

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Bahnbetrieb
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Hirter, Hans
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bahnbetrieb, Bundesratsgeschäft, 1980 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ETCS	European Train Control System

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ETCS	European Train Control System

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.1980
HANS HIRTER

Namhafte Probleme ergaben sich 1980 für den Eisenbahnverkehr, aber auch für andere Lebensbereiche durch die Tatsache, dass die Schweiz im Gegensatz zu den meisten europäischen Staaten auf die **Einführung der Sommerzeit verzichtete**. Nachdem sie zuerst gezögert hatte, den Volksentscheid aus dem Jahre 1978 zu desavouieren, **stimmte nun auch die grosse Kammer dem neuen Zeitgesetz zu**, welches die Exekutive ermächtigt, die Sommerzeit einzuführen. Die bäuerlichen Kreise, welche den Abstimmungskampf gegen die erste Zeitgesetzvorlage siegreich geführt hatten, lehnen zwar die Einführung der Sommerzeit nach wie vor ab, **verzichteten diesmal aber auf die Ergreifung des Referendums**. Somit steht ab 1981, zur grossen Erleichterung des internationalen Verkehrs- und Geschäftsbetriebs, einer Gleichstellung der Schweizer Uhren mit denjenigen der Nachbarstaaten nichts mehr im Wege.¹

Eisenbahn

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 Taverner. 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.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.08.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a publié un **message** sur l'**assainissement des Chemins de fer fribourgeois** (GFM) dans lequel il propose aux Chambres fédérales d'octroyer une contribution fédérale unique de **CHF 5,532 millions**. L'entreprise a besoin d'une aide de CHF 16,6 millions. Bien que la Confédération ne soit pas tenue de participer à l'assainissement des GFM, l'exécutif a estimé que cette participation reviendrait moins chère que la faillite de l'entreprise qui entraînerait la mise en place d'une société de remplacement afin de maintenir le service public.³

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.⁴

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.⁵

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.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le **message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle vise principalement à adapter le réseau ferroviaire suisse aux normes techniques en vigueur dans toute l'Europe de sorte à garantir l'interopérabilité des réseaux nationaux et ainsi abolir les obstacles techniques entravant le trafic international. Outre la reprise des premier et deuxième paquets ferroviaires de l'UE, le projet prévoit l'introduction du système de mise au concours des concessions pour le transport des voyageurs par bus et rend possible son introduction pour le transport par rail. Le gouvernement propose également de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) en lui permettant d'ouvrir d'office des enquêtes et de prendre des décisions en cas d'irrégularités dans l'accès au réseau. Le projet comporte par ailleurs une base légale obligeant les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à prendre en charge les coûts des services de protection (pompiers, services de sauvetage, etc.) mis à disposition par les cantons. Enfin, la réforme prévoit l'attribution au Conseil fédéral de la compétence de déterminer la valeur-limite d'alcoolémie applicable à la conduite des bateaux.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.12.2011
SUZANNE SCHÄR

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

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur

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

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

Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisüberwachers bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eignerziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Als letzter noch offener Punkt der **Bahnreform 2** sollte der **Entwurf 5** abgeschrieben werden. Die vom Bundesrat 2005 vorgelegte Bahnreform 2 war vom Parlament im gleichen Jahr zurückgewiesen worden. In den Folgejahren wurden Teile der Reform als einzelne Entwürfe behandelt. Ein Punkt blieb bis anhin unerledigt: Die als Entwurf 5 betitelte Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grund- und Ergänzungsnetz. Zuletzt hatte das Parlament 2009 festgestellt, dass der Entwurf 5 noch hängig sei. Zu Beginn des Jahres 2017 stellten die Verkehrskommissionen beider Räte mit dem Hinweis auf die Organisation der Bahninfrastruktur fest, dass niemand mehr eine solche Netzaufteilung beabsichtige, weshalb sie den Antrag stellten, den Entwurf 5 der Bahnreform 2 abzuschreiben. Beide Parlamentskammern kamen diesem Antrag im Zusammenhang mit den Debatten zur Organisation der Bahninfrastruktur diskussions- und oppositionslos nach, der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2017.⁹

1) AB NR, 1980, S. 2 ff.; AB NR, 1980, S. 398; AB SR, 1980, S. 171; Bund, 72, 26.3.80; TA, 79, 3.4.80; Vat., 80, 5.4.80; LNN, 112, 14.5.80.; NZZ, 211, 11.9.80.; BaZ (ddp), 220, 19.9.80.

2) 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.

3) FF, 1999, p. 8466 ss.

4) 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.

5) FF, 2002, p. 3101 ss., 6137, 6138 et 6139; BO CE, 2002, p. 343 ss.; BO CN, 2002, p. 1514 ss.

6) 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.

7) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.

8) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eignerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBI, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung), BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).

9) Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR