

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	SBB
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verwaltungsakt
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Heer, Elia
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Heer, Elia; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Verwaltungsakt, 1992 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Raumplanung und Wohnungswesen	5
Wohnungsbau und -eigentum	5
Umweltschutz	5
Lärmschutz	5

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAV	Bundesamt für Verkehr
BWO	Bundesamt für Wohnungswesen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
LSE	Luzern-Stans-Engelberg-Bahn
BT	Bodensee-Toggenburg-Bahn
SOB	Schweizerische Südostbahn
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFT	Office fédéral des transports
OFL	Office fédéral du logement
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
FTP	Fonds de financement des transports publics
LSE	Chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg
BT	Bodensee-Toggenburg-Bahn
SOB	Schweizerische Südostbahn (chemin de fer du Sud-Est)
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 08.02.1992
SERGE TERRIBILINI

Première étape de leur réforme, les CFF ont décidé de transférer vingt centres régionaux «**Cargo Domicile**» vers des centres plus importants, ceci dans le cadre d'un programme de **restructuration** visant à sortir ce service des chiffres rouges. En outre, celui-ci a été engagé sur la voie d'une privatisation partielle, une société regroupant diverses entreprises suisses de transport ayant été créée afin d'en négocier le principe et les modalités.¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.10.1992
SERGE TERRIBILINI

Les CFF ont **annoncé** une **nouvelle augmentation de leurs tarifs pour le 1er mai 1993**. Plutôt qu'une hausse généralisée, ils ont préféré accroître le prix du billet sur certaines lignes seulement, les plus rentables. En outre, les CFF ont innové en décidant d'introduire un abonnement pour les chiens.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 09.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Toujours dans le but de réaliser des **économies**, les **CFF** ont annoncé la disparition dans les cinq ans de près de 600 contrôleurs. Cela devrait toucher principalement les **lignes régionales** qui se verront progressivement privées d'agents de trains, ceux-ci étant maintenus sur les lignes directes (une diminution du nombre de postes dans l'administration des CFF est également à l'étude). De plus, les CFF ont demandé à la Confédération de réduire les dettes de la régie, le paiement des intérêts lui coûtant plus de CHF 700 millions par an. Par ailleurs, ils ont diminué les heures d'ouverture des guichets dans les dix plus grandes gares de Suisse, ce qui a occasionné la suppression de 40 emplois. En outre, le nouvel horaire des CFF pour 1993–1995 prévoit une diminution de l'offre de transports en matière de trafic régional; sept lignes seront ainsi supprimées et remplacées par des services de bus. Parallèlement, les grandes liaisons seront améliorées, entre Bâle et Zurich, par exemple, et avec l'étranger. Les lignes dont la suppression est prévue sont: Laufon-Delémont (JU), Fleurier-Les Verrières (NE)-Pontarlier, Monthey (VS)-Saint-Gingolph, Flüelen-Göschenen (UR), Laufenburg-Koblentz (AG), Airolo-Bellinzona (TI) et Frick-Brugg (AG). Les propositions des CFF n'ont guère plu aux cantons.³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 21.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Pour A. Ogi, si une privatisation doit avoir des limites et ne pourrait être que partielle, il ne serait pas exclu de céder certains trafics régionaux à des chemins de fer privés, d'ouvrir certains réseaux à d'autres prestataires que les CFF (notamment à des sociétés européennes) et de remplacer certaines lignes ferroviaires par des autobus. Un **groupe de réflexion** a d'ailleurs été mis en place par le Conseil fédéral **pour étudier** d'éventuelles formules de **privatisation partielle**, reconsidérer le statut des fonctionnaires, formuler un nouveau mandat de prestations et proposer des solutions pour une meilleure rentabilité du trafic régional.⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.06.1993
SERGE TERRIBILINI

