budgétisé; elle fut toutefois assez largement repoussée. Pour leur part, les démocrates-chrétiens, les socialistes et les démocrates du centre ont défendu ce budget en estimant qu'il fallait donner la priorité aux transports publics.<sup>16</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.12.1993  
SERGE TERRIBILINI

Malgré les efforts entrepris en matière d'économies, la baisse des intérêts et les bons résultats des comptes 1993, les CFF n'ont pas pu présenter un **budget 1994** équilibré en raison de la persistance de la récession. Celui-ci prévoit un déficit de CHF 201.6 millions (produits: 6'466.6 millions, charges: 6'668.2 millions). Cependant, les charges de la Confédération ne devraient augmenter que de 3.1 pour cent (pour se porter à CHF 2'483 millions). Cela impliquera, selon le Conseil fédéral, d'importantes mesures de rationalisation. En particulier, le gouvernement a précisé que l'indemnité pour le transport régional de voyageurs ayant explosé de 1990 à 1993 (de CHF 550 à 725 millions), il convenait de la stabiliser dès 1994 et pour les années à venir, sans réduire par trop les prestations.<sup>17</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 14.10.1994  
SERGE TERRIBILINI

Soutenus par leur population et les communes concernées, **les cantons consultés ont tous demandé plus de tunnels** (au total 30 km supplémentaires pour le Gothard et 12 pour le Lötschberg) et ont rejeté les variantes proposées. Pour le Lötschberg, Berne et le Valais se sont opposés à l'abandon provisoire prévu par la variante de base du tunnel de Niesen dans le Kandertal (BE) ainsi que celui allant vers Mundbach (VS). Ils ont également réclamé que le Gothard et le Lötschberg soient traités sur un pied d'égalité. Concernant le Gothard, les exigences des cantons conduiraient à ce que pratiquement toute la ligne soit enterrée. Uri a considéré que les variantes des CFF ne respectaient ni l'homme, ni l'environnement et a refusé qu'elles passent dans la vallée de la Reuss. Il a lui-même débloqué des fonds pour étudier un tracé dans la montagne. Schwytz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwytz et a également souhaité une ligne souterraine. Il a en outre exigé un raccordement entier pour Arth-Goldau. Le Tessin s'est prononcé pour l'enterrement de la ligne peu après Biasca et le prolongement du tunnel jusqu'à Lugano et non jusqu'à Taverne. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les vœux du canton, Bellinzzone devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.<sup>18</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 20.01.1998  
LAURE DUPRAZ

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, le **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.<sup>19</sup>

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.<sup>20</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 02.09.1998  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis son **message** sur la convention relative aux prestations entre la Confédération et les CFF. La convention comprend deux projets d'arrêtés fédéraux de portée générale. Le premier concerne la **convention sur les prestations** entre la Confédération et les CFF pour la période de **1999 à 2002**. Le second a trait au **plafond de dépenses** pour l'infrastructure des CFF. La convention définit l'orientation stratégique, les objectifs et l'offre des prestations dans les secteurs des transports et de l'infrastructure. Les CFF devront réaliser un bénéfice dans le secteur des transports. Le secteur de l'infrastructure devra réduire ses coûts et accroître le taux d'utilisation du réseau ferroviaire, améliorant ainsi sa productivité. La Confédération assumera le rôle du propriétaire et celui du commanditaire des offres de transport. Pour le trafic régional et le trafic combiné, les cantons et la Confédération payeront les trains non rentables qu'ils auront commandés. Le plafond des dépenses ne portera que sur les prestations pour le secteur de l'infrastructure. La convention et le plafond des dépenses, respectivement instrument de conduite et instrument de gestion, constituent les éléments fondamentaux de la réforme des chemins de fer et permettent de présenter les objectifs de la politique des transports. Au moyen de la convention et du plafond de dépenses, la Confédération codéterminera les objectifs de l'entreprise, mais le conseil d'administration des CFF aura une responsabilité plus étendue en matière de gestion. Tous les quatre ans, les CFF devront présenter au parlement un rapport sur la période de convention écoulée, conjointement avec la nouvelle convention sur les prestations qui remplace le budget des CFF. Le Conseil fédéral approuvera le rapport de gestion, les comptes annuels et le budget. La nouvelle SA devra présenter un résultat d'exploitation positif. Les grandes infrastructures ferroviaires financées par le fonds spécial n'entrent pas dans la convention. Seules les infrastructures courantes sont concernées, elles seront payées par la Confédération par une participation maximale de CHF 5,8 milliards. Les règles de conduite, concernant l'accès au réseau, la fixation des prix des sillons, les indemnités pour les services commandés et le trafic régional, seront fixées à part dans une série d'ordonnances. Concernant le trafic régional, les cantons définiront le niveau des prestations avec l'aide de la Confédération qui les subventionnera à 68%. Les cantons signeront des conventions particulières avec les CFF ou les entreprises concessionnaires.<sup>21</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 07.12.1998  
LAURE DUPRAZ

