

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Bahnbetrieb</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Bericht</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</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  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Füzesséry, Alexandre

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bahnbetrieb, Bericht, 1995 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Energie	1
Kernenergie	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>HSK</b>	Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

---

<b>DSN</b>	Division principale de la sécurité des installations nucléaires
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Kernenergie

BERICHT  
DATUM: 04.12.1998  
LAURE DUPRAZ

En fin d'année, les autorités suisses ont rédigé, avec les autorités allemandes, françaises et britanniques, **un rapport international afin d'éviter toute contamination lors de transports de déchets nucléaires**. Dorénavant, les centrales devront contrôler plus sévèrement leurs transports. La communication réciproque entre les différents pays devra être améliorée et une banque de données internationale sur les transports de déchets nucléaires sera mise en place. Le représentant de la DSN a déclaré que les centrales nucléaires suisses n'étaient toujours pas en mesure d'assurer le respect des limites autorisées. Ainsi, les centrales ne pouvant pas déterminer précisément les causes de contamination, tout transport est resté interdit. Les CFF ont déclaré pour leur part qu'ils étaient prêts à reprendre les transports dès que la DSN le leur autoriserait. La DSN et les CFF ont décidé qu'un expert en protection des radiations accompagnerait désormais chaque transport et que des contrôles médicaux seraient effectués deux fois par année pour le personnel des CFF en contact avec les wagons. <sup>1</sup>

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

BERICHT  
DATUM: 10.10.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En automne, **la commission de gestion du Conseil des Etats a également rendu un rapport** sur la conduite du projet Rail 2000 par le DFTCE. A la différence de sa consœur de la grande Chambre, elle s'est penchée sur la période d'élaboration du projet de 1982 à 1987. La commission a notamment dénoncé l'absence de consultation et la précipitation avec lesquelles le dossier avait été mené, cette dernière étant due à la volonté de profiter d'une conjoncture particulièrement favorable aux transports publics dans l'opinion publique et la classe politique. En outre, à l'instar de ce qu'avait souligné le rapport du Conseil national, la commission a relevé de nombreux manquements dans l'estimation des coûts. L'inflation, notamment, n'aurait pas été prise en compte et les mesures en faveur de l'environnement amplement sous-estimées à CHF 200-300 millions alors que leur coût actuel se situe entre CHF trois et sept milliards. De façon plus générale par ailleurs, les concepteurs de Rail 2000 n'auraient pas donné suffisamment d'informations sur l'aspect financier du projet, ne signalant pas au parlement la grande marge d'erreur de leurs estimations et omettant d'attirer son attention sur le fait qu'au moins CHF deux milliards d'investissements pris sur le budget ordinaire des CFF s'ajoutaient aux CHF 5.4 milliards soumis à l'approbation des députés. Enfin, selon les auteurs du rapport, les principaux responsables de ces dysfonctionnements seraient le conseiller fédéral de l'époque, Léon Schlumpf (udc, GR), le collège gouvernemental dans son ensemble, ainsi que le directeur de l'OFT et la direction générale des CFF de l'époque. <sup>2</sup>

BERICHT  
DATUM: 23.08.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Le 22 juin à 17h47, les CFF ont subi une **panne générale due à un effondrement intégral de leur réseau électrique**. Il a fallu attendre 21h30 pour que tous les trains circulent à nouveau. 1'500 trains et environ 200'000 voyageurs se sont retrouvés immobilisés. Commandé par le directeur des CFF et souhaité par Moritz Leuenberger, le rapport sur le black-out a dénombré trois causes internes à l'origine de la coupure de courant: 1) Le responsable de la ligne Amsteg (UR)-Rotkreuz (ZG) a donné de fausses informations quant à la capacité électrique du réseau. En raison de travaux, deux des trois lignes Amsteg-Rotkreuz avaient été déclenchées et une seule ligne était disponible. Officiellement, cette dernière avait une capacité de 240 mégawatts. Or, sa capacité effective était de 211,1 MW. Avec une charge prévue de 170 MW (40 à 50 trains à pleine capacité), la réserve n'a plus suffi pour absorber la marge de sécurité et les restitutions d'énergie générées par les trains à la descente sur le versant sud du Gothard. Une surcharge a déclenché automatiquement la ligne à 17h08 et a scindé le réseau en deux. 2) Le personnel de surveillance a mal évalué la capacité de la ligne restante. La capacité déficiente de 200 MW a été remplacée automatiquement par l'augmentation de production des usines valaisannes et l'adjonction de courant provenant de la Deutsche Bahn. Le personnel de surveillance n'a pas vu l'anomalie: il y avait trop de courant sur le

réseau nord, puisque l'échange avec le sud ne se faisait pas. 3) Les CFF ont sous-estimé les risques d'une panne totale du réseau. La centrale d'alarme de Zollikofen (BE) a reçu 18'000 alarmes en quelques minutes. Non hiérarchisées, elles n'ont pas permis une identification des problèmes majeurs, comme la surcharge des couplages avec le réseau de la Deutsche Bahn. À 17h35, les installations électriques se sont déclenchées, entraînant l'effondrement du réseau dans le reste de la Suisse. Il a été reconstruit, dès 18h40, pas à pas, jusqu'à 21h15. Le rapport note que l'absence de scénario de panne totale a empêché les employés des CFF de prendre les décisions adéquates qui auraient permis d'atténuer les effets de la panne initiale, au lieu de les renforcer. La durée exceptionnelle de la panne a contraint les CFF à prendre des mesures d'urgence. Des trains diesel, ainsi que des bus ont été mis en service dans les grandes villes du pays pour ramener les voyageurs bloqués. Suite à ce black-out, une vingtaine de mesures ont été décidées pour qu'un tel événement ne se reproduise plus. <sup>3</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 09.12.2016  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU) zur Erhaltung des Angebots auf der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne legte der Bundesrat Anfang Dezember 2016 einen **Bericht** vor. Darin kam der Bundesrat zum Schluss, dass der Bau eines Doppelspurabschnitts im Bereich Duggingen - Grellingen notwendig sei, um das Angebot der Eisenbahnverbindung durch das Laufental aufrechtzuerhalten. Aufgrund dieser Studie wurden zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung getroffen, welche das weitere Vorgehen regelt. Die Projektierungsarbeiten für den Bau der Doppelspur waren zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts bereits im Gang und wurden finanziert von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn. Der Bundesrat wird das Projekt in das STEP 30/35 aufnehmen, welches voraussichtlich 2018 an das Parlament geht. Sollte das Projekt angenommen werden, so würde der Bund die Finanzierung übernehmen. <sup>4</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 12.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat im Dezember 2016 seinen Bericht zum Postulat Hêche (sp, JU) bezüglich der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** vorgelegt hatte, beantragte er dem Ständerat im März 2017 die Abschreibung des Postulats. Die kleine Kammer stimmte der Abschreibung im Sommer 2017 zu. <sup>5</sup>

---

1) WoZ, 3.12.98; NZZ, 4.12.98.

2) BO CE, 1995, p. 1210 ss.; FF, 1996, I, p. 1153 ss.; Presse du 10.10.95

3) Presse du 23-25.6 et 23.8.05 (rapport); 24h, 22.8.05.

4) Bericht BR

5) BBI, 2017, S. 2865 ff.