

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	18.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Entreprises de transports concessionnaires
Acteurs	Sans restriction
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1989 - 01.01.2019

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Ackermann, Nadja
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bernhard, Laurent
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Frick, Karin
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Ackermann, Nadja; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Frick, Karin; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Entreprises de transports concessionnaires, 1990 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 18.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Eléments du système politique	1
Ordre juridique	1
Droit pénal	1
Ordre public	1
Police	2
Finances publiques	3
Impôts directs	3
Infrastructure et environnement	3
Transports et communications	3
Politique des transports	3
Trafic routier	3
Chemin de fer	4
Politique sociale	18
Population et travail	18
Protection des travailleurs	18

Abréviations

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
RK-SR	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BGer	Bundesgericht
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
LSE	Luzern-Stans-Engelberg-Bahn
BT	Bodensee-Toggenburg-Bahn
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal
SOB	Schweizerische Südostbahn
ArG	Arbeitsgesetz
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
AZG	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
AZGV	Verordnung zum Arbeitszeitgesetz
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CAJ-CE	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TF	Tribunal fédéral
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
AFF	Administration fédérale des finances
LSE	Chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg
BT	Bodensee-Toggenburg-Bahn
VBG	Services de transports urbains du Glattal
SOB	Schweizerische Südostbahn (chemin de fer du Sud-Est)
LTr	Loi sur le Travail
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
LDT	Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics
OLDT	Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police

Chronique générale

Eléments du système politique

Ordre juridique

Droit pénal

MOTION
DATE: 07.12.2015
KARIN FRICK

Da der Entwurf zur Totalrevision des Ordnungsbussengesetzes nicht vorsah, den Anwendungsbereich von Ordnungsbussen auf das Eisenbahn- und das Personenbeförderungsgesetz auszuweiten, verlangte die Rechtskommission des Ständerates mit einer Motion eine **Bussenkompetenz für Transportunternehmen**. Der Vorstoss fordert den Bundesrat auf, Sicherheitsorgane von Transportunternehmen zu bezeichnen, welche vom Bundesrat festzulegende Übertretungen der einschlägigen Gesetze anhand eines Bussenkataloges mit Busse bestrafen können. Das Anliegen des öffentlichen Verkehrs stiess im Ständerat auf Zustimmung; die Motion wurde in der Wintersession mit 32 zu 1 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen.¹

MOTION
DATE: 03.03.2016
KARIN FRICK

Im Gegensatz zum Ständerat lehnte der Nationalrat die Motion, mit der die RK-SR eine **Bussenkompetenz für Transportunternehmen** forderte, in der Frühjahrsession 2016 stillschweigend ab. Die grosse Kammer folgte damit dem Antrag ihrer Kommissionsmehrheit und auch der Ansicht des Bundesrates, welche beide eine Motion im Sinne eines klar definierten Gesetzgebungsauftrages als nicht zielführend betrachteten. Es gebe noch zu viele offene Fragen, die zuerst geklärt werden müssten, bevor man über diese Thematik legiferieren könne. In diesem Sinne soll der Bundesrat zunächst die Möglichkeiten, die Sachdienlichkeit und die Machbarkeit einer einschlägigen Gesetzesänderung prüfen und dem Parlament einen entsprechenden Bericht vorlegen. Der Nationalrat nahm das so lautende Postulat seiner Rechtskommission (Po. 16.3004) stillschweigend an.²

Ordre public

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 30.06.2011
NADJA ACKERMANN

Mit Gesetzesänderungen und technischen Anpassungen in den Zügen wollen der Bund und die SBB dem Treiben **gewalttätiger Fussballfans in Zügen** Einhalt gebieten. Darauf einigten sich die Spitzen der SBB und des Bundesamts für Verkehr (BAV). Konkrete Vorschläge für gesetzliche Anpassungen sollen bis Ende 2011 vorliegen. Im Vordergrund stehen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). So könnten Veranstalter in die Pflicht genommen werden: Denkbar wäre, dass die Veranstalter Fanzüge chartern und eine Kautions hinterlegen müssen, welche bei Schaden einbehalten werden kann. Eine andere Möglichkeit seien Zugfenster, die nur noch einen Spalt weit geöffnet werden könnten, damit keine Flaschen hinausgeworfen werden. Ein weiterer Vorschlag wären Kombitickets für die Fahrt in Extrazügen und den Eintritt ins Stadion für auswärtige Fans.