Au cours de la session d'hiver, le **Conseil des Etats** est entré facilement en matière sur le projet de l'exécutif. Le parlement ne pouvait que l'accepter ou le rejeter en bloc, sans en modifier les dispositions. Les députés ont insisté sur la nécessité de donner plus d'autonomie aux CFF, dans le cadre de l'ouverture du marché et face à la concurrence de la route. Moritz Leuenberger a accordé que la convention avait un caractère très général et abstrait et qu'elle ne contenait pas d'éléments de la stratégie de la Confédération concernant la politique régionale, sociale ou salariale des CFF. Il précisa que ces éléments prendraient forme dans le cadre d'ordonnances du Conseil fédéral. En définitive, **la petite Chambre a adopté à l'unanimité les deux projets d'arrêtés fédéraux** du gouvernement.<sup>22</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.12.1998  
LAURE DUPRAZ

Saisi du projet lors de la même session, le **Conseil national** est entré en matière sans opposition, mais il a émis beaucoup de doutes et de questions concernant la convention sur les prestations. Les rapporteurs de la CTT ont souligné la nécessité d'accepter la convention qui est une suite logique de la réforme des chemins de fer. Plusieurs parlementaires se sont plaints du manque d'informations et de précisions relatif aux engagements des CFF. Ils auraient souhaité que soient mis en place des indicateurs ou des standards de gestion. Le PS s'est montré inquiet pour la situation du personnel des CFF. Ses députés ont souligné la responsabilité que le parlement avait en matière de politique sociale, envers les 30'000 employés des CFF. Dans l'examen de détail de **l'arrêté concernant la convention sur les prestations**, la majorité de la CTT demanda que le Conseil fédéral soumette les objectifs stratégiques applicables aux CFF à l'approbation du parlement d'ici au 31 mars 1999. Une proposition de minorité Binder

(udc, ZH) réclama la soumission au parlement, d'ici au 30 juin 1999, de toute une série de précisions concernant les indicateurs de mesures, les objectifs à atteindre, les principes de politique tarifaire pour le trafic des voyageurs et les directives à appliquer dans les participations éventuelles. Les deux propositions ont été rejetées, respectivement par 76 voix contre 70 et par 83 voix contre 68. Elles ont été combattues par le PRD, l'UDC et le PDC. La CTT a ajouté un nouvel article demandant au Conseil fédéral de soumettre au parlement la convention pour les années 2003-2006, au plus tard le 31 mars 2002. Concernant **l'arrêté relatif au plafond de dépenses** pour l'infrastructure des CFF, une minorité de gauche réclama d'élever le plafond à CHF 6,45 milliards, puis une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda de le porter à CHF 6 milliards. Ces deux propositions furent écartées. De retour au **Conseil des Etats**, les sénateurs ont accepté le nouvel article introduit par le National sur la date de soumission de la prochaine convention.<sup>23</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.08.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil National a accepté la **loi fédérale sur l'assainissement des Chemins de fer fribourgeois (GFM)** par 126 voix contre 34. Les députés n'ont pas suivi la Commission et ont donné leur aval au crédit de CHF 5,5 millions promis par le Conseil fédéral. Cette dernière proposait de réduire le montant d'un million. Les CHF 4,5 millions correspondaient à la participation de la Confédération au capital. Quant au million manquant, elle proposait, vu que le canton de Fribourg avait déjà fourni sa contribution, de s'adresser aux petits actionnaires (6,4%) et à la Banque cantonale. Le Conseil des Etats a également accepté la loi. Toujours dans le même registre, les cantons d'Argovie et de Lucerne ont signé avec les CFF et la Confédération un contrat pour **l'assainissement du Seetalbahn**. Dans le conflit, entre les CFF et les MThB (Mittelthurgaubahn), l'OFT a tranché et la Confédération prendra en charge l'assainissement de la ligne Schaffhouse-Romanshorn pour un coût de CHF 60 millions. En 1997, les MThb avaient repris la ligne des CFF à leur compte et avaient ensuite constaté le besoin d'un assainissement qu'ils avaient pris en charge.<sup>24</sup>

**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.<sup>25</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 25.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

Die Räte billigten die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2007-2011** mit einem Zahlungsrahmen von CHF 5,88 Mrd. Davon entfallen rund CHF 1,8 Mrd. auf die Betriebskosten und CHF 4,1 Mrd. auf Investitionen (CHF 3,7 Mrd. für Substanzerhaltung). Bundesrat Leuenberger erklärte mit Hinweis auf die Entlastungsprogramme 2003 und 2004, dass der Zahlungsrahmen derart knapp berechnet sei, dass sich die SBB Kürzungsübungen nicht mehr ohne weiteres gefallen lassen könnten. Zum Infrastrukturfonds siehe hier.<sup>26</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 31.05.2007  
NICOLAS FREYMOND

Alors que la **caisse de pension des CFF** est en situation de découvert depuis plusieurs années, le Conseil fédéral a chargé le Département des finances (DFF) et le DETEC d'élaborer un projet d'assainissement destiné à la consultation. Ce mandat exige que le projet présente trois modèles impliquant le soutien de la Confédération pour des montants respectifs de CHF 2,9 milliards, CHF 1,4 milliards et CHF 0,7 milliard. Le DETEC et le DFF devront en outre examiner les répercussions d'une solution sans contribution de la Confédération.<sup>27</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.11.2007  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a approuvé, fin novembre, la création d'une **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (II)**. Dans le message ad hoc, il souligne l'importance de ce projet pour l'aménagement du trafic d'agglomération entre Lugano, Varese et Côme, notamment grâce à la concrétisation du RER binational Tessin-Lombardie (TILO). La Confédération et le canton du Tessin financeront à parts égales la construction de la section suisse de cette extension (6,5 km) devisée à CHF 134 millions. En 2006, les Chambres ont d'ores et déjà alloué CHF 67 millions à ce projet par le biais de l'arrêté fédéral du 6 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure.<sup>28</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 22.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