Les CFF ont décidé de réformer le service Cargo-Domicile. L'objectif central de la régie est de tripler la part des colis acheminés en moins de 24 heures (de 30% à 90%) et de réaliser une économie de CHF 92 millions par année. Pour ceci, outre la **transformation en une société mixte**, Cargo-Domicile devrait voir son nombre de centres régionaux passer de 76 à 16, ceux-ci devenant interconnectés sans transbordement. D'autre part, l'informatique devrait avoir une place plus large dans la gestion du système. Ces changements devraient condamner environ 600 emplois d'ici 1995. Cette réforme est devenue effective en milieu d'année et n'a pas manqué de soulever les protestations des syndicats de cheminots et d'organisations de protection de l'environnement.⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.08.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les CFF ont vendu leur part (76%) du capital-actions de la société de transports Cargo Domicile à trois gros transporteurs routiers alémaniques, associés au sein du groupe Transvision. Cette décision de privatiser totalement la société a été justifiée par la direction des CFF eu égard aux pertes que celle-ci n'avait cessé de connaître. ⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération a conclu une convention avec les chemins de fer BT, SOB et CFF sur les **aménagement de la ligne Saint-Gall-Arth/Goldau**. Ceux-ci doivent être réalisés dans le cadre du raccordement de la Suisse orientale à la nouvelle ligne ferroviaire alpine du St Gothard. ⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 15.01.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a défini les **objectifs stratégiques des CFF pour la période 2003-2006**. La stratégie adoptée ayant fait ses preuves, elle a été maintenue dans ses grandes lignes. Les objectifs généraux exigent des CFF de renforcer la position des transports publics, de contribuer de manière déterminante à transférer le trafic de la route sur le rail et d'assurer une attribution non discriminatoire des sillons aux autres entreprises de transport. Dans le trafic marchandises, les CFF sont tenus d'augmenter le nombre des quantités transportées et d'améliorer la rentabilité du trafic international de marchandises. La stratégie en matière de trafic voyageur est d'assurer une augmentation des personnes transportées, une meilleure desserte des centres économiques européens et d'optimiser la fréquence des liaisons régionales. A cela s'ajoute encore l'élargissement de l'offre dans le domaine du trafic de loisirs. Sur le plan financier, le Conseil fédéral attend des CFF un bénéfice annuel qui lui permette de financer le matériel roulant, de garantir les investissements ordinaires et de couvrir les déficits annoncés dans le trafic marchandises. Sur ce point, l'équilibre budgétaire doit être atteint à compter de l'exercice 2005. Le gouvernement a attaché une grande importance aux objectifs en matière de personnel: les CFF doivent se montrer socialement responsables vis-à-vis de leurs employés, afin de préserver la confiance dans la direction de l'entreprise. ⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.06.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération a étendu la concession du chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg (LSE) à la ligne du Brunig, qui appartient aux CFF. En même temps, elle a autorisé les CFF à vendre au LES l'infrastructure du chemin de fer du Brunig entre Lucerne et Interlaken. De cette manière, rien n'empêche, du point de vue de la Confédération, la **fusion du chemin de fer du Brunig et du LES**. ⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 02.09.2008
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, le Conseil fédéral a approuvé deux conventions avec les CFF pour le **raccordement de la Suisse orientale au réseau européen de lignes à grande vitesse**. L'Assemblée fédérale avait approuvé, en 2005 déjà, le financement de ces travaux pour un montant de CHF 47,2 millions. Les travaux ont débuté à l'automne. Les CFF ont par ailleurs annoncé l'investissement de CHF 110,2 millions pour l'élaboration d'avant-projets concernant le raccordement des régions de Winterthur et de l'aéroport de Zurich au réseau à grande vitesse. ¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.02.2009
NICOLAS FREYMOND