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 26.06.2012
NADJA ACKERMANN

Dieser Auftrag bringt für den Bundesrat aber nichts neues, denn er hatte 2012 bereits einen **Entwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** in die Vernehmlassung gegeben. Der Entwurf sieht vor, dass ein Unternehmen Fans die Beförderung zu einer Sportveranstaltung mit fahrplanmässigen Kursen verweigern kann, wenn ihnen frühzeitig Alternativen angeboten werden. Zudem sollen die Sportklubs für sämtliche, durch ihre Fans verursachten Schäden bei der Benützung von nicht fahrplanmässigen Verkehrsmitteln und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs haften.³

MOTION
DATE: 13.12.2012
NADJA ACKERMANN

Die beiden Räte wollen durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes die Gewalt an Sportanlässen eindämmen. Sie überwiesen deshalb eine Motion der Sicherheitskommission des Nationalrates, welche den Bundesrat beauftragt, das **Personenbeförderungsgesetz** dahingehend zu ändern, dass Personen aus Gründen der öffentlichen Sicherheit vom Transport ausgeschlossen werden können.⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.08.2013
NADJA ACKERMANN

Ein Instrument, um die Gewalt bei Sportanlässen einzudämmen, ist die **Lockerung der Transportpflicht**. Der Bundesrat verabschiedete im August 2013 eine Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Trotz harscher Kritik der Sportverbände, Fanorganisationen und Vereine in der Vernehmlassung sollen Fangruppen künftig verpflichtet werden können, anstelle des öffentlichen, fahrplanmässigen Verkehrs Extrazüge oder Ersatzbusse für die Anreise zu Sportanlässen zu benutzen. Dafür muss jedoch das Transportunternehmen dem Sportklub einen angemessenen Chartervertrag für die Beförderung der Fans mit speziell für sie bereitgestellten Transportmitteln anbieten. Dieser Vertrag regelt die gegenseitigen Rechte und Pflichten, insbesondere auch die Frage der Haftung für Schäden. Falls zwischen dem Transportunternehmen und dem Sportklub kein Chartervertrag abgeschlossen werden kann, sollen die Sportklubs für die Schäden an Personen und Sachen, welche nichtidentifizierbare Fans verursachen, von Gesetzes wegen haften. Die Verkehrskommission des Nationalrates lehnte es jedoch noch im Berichtsjahr mit 13 zu 10 Stimmen ab, auf den Gesetzesentwurf einzutreten, weil die Kommissionmehrheit die Gesetzesrevision als unnötig und unverhältnismässig erachtete.⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 12.03.2014
NADJA ACKERMANN

Obwohl der bundesrätliche Entwurf in der Vernehmlassung mehrheitlich auf Zustimmung gestossen war, hielt der Nationalrat die vorgeschlagenen **Änderungen im Personenbeförderungsgesetz** als Massnahmen gegen randalierende Sportfans für untauglich. Der Hauptkritikpunkt setzte an der Durchführbarkeit der Fanzug-Pflicht bzw. Charterpflicht an. Zusammen mit der Angst vor der Ausdehnung solcher Beschränkungen auf andere Gruppen führte dieses Argument dazu, dass der Nationalrat das Geschäft mit 142 zu 30 Stimmen bei 7 Enthaltungen mit dem Auftrag, mit allen beteiligten Akteuren eine praktikable Lösung auszuarbeiten, an den Bundesrat zurückwies. Dem Ständerat waren hingegen fünf Jahre ergebnisloser Diskussionen genug. Er wollte durch eine gesetzliche Lösung klare Verantwortlichkeiten schaffen und wies daher den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen ab. Davon wollte der Nationalrat aber nichts wissen und hielt in der Herbstsession an seiner Rückweisung mit 119 zu 50 Stimmen bei 11 Enthaltungen fest. Bundesrätin Leuthard bezeichnete diese Rückweisung als „Kneifen vor der Diskussion“ und damit auch als „Kneifen vor einer klaren Position“.⁶