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

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

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats s'est rallié à la chambre du peuple concernant la délégation des tâches de sécurité à des entreprises privées et le maintien de la possibilité d'équiper les agents de sécurité d'armes à feu, sur le fond d'un clivage gauche/droite identique et d'un rapport des forces similaire. Il a par contre rejeté l'extension des compétences de la police des transports votée par le Conseil national au motif qu'elle empiétait sur les compétences des polices cantonales. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé le projet modifié de LOSETP par 19 voix contre 6 et 3 abstentions. S'agissant du second volet, la chambre haute a refusé l'extension du principe d'indemnisation dans le domaine des transports régionaux, jugeant que les moyens financiers faisaient défaut. Elle a par ailleurs décidé de soumettre les entreprises subventionnées à l'obligation d'attribuer au minimum deux tiers de leurs bénéfices à un fonds de réserve. Une fois que ce fonds atteindra 10% du chiffre d'affaires annuel, elles pourront cependant disposer librement de leurs excédents de recettes. Au vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a adopté le projet de loi sur la réforme des chemins de fer 2 à l'unanimité.<sup>29</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 23.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

L'Assemblée fédérale a renouvelé son approbation de l'extension du réseau CFF au moyen de la **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (II)**. Après l'octroi, en 2006, du financement de la part suisse du projet à travers l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, les chambres ont adopté la base légale nécessaire à sa réalisation, malgré l'opposition d'une minorité UDC au Conseil national qui exigeait que le Conseil fédéral présente préalablement un traité entre la Suisse et l'Italie coulant dans le marbre l'engagement financier du gouvernement italien. En septembre, l'OFT a délivré le permis de construire pour le tronçon suisse de la nouvelle ligne, soit quelque 6,5 kilomètres.<sup>30</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.11.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Département fédéral des finances (DFF) a mis en consultation le **projet d'assainissement de la caisse de pension des CFF**, dont le Conseil fédéral lui avait confié l'élaboration l'année précédente. Le projet propose quatre variantes pour combler le manque de CHF 2,9 milliards. Si une variante ne prévoit aucune participation financière de la Confédération, les trois autres impliquent une recapitalisation des CFF respectivement à hauteur de CHF 0,7, 1,7 et 1,9 milliard. Les CFF ont estimé que seule la variante maximale, additionnée d'une réserve pour fluctuations de valeurs (soit une contribution totale de CHF 3,2 milliards), constituait une solution durable. Cependant, le Conseil fédéral privilégie nettement la variante à CHF 0,7 milliard, grâce à laquelle le taux de couverture atteindrait 97%, contre 92,4% à fin 2007. La Conférence des directeurs cantonaux des finances a communiqué sa préférence pour une solution autonome, financée par les CFF, leurs employés et rentiers, voire, si nécessaire, par leurs clients, au moyen d'une hausse des tarifs. Le PRD, l'UDC et Economiesuisse ont également rejeté les variantes prévoyant une contribution étatique. À l'inverse, les syndicats SEV et USS, ainsi que le PS, ont prôné la contribution fédérale maximale de CHF 3,2 milliards. Le PDC s'est quant à lui rallié à la position du Conseil fédéral (CHF 0,7 milliard), tandis que personne n'a soutenu la variante à CHF 1,7 milliard.<sup>31</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 10.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

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

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 23.06.2010  
NICOLAS FREYMOND

Vu l'importance du montant, l'OFT a mandaté une contre-expertise. Le Conseil fédéral n'en a toutefois pas attendu le résultat pour adopter le **message sur le financement de l'infrastructure ferroviaire** suisse (CFF et chemins de fer privés) et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2011-2012. Ce projet concrétise l'harmonisation du financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés entérinée par les chambres lors de l'adoption, en 2008, de la loi sur la réforme des chemins de fer 2. Le gouvernement y définit les objectifs de développement de l'infrastructure ferroviaire financée ou cofinancée par la Confédération, ainsi que les moyens alloués pour les années 2011 et 2012. Le message comporte une modification de la loi sur les Chemins de fers fédéraux (LCFF) ramenant, à titre transitoire, de 4 à 2 ans la période du financement, ainsi que trois projets d'arrêtés fédéraux. Si le premier concerne l'approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF, les deuxième et troisième portent respectivement sur le financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés suisses pour les années 2011 et 2012. Globalement, le Conseil fédéral demande un crédit de CHF 4'542 millions pour les années 2011 et 2012, à raison de CHF 3'322 millions pour l'infrastructure des CFF (+ CHF 332 millions par rapport à la convention 2007-2010) et CHF 1'220 millions pour celle des chemins de fer privés (+ CHF 87 millions). Ces montants sont uniquement destinés à garantir l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure existante. En raison du programme de stabilisation des finances fédérales, le gouvernement a renoncé à proposer des investissements pour le développement du réseau ferroviaire.<sup>33</sup>