En réponse à une revendication du syndicat du personnel des transports (SEV), la direction des CFF a annoncé des mesures visant à **renforcer la sécurité du personnel des trains** face à une recrudescence des agressions. Il s'agit notamment de créer 125 nouveaux postes de personnel d'accompagnement, de sorte à garantir d'ici à 2014 la présence de deux agents de train sur chaque convoi grandes lignes. La direction a également opté pour un recours accru à la police ferroviaire et aux services de Securitas sur les lignes où les incivilités et autres actes délictueux sont les plus fréquents. Le SEV a accueilli très favorablement ce train de mesures. ¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.10.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le DETEC a publié les résultats des études préalables concernant le **tronçon d'accès sud de la NLFA entre Lugano et Chiasso**. Des quatre variantes étudiées, le groupe de suivi, composé de représentants de l'OFT, du canton du Tessin et des CFF, en a retenu deux en raison de leur impact moindre sur le paysage, notamment pour la traversée du lac de Lugano. Les deux tracés privilégiés sont directs et essentiellement souterrains. Si le troisième tracé, entièrement en surface, a été catégoriquement exclu, la quatrième variante, en quelque sorte intermédiaire, a été mise en attente et peut donc être reprise dans l'éventualité où les deux tracés retenus s'avèreraient irréalisables techniquement. La faisabilité géologique de ces derniers fait précisément l'objet de la prochaine étape des travaux préparatoires. D'un coût estimé entre CHF 5 et 5,2 milliards, ce projet est étudié dans la perspective de l'élaboration du message Rail 2030, lors de laquelle le Conseil fédéral tranchera les questions d'opportunité et de financement.¹²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2010
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT et les CFF ont lancé la **mise en œuvre du ZEB**. Ils ont en outre incité les cantons à préfinancer les projets sur leurs territoires pour accélérer leur réalisation, à l'instar des cantons de Vaud et Genève. Cette solution est par ailleurs à l'étude dans les cantons d'Argovie et de Zoug pour hâter la construction des tunnels du Wisenberg et du Zimmerberg, respectivement.¹³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.07.2010
NICOLAS FREYMOND

À peine une semaine après l'adoption du message gouvernemental, l'OFT a publié les **résultats de la contre-expertise**, qui a conclu à la nécessité d'augmenter les moyens alloués à l'entretien du réseau des CFF, dans une mesure toutefois moindre que ne l'avait revendiqué l'ancienne régie. En effet, en tenant compte du potentiel d'économies dû aux gains d'efficacité et en proposant d'étaler les travaux, les spécialistes mandatés par l'OFT ont estimé à CHF 500 millions par an les moyens supplémentaires nécessaires à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2011-2016. Ce montant demeure toutefois largement supérieur à la hausse de la contribution proposée par le Conseil fédéral dans le projet de convention de prestations 2011-2012 (+ CHF 160 millions par an). Un financement complémentaire devra ainsi être trouvé lors de l'élaboration de la convention pour les années 2013 à 2016, de sorte à couvrir la facture globale de CHF 3,5 milliards. L'OFT a notamment souligné que, contrairement à la hausse de la subvention 2011-2012, les moyens supplémentaires pour la période 2013-2016 ne pourront pas être prélevés sur le fonds FTP (fonds pour les transports publics) sans remettre en cause la réalisation des projets de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Réagissant simultanément au message du Conseil fédéral et à la contre-expertise, le directeur général des CFF, Andreas Meyer, a estimé absolument nécessaire l'octroi par la Confédération de CHF 140 millions supplémentaires pour 2011 et 2012, afin d'éliminer les goulets d'étranglement les plus graves.¹⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2010
NICOLAS FREYMOND

S'agissant plus particulièrement du **raccordement de la Suisse orientale au réseau européen à grande vitesse (LGV)**, le Conseil fédéral a approuvé trois conventions de financement avec les CFF concernant des adaptations des installations d'accueil et du plan des voies à Sargans et des transformations d'installations à St-Gall et sur le tronçon Rorschach-Staad. Comme précédemment, ce cinquième paquet de conventions est financé par le fonds FTP à hauteur de CHF 37,2 millions, le solde étant à la charge des communes concernées. La mise en service des nouvelles installations surviendra au plus tard à fin 2012.