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 15.06.2017
KARIN FRICK

Die Vorlage zur **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** war 2014 vom Nationalrat an den Bundesrat zurückgewiesen worden mit dem Auftrag, anstelle von gesetzgeberischen Massnahmen mit den von den Fantransporten betroffenen Kreisen alternative Lösungen zu suchen. Daraufhin organisierte Bundesrätin Doris Leuthard einen runden Tisch, an dem Handlungsmöglichkeiten erörtert und Massnahmen zur Verbesserung der Fantransporte ergriffen werden konnten. In den Augen der KVF-NR habe eine Grundsatzdiskussion stattgefunden und Lösungen zu Tage gebracht, weshalb kein weiterer Gesetzgebungsbedarf bestehe und das Geschäft abgeschlossen werden könne. Auch die KVF-SR zeigte sich erfreut über den konstruktiven Lösungsansatz und sprach sich für eine Fortsetzung des Dialogs in den bestehenden Arbeitsgruppen aus. In der ersten Jahreshälfte 2017 wurde das Geschäft von beiden Räten oppositionslos abgeschlossen.⁷

Police

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 17.08.2011
NADJA ACKERMANN

Der Bundesrat setzte die Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (VST) in Kraft, welche der Transportpolizei das Tragen von Waffen erlaubt. Damit konkretisiert die Verordnung das 2010 erlassene Bundesgesetz gleichen Namens. In den Räten war die Frage über die **Bewaffnung der Sicherheitsorgane** umstritten gewesen und war deshalb an den Bundesrat delegiert worden. Mit seinem Entscheid trägt der Bundesrat der Meinung der Polizei- und Bahngewerkschaften sowie der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren Rechnung, die in der Anhörung vom Herbst 2010 eine Bewaffnung gefordert hatten. Obwohl zuerst ablehnend eingestellt, entschied sich im September auch die SBB, ihre Transportpolizei (Bahnpolizei) mit Schusswaffen auszurüsten. (Siehe auch hier.)⁸

Finances publiques

Impôts directs

MOTION

DATE: 21.12.2011

LAURENT BERNHARD

Im Nationalrat fand in der Wintersession eine Motion der freisinnigen Fraktion eine Mehrheit, die eine rasche Umsetzung einer **Unternehmenssteuerreform III** forderte. Demnach sollte der Bundesrat dem Parlament bis am 31. März 2012 eine entsprechende Botschaft vorlegen. Dieser Vorstoss wurde im Zusammenhang mit möglichen Massnahmen zur Abfederung der Frankenstärke eingereicht. Allerdings erfolgte der Entscheid des Ständerats nicht mehr im Berichtsjahr.⁹

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Transports et communications

MOTION

DATE: 17.06.2016

NIKLAUS BIERI

Eine Motion Derder (fdp, VD) forderte vom Bundesrat die **Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote** des Personentransports. Neue Online-Plattformen und Fahrdienste seien daran, sich zu etablieren, weshalb eine grundlegende Anpassung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) zu prüfen sei. Der Bundesrat zeigte seine Bereitschaft, diesbezüglich aktiv zu werden, und der Nationalrat nahm die Motion im Juni 2016 diskussionslos an.¹⁰

MOTION

DATE: 08.12.2016

NIKLAUS BIERI

Der Ständerat behandelte die Motion Derder (fdp, VD) zur **Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote** zusammen mit der Motion Nantermod (fdp, VD) bezüglich fairem Wettbewerb zwischen Taxis und neuen Fahrdiensten im Dezember 2016. Beide Motionen wurden von der kleinen Kammer gutgeheissen.¹¹