Le Conseil fédéral a adopté le message sur la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) relative **l'assainissement de la caisse de pension des CFF (CP CFF)**. Conformément à ce qu'il avait annoncé au terme de la consultation, l'année précédente, le gouvernement propose que la Confédération contribue à l'assainissement à hauteur de CHF 1,148 milliard. Ce montant couvre les surcoûts liés aux prestations vieillesse versées jusqu'en 2006, lors du passage du système de primauté des prestations à celui de primauté des cotisations, ainsi que les pertes générées par l'abaissement du taux d'intérêt technique de 4% à 3,5%. Il ne permettra pas à lui seul de redresser le taux de couverture de la CP CFF, qui s'élevait à 84,4% à fin 2009. C'est pourquoi le conseil de fondation de la caisse et la direction des CFF ont annoncé, en 2009 déjà, des mesures complémentaires consistant en une participation substantielle des CFF (CHF 1,32 milliard) et de leur personnel (CHF 1,22 milliard), de sorte à retrouver une couverture complète d'ici à 2019.

Lors de la session d'hiver, le Conseil des Etats est entré en matière sur cette modification de la LCFF. Lors de la discussion par article, une minorité Stähelin (pdc, TG) a proposé d'introduire une disposition excluant explicitement la possibilité pour les institutions de prévoyance d'autres entreprises concessionnaires de solliciter une contribution similaire de la part de la Confédération. Jugeant inutile cette précision, dans la mesure où la LCFF ne concerne en aucune manière ces autres entreprises, les sénateurs ont rejeté, par 26 voix contre 15, cette proposition d'amendement et adopté, sans autre débat et à l'unanimité, la loi telle que présentée par le Conseil fédéral.<sup>34</sup>

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

Au Conseil national, la modification de la LCFF et la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF n'ont pas suscité de discussion et ont été adoptées, respectivement à l'unanimité et par 170 voix contre 1. Sur proposition de la majorité de la CTT-CN, les députés ont ensuite décidé, par 110 voix contre 67, d'**augmenter de CHF 140 millions le crédit consacré à l'infrastructure des CFF**. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté ce deuxième arrêté par 146 voix contre 30. Quant à l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre basse a suivi le Conseil des Etats, par 152 voix contre 4. Lors de l'élimination des divergences, le Conseil des Etats s'est tacitement rallié à la chambre du peuple au sujet de la hausse du financement destiné au réseau des CFF.<sup>35</sup>

Nachdem der Ständerat die bundesrätliche Vorlage zur **Sanierung der SBB-Pensionskasse** im Vorjahr einstimmig angenommen hatte, beschäftigte sich im März der Nationalrat mit der Vorlage. Der Nichteintretensantrag einer Kommissionsminderheit aus SVP-Vertretern und einem CVP-Mitglied, die argumentierte, dass der Bund mit der Ausfinanzierung der Pensionskasse 1999 seiner Pflicht abschliessend nachgekommen sei, wurde deutlich abgelehnt. Mit einer parteipolitisch ähnlichen Verteilung (132 zu 42 Stimmen bei 7 Enthaltungen) entschied der Rat auch die Gesamtabstimmung. Die Schlussabstimmung passierte die Vorlage im Ständerat mit 42 Stimmen bei 2 Enthaltungen, jene im Nationalrat mit 137 zu 46 Stimmen der SVP bei 8 Enthaltungen.<sup>36</sup>



Im März des Berichtjahres unterbreitete der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zu den Bundesbeschlüssen über die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB** für die Jahre 2013–2016, über den Zahlungsrahmen der Finanzierung der Infrastruktur der SBB und über die Finanzierung der Infrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für denselben Zeitraum. Die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen werden neu statt für zwei für vier Jahre abgeschlossen. Der Bund stellte für den Ausgleich von ungedeckten Kosten in Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur sowie zur Finanzierung von Investitionen für die Jahre 2013–2016 insgesamt CHF 9,449 Mrd. bereit (SBB: CHF 6,624 Mrd.; Privatbahnen: CHF 2,825 Mrd.). Der Bund kompensiert die Aufstockung der Beträge durch eine Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds um CHF 650 Mio. Die Zielsetzungen für die Eisenbahninfrastruktur 2013–2016 bleibt im Wesentlichen gleich, sie umfasst die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Leistungsfähigkeit des Netzes, eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, eine Verbesserung der Interoperabilität sowie eine Erhöhung der Produktivität. Die Bundesbeschlüsse waren im Parlament unumstritten: Sie wurden im Ständerat im Juni und im Nationalrat im September des Berichtjahres ohne Gegenstimme gutgeheissen. Verschiedentlich wurde festgehalten, dass die Einstimmigkeit mit dem Wechsel zur FABI wohl ein Ende finden werde.<sup>37</sup>