En fin d'année, le Conseil fédéral s'est exécuté et a approuvé le prolongement général de cinq ans des délais de construction et de mise en service des projets relatifs au raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen de lignes à grande vitesse. Ainsi, les travaux doivent désormais démarrer d'ici à 2015 et les raccordements concernés entrer en service au plus tard en 2020.¹⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 07.04.2011
SUZANNE SCHÄR

Im April des Berichtsjahrs verabschiedete der Bundesrat eine Zusatzvereinbarung mit den SBB, nach der nur CHF 62 Mio. des erweiterten **Infrastrukturkredits** von insgesamt CHF 140 Mio. (bis 2012), den das Parlament zusätzlich gesprochen hatte, in Infrastrukturerweiterungen investiert werden dürfen und der Restbetrag in den unterfinanzierten Unterhalt fliessen muss.¹⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Ende August gaben Besteller (BAV), Ersteller (Alp Transit Gotthard AG) und Betreiberin (SBB) bekannt, ihre Zeitpläne auf eine **vorzeitige Eröffnung des Gotthard-Basistunnels** per Dezember 2016 eingerichtet und aufeinander abgestimmt zu haben. Anfang September meldeten sie den Beginn der letzten Bauphase, den Einbau der Bahntechnik.¹⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die bereits vor Ostern durchgeführte **Kampagne gegen Taschendiebstähle im Zug** wurde auch vor Weihnachten 2012 wieder aufgenommen. Auf den Strecken Basel-Interlaken, Basel-Chur, Basel-Luzern sowie Basel-Mannheim informierten gemischte Patrouillen der Transportpolizei der SBB und der deutschen Bundespolizei die Fahrgäste über die Tricks von Taschendieben und über einfache Vorsichtsmassnahmen. Die Zunahme von Diebstählen und Gewalt in Zügen wurde im Berichtsjahr von den Medien thematisiert. Im ersten Halbjahr 2012 habe die Gewalt gegen SBB-Personal um 20%, jene gegen andere Bahnkunden um 93% zugenommen. Diebstähle seien um 60% häufiger vorgekommen als im Vorjahr. Die SBB mahnte jedoch zur vorsichtigen Verwendung dieser Zahlen, da die Einstufung von Vorfällen zuweilen schwierig sei.¹⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 01.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang September 2021 sicherte der Bundesrat den SBB **finanzielle Unterstützung im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Pandemie** zu. Er wies dazu das EFD an, die Limite der SBB für Darlehen von CHF 750 Mio. auf CHF 950 Mio. zu erhöhen. Dadurch könne der Finanzierungsbedarf bis Ende 2021 abgedeckt werden. Für die darauf folgenden Jahre will der Bundesrat bis Ende 2021 eine Analyse mit «Varianten zur nachhaltigen finanziellen Stabilisierung des Unternehmens» erstellen.¹⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beschloss Ende 2021 **Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB**, um die Verschuldung, in die die SBB aufgrund des Vorgehens zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie geraten waren, zu mindern und ihre Rentabilität zu stärken. Das Massnahmenpaket beinhaltet Kostensenkungen seitens der SBB (jährlich zusätzlich CHF 80 Mio. ab 2024), eine Reduktion der Trassenpreise (d.h. der Preise für die Benutzung des Schienennetzes) im Fernverkehr sowie eine Überprüfung des geplanten Ausbaus der Infrastruktur.²⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 19.10.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Infolge der überwiesenen Motion 22.3008 «Unterstützung der Durchführung der SBB-Interventionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten» beschloss der Bundesrat im Oktober 2022, die bereits im Dezember 2021 festgelegten **Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB weitgehend beizubehalten, jedoch einzelne Elemente anzupassen**: Mit einem A-Fonds-Perdu-Beitrag des Bundes in der Höhe von rund CHF 1.25 Mrd. sollen die 2020-2022 eingefahrenen Verluste im Fernverkehr ausgeglichen werden. Zudem sollen die Finanzierungsinstrumente der SBB besser definiert werden. Ausserdem beabsichtige der Bundesrat, die für den Ausbau des Schienennetzes fehlenden Mittel des BIF gänzlich auszugleichen. Für die Umsetzung dieser Punkte sei eine Revision des SBB-Gesetzes sowie des Schwerverkehrsabgabegesetzes geplant. Mit diesen geplanten Massnahmen würden die SBB zusätzliche Beiträge von insgesamt rund CHF 3 Mrd. erhalten.²¹