Politique des transports

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE

DATE: 27.09.2011

SUZANNE SCHÄR

In Anbetracht des Finanzierungsengpasses im öffentlichen Verkehr, kündigte der Bundesrat im Herbst des Berichtsjahrs an, eine erste **Erhöhung der Trassenpreise**, wie sie als zusätzliche Finanzierungsquelle für den BIF diskutiert wurde, bereits **auf Anfang 2012** und damit vor der Verabschiedung der FABI-Botschaft und ungeachtet von deren Akzeptanz in den Räten umsetzen zu wollen. Er sah dazu eine entsprechende Revision der Netzzugangsverordnung vor und rechnete mit jährlichen Mehreinnahmen von CHF 200 Mio. Begründet wurde dieses Vorgehen mit den erhöhten Unterhalts- und Erneuerungskosten an der bestehenden Schieneninfrastruktur, verursacht durch den Mehrverkehr, mit ansteigenden Grenzkosten und mit dem Rückstand bei der Überwälzung der Teuerung auf den Trassenpreis. Das BAV rechnete damit, dass diese Massnahme zu einer Erhöhung der Bahnticketpreise um 7% führen werde.¹²

Trafic routier

MOTION

DATE: 12.09.2016

NIKLAUS BIERI

Gleich zwei Motionen zum Themenkomplex **„Taxis, Uber und andere Fahrdienste“** reichte Nationalrat Nantermod (fdp, VS) im März 2016 ein. Zum Einen solle ein fairer Wettbewerb entstehen zwischen herkömmlichen Taxis und neuen Fahrdiensten, indem der regel- und berufsmässige Personentransport in Personenwagen dem Strassenverkehrsgesetz und der Arbeitsgesetzgebung unterstellt wird, statt dass die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) für diese Transporte gilt. Diesem Ansinnen (16.3066) stand der Bundesrat wohlwollend gegenüber und im Ratsplenum fand die Motion Unterstützung: Sie wurde im September 2016 mit 131 gegen 55 Stimmen (0 Enthaltungen) angenommen.

Zum Anderen wollte der Motionär den Bundesrat beauftragen, die Bezeichnung „Taxi“ mittels einer Gesetzesänderung zu schützen. Der Wettbewerb sei fairer, wenn die Kundschaft klar erkennen könne, ob ein Fahrdienst die offiziellen Anforderungen eines Taxiunternehmens erfülle. Wie die geschützte Bezeichnung vergeben werde, solle die

Branche mit einer Selbstregulierungsklausel bestimmen. Diesem Anliegen (16.3067) wollte der Bundesrat nicht entsprechen und der Nationalrat lehnte es im Juni 2016 diskussionslos ab.¹³

MOTION
DATE: 08.12.2016
NIKLAUS BIERI

Die Motion Nantermod (fdp, VD) bezüglich dem fairen Wettbewerb zwischen **Taxis, Uber und anderen Fahrdiensten** wurde im Ständerat im Dezember 2016 gleichzeitig mit der Motion Derder (fdp, VD) diskutiert. Gerade weil die beiden Motionäre zum selben Thema einen unterschiedlichen Zugang gewählt hatten, nahm die kleine Kammer beide Motionen an: Der Bundesrat solle prüfen, welchen Weg er einschlagen wolle. Mit 22 zu 9 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde die Motion Nantermod angenommen.¹⁴

Chemin de fer

MOTION
DATE: 18.06.1990
SERGE TERRIBILINI

En 1989, le Conseil des Etats avait transmis une motion de sa commission des transports et du trafic concernant des mesures en faveur des entreprises de transports concessionnaires (ETC). Cette chambre, considérant que le rejet, en 1988, de la politique coordonnée des transports et l'acceptation de Rail 2000 en 1987 avaient modifié les conditions de révision de la loi sur les chemins de fer (LCF) et rendait difficile la réalisation des buts fixés en matière d'indemnités versées aux ETC, demandait que certains points soient inclus dans le nouveau message à élaborer sur le sujet. Ceux consistant en un examen des bases constitutionnelles pour une participation des cantons à ces indemnités, un réaménagement des contributions fédérales pour les transports publics d'agglomération et de montagne ainsi qu'une étude des retombées de Rail 2000 sur les ETC furent transmis par le Conseil national.¹⁵