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingssession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulats der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden solle, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.<sup>38</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 09.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Im März 2017 nahm sich der Nationalrat der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Eine Mehrheit der KVF-NR beantragte dem Rat, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die Auslagerung der SBB Cargo in eine eigene Unternehmung, die Regelung der Systemführerschaften im Güterverkehr sowie die Stärkung der Mitwirkungsrechte von Kantonen und Verkehrsverbänden bei Systemaufgaben in die Vorlage aufzunehmen. Die Bestimmungen zu den Passagierrechten sollten hingegen ausgegliedert werden. Eine Kommissionsminderheit Graf-Litscher (sp, TG) beantragte die Ablehnung der Rückweisung. Während sich die Ratslinke gegen die geforderte Auslagerung der SBB Cargo aussprach und auf die Vorlage eintreten wollte, sprach die Ratsrechte von einer unannehmbaren „Zementierung von schlechten Rechten und Pflichten“ – so Ulrich Giezendanner (svp, AG). Nationalrat Guhl (bdp, AG) hielt fest, dass die mit der Rückweisung verbundenen Aufträge zuhanden der Regierung durchaus in der Detailberatung im Rat eingebracht werden könnten – es wäre gerade die Aufgabe des Parlaments, solche Anpassungen von Regierungsvorlagen vorzunehmen. Die Anhänger der Rückweisung setzten sich trotzdem durch: Mit 98 zu 75 Stimmen (10 Enthaltungen) wies der Nationalrat das Geschäft gemäss dem Antrag der Kommissionsmehrheit an den Bundesrat zurück.<sup>39</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die **Organisation der Bahninfrastruktur** wurde im Juni 2017 im Ständerat behandelt. Nachdem der Nationalrat die Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat beschlossen hatte, drehten sich die Voten in der kleinen Kammer nicht um inhaltliche Fragen, sondern darum, ob der Rückweisung zugestimmt werden soll oder nicht. Sprecher aus allen Parteien stellten klar, dass alle strittigen Punkte in der Detailberatung geklärt werden könnten. Bundesrätin Leuthard bat den Rat, seine Aufgabe wahrzunehmen – eine Rückweisung bringe eigentlich nur Mehraufwand; inhaltlich würden sich die Räte früher oder später trotzdem um diese Vorlage kümmern müssen. Ohne Opposition lehnte der Ständerat die Rückweisung schliesslich ab und gab das Geschäft damit zurück an den Nationalrat.<sup>40</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 16.01.2018  
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2018 nahm die KVF-NR die Detailberatung zur **Organisation der Bahninfrastruktur** auf. Obschon sie in weiten Teilen dem Bundesrat folgte, wich sie auch in einigen Punkten ab: Mit 18 zu 5 Stimmen verwarf sie die Bestimmungen zur Systemführerschaft und ersetzte diese durch eine „einvernehmliche Branchenlösung“ – statt festzuschreiben, wer die Führung bei den technischen Systemen innehat, setzte die Kommission darauf, dass sich die Branchenvertreter bei Fragen um divergierende Systeme auf eine Lösung einigen können. Neu nahm die Kommission eine Bestimmung zum Fernbusverkehr auf. Unternehmen sollten nur dann Fernbus-Transporte durchführen dürfen, wenn diese im Fernverkehr zu keinen wesentlichen Konkurrenzierungen führen würden. Bezüglich der Zukunft der SBB Cargo hielt die KVF-NR fest, sie sei mit dem Bericht des Bundesrates zum Postulat der KVF-SR (15.3496) einverstanden. In der Gesamtabstimmung nahm die Kommission die Vorlage einstimmig an.<sup>41</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Ende Februar debattierte der Nationalrat über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Die meisten Änderungen, welche die KVF-NR dem Rat beantragt hatte, nahm dieser an. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) setzte sich jedoch gegen den Kommissionsantrag zur Konkurrenz-Klausel für Fernbusse durch, welcher mit Stichentscheid des Kommissionspräsidenten zustande gekommen war. Nationalrat Giezendanner sah im Kommissionsantrag, welcher Fernbusse nur zulassen wollte, wenn sie keine wesentliche Konkurrenzierung zu bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs darstellten, eine Rückkehr zur Planwirtschaft. Die Kommissionsminderheit wollte dagegen einen geregelten Wettbewerb zulassen. Bundesrätin Leuthard gab Giezendanner in dieser Frage Recht und der Rat folgte der Minderheit mit 122 gegen 69 Stimmen (2 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung zur Vorlage nahm die grosse Kammer die Organisation der Bahninfrastruktur mit 178 gegen 1 Stimme (bei 16 Enthaltungen) an.<sup>42</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.05.2018  
NIKLAUS BIERI