Raumplanung und Wohnungswesen

Wohnungsbau und -eigentum

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 27.06.2022
ELIA HEER

Das BWO einigte sich im Juni 2022 mit der SBB und dem Verband Wohnbaugenossenschaften Schweiz auf einen **Rahmenvertrag betreffend die Abgabe von Land im Baurecht**. Konkret erarbeiteten die beteiligten Akteure gemeinsame Rahmenbedingungen für einen Muster-Baurechtsvertrag, der dann zum Zug kommen soll, wenn die SBB Land im Baurecht an gemeinnützige Wohnbauträger abgibt. Damit müssen Baurechtsverträge bei künftigen Projekten nicht jedes Mal von Grund auf verhandelt werden, was den Prozess vereinfachen und beschleunigen soll. Durch die neue Vereinbarung wurden insbesondere die Bemessung und die Entwicklung des Baurechtszinses geregelt. Laut der SBB sei der Vertrag ein wichtiger Schritt in Richtung ihres Ziels, rund die Hälfte ihrer Wohnungen preisgünstig anzubieten.²²

Umweltschutz

Lärmschutz

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.04.1995
LIONEL EPERON

Au vu de la situation difficile dans laquelle se trouvent les finances des CFF, la direction de la régie fédérale a fait part de son intention de réduire des deux tiers la somme prévue pour l'**assainissement sonore de son réseau ferroviaire**.²³

-
- 1) Presse du 7.2 et 8.2.92.
 - 2) Presse du 27.5 et 30.10.92.
 - 3) Presse du 11.2, 18.2 et 15.10.92; NZZ, 24.2 et 26.5.92; LM et LZ, 25.5.92; BZ, 24.11.92; JdG, 9.12.92.
 - 4) Presse du 24.1 et 19.6.92; TA, 5.12.92; Bund, 21.12.92.
 - 5) Presse des 9.2 et 26.6.93; NZZ, 17.3.93.
 - 6) Presse des 10.5, 17.5, 1.7, 27.7, 27.8 et 31.8.96.52
 - 7) FF, 2001, p. 1114.
 - 8) NF, 16.1.03; DETEC, communiqué de presse, 15.1.03.
 - 9) DETEC, communiqué de presse, 30.6.04.
 - 10) LT et NZZ, 28.8.08 (CF); LT, 2.9.08 (CFF).
 - 11) LT, 13.2.09.
 - 12) NZZ, 21.10.09; DETEC, communiqué de presse, 20.10.09.
 - 13) NLZ, 26.6.09 (ZG); presse du 1.12.09 (OFT/CFF); BaZ, 18.12.09 (AG); DETEC, communiqué de presse, 30.11.09.
 - 14) Presse du 29.6.10; LT, 5.7.10 (Meyer).
 - 15) NZZ, 18.12.10.; SGT, 14.5.10.
 - 16) NZZ und TA, 7.4.11
 - 17) NZZ, 23.8.11; Presse vom 3.9.11.
 - 18) BZ, 20.7.; Medienmitteilung SBB vom 3.12.12.
 - 19) Medienmitteilung Bundesrat vom 1.9.21
 - 20) Medienmitteilung Bundesrat vom 17.12.21
 - 21) Medienmitteilung BR vom 19.10.22
 - 22) Medienmitteilung des BWO vom 27.6.22
 - 23) TA, 22.4.95