PETITION / REQUÊTE / PLAINTES
DATE: 18.10.1990
SERGE TERRIBILINI

La situation de blocage, due à de nombreuses plaintes, que connaissait le projet du Rhätischen Bahn de la ligne de la Vereina (GR), s'est dénouée en 1990. Ce tronçon était notamment contesté en raison du transport prévu d'automobiles, susceptible d'accroître significativement la circulation routière de la région. En début d'année, le DFTCE levait les diverses oppositions. Quelques mois plus tard, le TF faisait de même avec les recours déposés par plusieurs organisations de protection de l'environnement.¹⁶

POSTULAT
DATE: 14.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La même chambre accepta également le postulat Eggenberger (ps, BE) souhaitant que, toujours dans le cadre de la révision de la LCF, le gouvernement inclue dans son projet **un article ordonnant une égalité de traitement entre les services d'autos postales des PTT et les ETC** en matière d'indemnisation pour les prestations effectuées en faveur de l'économie générale.¹⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.¹⁸

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 14.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a chargé le DFTCE d'**élaborer** un message pour le parlement prévoyant un **crédit-cadre de CHF 1.3 milliards pour** la période 1993-1997, afin de **soutenir les entreprises de chemins de fer privées**. Le crédit précédent, d'une valeur de CHF 930 millions, est en effet valable jusqu'à fin 1992. Les CHF 400 millions supplémentaires sont particulièrement destinés à assumer des charges dues au projet Rail 2000.¹⁹

DÉBAT PUBLIC
DATE: 09.05.1992
SERGE TERRIBILINI

En mai a été inauguré le **doublément intégral de la ligne du Berne-Lötschberg-Simplon**. Les travaux ont duré 15 ans et ont coûté 780 millions de francs.²⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a présenté son message sur le crédit** de programme destiné à assurer le développement des entreprises de transport concessionnaires (ETC). Conformément à ce que lui permet de faire la loi sur les chemins de fer, le gouvernement a décidé d'allouer aux ETC des contributions pour des améliorations techniques, l'adoption d'un autre mode de transport, la réparation des dégâts causés par les forces de la nature ainsi que le maintien de l'exploitation. Si cette dernière rubrique figure chaque année dans le budget, il n'en va pas de même pour les autres; l'octroi de contributions se fait ici tous les cinq ans en général. Les derniers crédits, d'un montant de CHF 930 millions, avaient été octroyés en 1987 pour la période 1988-1992. Pour la période suivante (1993-1997), il est apparu que les besoins d'investissements des ETC se montaient à plus de CHF 4.6 milliards. De cette somme, environ deux milliards relèvent des rubriques prévues par la loi sur les chemins de fer. Le gouvernement a proposé que la Confédération y participe à hauteur de CHF 1'300 millions. Augmenté d'une somme de CHF 140 millions octroyée par les Chambres pour les investissements ordinaires du chemin de fer rhétique, c'est un crédit cadre total de CHF 1'440 millions que le gouvernement a demandé au **parlement d'accorder** aux ETC, ce que ce dernier a fait **à l'unanimité**.²¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.²²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.²³

AUTRE
DATE: 04.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Comme conséquence de l'ouverture du marché des chemins de fer en Suisse, les CFF et les MThB (Mittelthurgaubahn) se sont associés pour fonder une joint-venture. La filiale commune, baptisée **Regionalbahn Ostschweiz (RBO)** sera fondée pour l'été 2001 et entrera en service dès la fin 2002. L'exploitation vise à aménager l'offre régional pour les transports dans la région du Bodensee, mais le trafic voyageurs de longue distance et celui des marchandises ne seront pas concernés par le projet. Les CFF y seront les actionnaires principaux et les MThB disposeront d'une minorité de blocage.²⁴