Ende Mai 2018 debattierte der Ständerat ausgiebig über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Während er in vielen Fragen dem Bundesrat und dem Nationalrat folgte, schuf er doch auch Differenzen: Hatte der Nationalrat bezüglich der Regulierung des Fernbus-Verkehrs entgegen des Antrags seiner Verkehrskommission auf schärfere Bestimmungen verzichtet, so folgte die kleine Kammer ihrer Kommission und erhöhte die Restriktionen für Fernbusanbieter. Bundesrätin Leuthard hielt fest, der Kommissionsantrag beinhalte «schon extrem viel Heimatschutz» und etwas Konkurrenz schade dem öffentlichen Verkehr bestimmt nicht – der Rat folgte trotzdem seiner Kommission. Weiter wollte der Ständerat die Regelung der Entschädigung von Passagieren bei Verspätungen dem Bundesrat überlassen und kippte die detaillierte Regelung aus der Vorlage. Die kleine Kammer nahm die Vorlage schliesslich einstimmig an.<sup>43</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 11.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Zu Beginn der Herbstsession 2018 nahm sich der Nationalrat erneut der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Es galt, die letzten verbliebenen Differenzen zum Ständerat zu diskutieren. Die KVF-NR hatte ihrem Rat in zwei Punkten (bei einer redaktionellen Korrektur im Behindertengleichstellungsgesetz und bei der Regelung der Entschädigung für Verspätungen) die Zustimmung zum Ständerat empfohlen, bei fünf Detailfragen im Eisenbahngesetz beantragte sie jedoch festhalten oder schlug neue Formulierungen vor. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) wollte bezüglich der Fernbus-Angebote eine liberalere Lösung, als Ständerat und KVF-NR vorgesehen hatten. Insbesondere aus der SVP erhielt die Minderheit Unterstützung, aber auch Bundesrätin Leuthard warb für «ein wenig Konkurrenz», was dem öffentlichen Verkehr sicher gut tue, und bat um Annahme des Minderheitenantrags. Mit 100 zu 89 Stimmen (keine Enthaltungen) nahm die Volkskammer jedoch den Mehrheitsantrag an, dessen Formulierung Nationalrat Burkart (fdp, AG) für die Kommission als «Kompromiss zwischen der liberalen Lösung des Nationalrates und der einschränkenden Lösung des Ständerates» bezeichnete. Auch bei den übrigen Punkten folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, so dass die Vorlage erneut an den Ständerat ging.<sup>44</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 20.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Noch in der Herbstsession 2018 nahm sich der Ständerat den fünf verbliebenen Differenzen in der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Die KVF-SR empfahl der Ständekammer, in allen Punkten dem Nationalrat zu folgen – für die Kommission hielt Ständerat Janiak (sp, BL) fest, es gehe nur um Formulierungsfragen und in einem Fall um eine Ergänzung, die aber «rein deklamatorischer Art» sei. Die Ratsmitglieder folgten den Kommissionsanträgen diskussionslos und bereinigten damit sämtliche Differenzen.<sup>45</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.09.2018  
NIKLAUS BIERI

In der Schlussabstimmung vom 28. September 2018 nahmen beide Räte die **Organisation der Bahninfrastruktur** einstimmig an: Der Nationalrat mit 192 Stimmen, der Ständerat mit 45 Stimmen, jeweils ohne Enthaltungen.<sup>46</sup>

## Umweltschutz

### Gewässerschutz

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 01.10.1973  
PETER GILG

Die **Revision der Verfassungsgrundlage für die Bewirtschaftung und Erhaltung des Wassers erfuhr im Nationalrat Korrekturen** in föderalistischem Sinne. Ein von den Sozialdemokraten, dem Landesring und einem Teil des Freisinns unterstützter Antrag, dem Bund eine umfassende Wasserrechtsbefugnis zu erteilen, drang nicht durch; die Ratsmehrheit unterstützte die vom Bundesrat empfohlene Beibehaltung einer abschliessenden Aufzählung der Bundeskompetenzen. Aufgrund von Vorschlägen aus Gebirgskantonen wurde darüber hinaus dem Bund das Recht verweigert, für seine eigenen Aufgaben – insbesondere für die Bedürfnisse der SBB – Wassernutzungen ohne volle Entschädigung in Anspruch zu nehmen, und ausdrücklich festgestellt, dass den Entwicklungsmöglichkeiten der Herkunftsgebiete des Wassers Rechnung zu tragen sei. Ausserdem räumte der Nationalrat der Trinkwassernutzung den Vorrang ein. Die Ausscheidung einer bisherigen Elektrizitätswirtschaftlichen Bestimmung des Artikels 24bis als neuer Artikel 24quater lehnte er ab und beauftragte den Bundesrat in einer Motion, einen eigentlichen Energiewirtschaftsartikel auszuarbeiten.<sup>47</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.03.1999  
LAURE DUPRAZ

## Lärmschutz

Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres un **message sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer**. Il propose deux arrêtés fédéraux, l'un sur la réduction du bruit, l'autre sur le financement de la réduction. Le projet prolonge également le délai pour l'assainissement du réseau ferré existant, fixé à 2002 dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Il prévoit d'achever la rénovation du matériel roulant à la fin 2009. A l'heure actuelle, environ 265'000 personnes habitant le long du réseau ferré suisse sont exposées à un bruit supérieur aux valeurs limites d'immission, ce qui leur donne droit à une protection appropriée. Fin 2015, au moins deux tiers de la population concernée devront être protégés par des mesures prises en dehors des bâtiments (amélioration du matériel roulant, parois antibruit). Les personnes qui seraient encore soumises à des nuisances sonores comprises entre la valeur limite d'immission et la valeur d'alerte devront être protégées par des fenêtres antibruit; la moitié des coûts sera prise en charge par la Confédération. En 1998, le peuple suisse avait accepté l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructures des transports publics garantissant le financement des mesures antibruit concernant les chemins de fer. Dès 2002, un montant de CHF 150 millions sera alloué chaque année pour diminuer les nuisances sonores du rail. Les coûts d'assainissement globaux sont estimés à **CHF 1.854 milliards** (prix de 1998), soit le montant **du crédit d'engagement**. 820 millions sont destinés à l'adaptation du matériel roulant, 750 millions à l'installation de parois antibruit et 120 millions à la pose de fenêtres insonores. Une provision de 150 millions sera constituée pour faire face aux éventuelles revendications formulées par des tiers ayant déjà pris des mesures, ainsi que CHF 14 millions pour les charges d'application supplémentaires de l'administration fédérale et les frais de personnel liés aux postes de durée limitée. Les coûts globaux évalués sont donc inférieurs au plafond de CHF 2.25 milliards pour les mesures antibruit, qui figure dans le message sur le financement des transports publics.<sup>48</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 23.09.1999  
LAURE DUPRAZ

Sur ce projet de l'exécutif, le **Conseil des Etats** est entré en matière sans opposition. Dans le premier arrêté, il a souhaité que l'exécutif établisse le plan prévu, comprenant les émissions sonores des installations ferroviaires fixes existantes, d'entente avec les cantons. Les sénateurs ont introduit une disposition qui permet aux propriétaires de renoncer à la construction d'un mur anti-bruit dans leur propriété, s'ils estiment suffisantes les fenêtres anti-bruit. Le projet du Conseil fédéral prévoit que la Confédération prendra à sa charge les frais des mesures de construction. Une proposition Büttiker (prd, SO) souhaitait y ajouter les frais d'exécution des cantons; elle fut rejetée par 15 voix contre 13. Enfin, le vote sur l'ensemble a obtenu l'unanimité. L'arrêté concernant le financement a également été approuvé à l'unanimité.<sup>49</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Au **Conseil national**, deux propositions demandaient d'augmenter la proportion de la population à protéger par des mesures techniques sur les véhicules ferroviaires et par des mesures de construction sur les installations ferroviaires fixes existantes, et donc de diminuer la part de la population devant être protégée par des mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants. Dans son projet, l'exécutif proposait qu'au moins deux tiers de la population soit protégée par les premières mesures, et un tiers par l'isolation acoustique. Des deux propositions, l'une (d'un député PS) réclamait 85% et 15%, l'autre (d'un député UDC) 75% et 25%. Elles furent rejetées au profit de la solution de l'exécutif, l'industrie n'étant alors pas en mesure d'apporter plus rapidement les modifications nécessaires à l'amélioration du matériel roulant. Le National a également souhaité que ce matériel, mis aux nouvelles normes, soit traité de manière privilégiée pour le calcul de la contribution destinée à couvrir les frais. La commission a supprimé la nouvelle disposition des Etats qui permettait aux propriétaires de renoncer à une construction d'un mur anti-bruit dans leur propriété. De plus, les mesures de construction sur les installations ferroviaires fixes devront être concentrées prioritairement sur les corridors de feroutage. Au vote sur l'ensemble, le projet a recueilli 130 voix contre 19. Dans l'arrêté sur le financement, le National a décidé que si l'objectif de réduction du bruit fixé ne pouvait pas être atteint dans le délai prévu, le Conseil fédéral soumettrait au parlement un arrêté fédéral sur un crédit d'engagement supplémentaire suffisamment tôt pour atteindre l'objectif. L'arrêté a été adopté par 138 voix contre 6.<sup>50</sup>

1) Presse vom 7.5.98.

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

- 3) BBI, 1999, S. 1597 ff.; NLZ und Lib., 15.12.98.
- 4) Amtl. Bull. NR, 1999, S. 2035 ff., 2052 ff., 2080 ff. und 2089 ff.; Presse vom 7.10.99.
- 5) BBI, 2005, S. 5829 ff. und 6905 f. (Korrekturen); Bund und NZZ, 24.9.05.; TA, 24.9.05.
- 6) AB NR, 1997, S. 164 ff.; Eidg. Finanzverwaltung, Botschaft zum Voranschlag 1998 und Bericht zum Finanzplan 1999-2001, Bern 1997; Lit. Pfammatter und Lit. Witschard
- 7) BO CE, 1979, p. 532 ss.; BO CN, 1979, p. 1498 ss.; BO CN, 1979, p. 1508 ss.; BaZ, 263, 9.1.1.79; 275, 22.11.79; Presse vom 15.10.79; TA, 248, 25.10.79; NZZ (sda), 259, 7.11.79; LNN, 278, 30.11.79.; FF, 1979, p. 1001 ss.
- 8) TW, 9.2.96; TA, 12.2.96; NQ, 19.2.96; QJ, 4.3.96.
- 9) FF, 1996, II, p. 1038 ss.; Presse du 11.3.96
- 10) Delgrande und Linder (1996), Analyse des votations fédérales du 10 mars 1996, Vox No 58.
- 11) BO CE, 1990, p.298s.; NZZ, 31.10.90; JdG, 6.11.90, presse du 4.12.90.LNN, 3.3.90; SGT et JdG, 22.8.90; SHZ, 20.9.90; AT, 5.10.90; presse du 31.10.90; Ww, 8.11.90 et DP, 1015, 8.1.90. BaZ et NZZ, 10.5.90.
- 12) BO CN, 1990, p.1923; BO CN, 1990, p.2197ss.; BO CN, 1990, p.943ss.; FF, 1990, II, p.1742s.; FF, 1990, III, p.924ss.; NZZ, 25.10., 3.11., 10.11. et 4.12.90; Presse du 7.12.90 ainsi que RFS, 44, 30.10.90, 47, 20.11.90 et 50, 11.12.90.; Presse du 31.3.90; AT, 2.4.90; TW, 23.4.90.
- 13) SGT et AT, 30.5.91
- 14) BO CE, 1991, p. 986 ss.; BO CN, 1991, p. 2071 ss.; BO CN, 1991, p. 2354 s.; FF, 1991, IV, p. 625 ss.; FF, 1992, I, p. 34 s.; Presse du 24.10., 26.11. et 4.12.91; NZZ, 5.11. et 6.11.91.
- 15) FF, 1992, I, p. 49; Presse du 22.10.92; 24 Heures, 16.11.92.
- 16) BO CE, 1992, p. 1099 ss.; BO CN, 1992, p. 2563 ss.; Presse du 2.12 et 16.12.92.
- 17) BO CE, 1993, p. 859 ss.; BO CN, 1993, p. 1422 ss.; FF, 1993, III, p. 1287 ss.; FF, 1993, IV, p. 633
- 18) Presse du 5.7.94; Bund, 8.7.94; BaZ, 13.7.94; NZZ, 15.7.94. Valais et Berne: NF, 29.3 et 27.5.94. Uri: LNN et LZ, 26.3 et 14.10.94; presse des 29.3 et 1.7.94; LNN, 18.5, 27.5, 21.6, 24.6, 14.9, 7.10 et 24.12.94; LZ, 3.6, 15.4, 6.5, 7.5, 24.5 et 18.6.94; SGT, 21.5.94; BZ, 24.5.94. Schwytz: LNN, 6.4, 20.5 et 23.6.94.; SoZ, 10.4.94; LZ, 11.5, 16.5, 1.6, 15.6, 21.6 et 23.6.94; TA, 1.7.94. Tessin: SoZ, 10.4.94; CdT, 10.6 et 14.6.94; presse du 2.7.94.
- 19) BO CN, 1998, p. 2 ss. et 27 ss.; presse du 21.1.98.
- 20) 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.
- 21) FF, 1998, p. 4573 ss.
- 22) BO CE, 1998, p. 1232 ss.
- 23) BO CN, 1998, p. 2565 ss.; BO CE, 1998, p. 1347 s.; FF, 1999, p. 248 s.
- 24) AZ, 8.6.00; SGT, 28.8.00.; BO CN, 2000, p. 353 ss.; BO CE, 2000, p. 390 ss. et 480; FF, 2000, p. 3414.
- 25) FF, 2002, p. 3101 ss., 6137, 6138 et 6139; BO CE, 2002, p. 343 ss.; BO CN, 2002, p. 1514 ss.
- 26) BBI, 2006, S. 3817 ff.; AB SR, 2006, S. 570 ff.; AB NR, 2006, S. 1298 ff.; BBI, 2006, S. 8665 ff. und 9827 ff.; Presse vom 11.3.06.
- 27) TA, 31.5.07.
- 28) FF, 2007, p. 7971 ss.; presse du 22.11.07; DETEC, communiqué de presse, 21.11.07.
- 29) BO CN, 2008, p. 178 ss.; BO CE, 2008, p. 648 ss.
- 30) BO CE, 2008, p. 189 s.; BO CN, 2008, p. 848 ss.; FF, 2008, p. 5283. NZZ, 23.9.08 (permis de construire).
- 31) Presse du 16.4 (CFF), du 3.7 (consultation), du 23.9 (PRD/UDC/Economiesuisse) et du 4.11.08 (PS/syndicats/PDC).
- 32) Presse du 25.6 (CF) et du 10.9.09 (CFF/syndicats); DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.
- 33) FF, 2010, p. 4495 ss.
- 34) FF, 2010, p. 2295 ss.; BO CE, 2010, p. 1145 ss.
- 35) BO CE, 2010, p. 911 ss., 1319 ss. et 1357; BO CN, 2010, p. 1895 ss., 2032 ss. et 2186; FF, 2010, p. 8265 s. (LCFF), et 2011, p. 3323 ss. (arrêtés).
- 36) AB NR, 2011, S. 183 ff., 557; AB SR, 2011, S. 339; BBI, 2011, S. 2741; NZZ, 7.3. und 8.3.11.
- 37) BBI, 2012, S. 4015, AB SR, 2012, S. 506, AB NR, 2012, S. 1607.
- 38) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBI, 2014, S. 3951 ff.
- 39) AB NR, 2017, S. 307 ff.
- 40) AB SR, 2017, S. 508 ff.
- 41) Medienmitteilung KVF-NR
- 42) AB NR, 2018, S. 32 ff.
- 43) AB SR, 2018, S. 265 ff.
- 44) AB NR, 2018, S. 1230 ff.
- 45) AB SR, 2018, S. 717 f.
- 46) AB NR, 2018, S. 1769; AB SR, 2018, S. 800
- 47) AB NR, 1973, S. 1308 ff.
- 48) FF, 1999, p. 4350 ss.
- 49) BO CE, 1999, p. 785
- 50) BO CN, 1999, p. 2613 ss.