AUTRE
DATE: 19.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Du fait de l'ouverture des marchés dans le monde des lignes privées qu'a engendré la nouvelle loi sur les chemins de fer et de l'attractivité que créera la libéralisation de l'accès au réseau ferroviaire et la construction de deux nouveaux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg, **les CFF ont fait une offre de reprise à la compagnie Berne-Lötschberg-Simplon (BLS)** et à son actionnaire principal, le canton de Berne, propriétaire de 65,1% des actions. Leur but était d'étendre leur marché et d'éviter que

l'accord de coopération qu'avait la Deutsche Bahn avec les BLS n'ouvre la porte du réseau suisse à la compagnie allemande. Le conseil d'administration de la BLS a rejeté l'idée de fusion, mais il a entamé des discussions avec les CFF en vue déboucher sur des modèles de collaboration. En juin, le Conseil d'Etat bernois et le canton de Berne ont approuvé un accord, qui a été soumis à la Confédération. Le Conseil fédéral l'a aussi plébiscité. Résultat de la réforme des chemins de fer, l'accord postulait un désenchevêtrement des tâches, l'idée consistant à ne conserver qu'un acteur là où c'était possible. Il revêtait la forme d'une lettre d'intention qui fixait les grands principes de la collaboration, mais ne réglait pas les détails de la restructuration, comme par exemple les modalités du transfert et les répercussions pour les divers acteurs touchés. De ce fait un groupe de travail commun composé de l'OFT, l'AFF, le canton de Berne, les CFF et les BLS, a été constitué.

La lettre d'intention **excluait pour des raisons plus politiques qu'économiques la fusion des deux entreprises**: ayant accordé un crédit de près d'un milliard de francs pour le développement des doubles voies du Lötschberg au début des années 80 et participant au financement du nouveau tunnel de base dont le propriétaire serait au final les BLS, la Confédération, unique actionnaire des CFF, payerait en cas de fusion deux fois l'infrastructure du BLS. En termes concrets, pour permettre aux CFF d'acquérir 34% d'actions, le canton de Berne était prêt à en céder au maximum 15%; pas d'avantage, car il voulait rester l'actionnaire majoritaire. De son côté, la Confédération, détentrice de 17,56% du capital, proposait de se dessaisir d'une partie de ses actions. Le Conseil fédéral soutenait la création d'une filiale spécifique pour l'infrastructure du réseau BLS et souhaitait se concentrer sur celle-ci, car cela permettrait de résoudre la question du prêt de CHF 1 milliard qu'elle avait accordé pour l'axe du Lötschberg. Si l'achat des actions sub-mentionnées additionnées à celle des petits actionnaires était une des solutions, l'autre consistait à augmenter le capital. Au niveau de la desserte des passagers, l'accord prévoyait que les BLS reprennent la totalité du réseau express régional bernois. Cela impliquait que les CFF leur cèdent les lignes de Thoune-Berne-Fribourg et de Bienne-Berne-Belp-Thoune. Quant aux CFF, le trafic national et international sera leur affaire exclusive. Tous les trains Intercity et Eurocity circulant sur l'axe Bâle-Berne-Brigue-Milan par le Lötschberg ainsi que ceux qui desservent Interlaken seront gérés par l'ex-régie. Dans le domaine des marchandises, le secteur demeurera en régime de concurrence. Les BLS créeront une filiale BLS Cargo dont la DB sera leur partenaire. La concurrence ne concernera que le transport des marchandises par trains complets. En effet, le transport de voitures restera l'apanage des BLS et le ferroutage prévu pour le 8.1.2001 sur l'axe Fribourg-en-Brigau-Novare par le Lötschberg continuera d'être exploité en partenariat par les BLS, les CFF et la société de transport HUPAC. Au final, chaque compagnie restera concessionnaire de son réseau.²⁵

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 09.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a octroyé aux services de transports urbains du **Glattal** (VBG) une concession d'infrastructure ferroviaire pour la construction et l'exploitation du futur chemin de fer à voie métrique dans la partie centrale du Glattal (ZH). Elle est valable pour un demi-siècle. Ce chemin de fer circulera essentiellement sur son propre tracé et desservira les tronçons Zurich Oerlikon-Glattbrugg-Aéroport de Zurich et Ambassador-Wallisellen-Stettbach. Il remplacera plusieurs lignes de bus surchargées. Le devis des coûts s'élève à CHF 550 millions, qui seront fournis par le canton de Zurich. La première étape du réseau de 12,6 km devrait être mise en exploitation à la fin de 2005.²⁶

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 13.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération a conclu une convention avec les chemins de fer BT, SOB et CFF sur les **aménagements 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.²⁷

AUTRE
DATE: 16.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et le Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) ont ratifié une convention scellant leur future coopération. Le canton de Berne a accepté que les CFF détiennent une participation dans la compagnie bernoise, qui a été plafonnée à 34%. Toutefois, Berne a promis à l'ex-régie un droit de préemption s'il se défait un jour d'un paquet d'actions. Prétextant la restructuration de l'entreprise et donc l'impossibilité de chiffrer la valeur des actions, les CFF n'ont pas pu acquérir immédiatement les 34%. Par ailleurs, l'ex-régie devait obtenir le feu vert de la Commission de concurrence avant d'officialiser

l'achat. La **collaboration** a cherché à supprimer les doublons et à répartir les secteurs d'activités. Le **BLS** reprendra complètement d'ici à 2004 le RER bernois, lequel inclura l'ensemble du transport régional des voyageurs dans un périmètre incluant Fribourg, Payerne, Morat, Neuchâtel, Bienne, Langnau et Thoune. Il exploitera aussi les trains RegioExpress Berne-Langnau-Lucerne et Berne-Kandersteg-Brig. Le BLS conserve le transport de voitures au Lötschberg, de Kandersteg à Goppenstein. En retour, les **CFF** s'occuperont du trafic voyageur longue distance sur l'axe Lötschberg. Il s'agit essentiellement des lignes Thoune-Brig et Thoune-Interlaken. Les CFF auront aussi l'exclusivité du trafic par wagons isolés sur le Lötschberg. En revanche, le secteur des marchandises restera soumis à la concurrence, notamment pour le trafic de transit et pour trains complets.²⁸

AUTRE
DATE: 18.08.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le conseil d'administration des MThB (Mittelthurgaubahn) a donné le feu vert à la **joint venture Regionalbahn (RBO)** avec les CFF.²⁹

AUTRE
DATE: 18.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après les conseils d'administration, les actionnaires des chemins de fer BT (Bodensee-Toggenburg-Bahn) et SOB (Südostbahn) ont approuvé le contrat de fusion avec plus de 99% des voix. Les deux sociétés ont été dissoutes sans liquidation et transférées dans une nouvelle société unique nommée **Schweizerische Südostbahn AG (SOB)**. Le siège de la nouvelle SOB sera à St Gall; le plus gros actionnaire reste la Confédération avec 35%.³⁰

AUTRE
DATE: 13.06.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Les conseils d'administration du Brig-Visp-Zermatt-Bahn (société détenue à 100% par le BVZ Holding SA) et du Furka Oberalp Bahn (propriété en majorité de la Confédération et des cantons, Uri, Grisons et Tessin) ont accepté les principes d'une fusion des deux compagnies au 1er janvier 2003. Au début de 2003, les membres du Conseil d'administration ont accepté le nouveau nom – **Matterhorn Gotthard Bahn** – et l'entrée sur le marché de la compagnie, dont le siège est à Brigue.³¹

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 16.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Afin que les travaux préliminaires nécessaires à la mise en service du Lötschberg puissent se poursuivre sans heurts, le Conseil fédéral a décidé de financer ces prestations par les réserves du crédit global NLFA. D'ici à l'ouverture du tunnel en 2007, il devrait s'agir de CHF 120 millions. Il a également chargé la SA BLS Chemin de fer du **Lötschberg** d'exploiter la ligne de base jusqu'en 2010, cela sur la base de la concession valable jusqu'à cette date et compte tenu des autres conventions déjà en vigueur. Le DETEC se prononcera dans une procédure ordinaire sur l'octroi de la concession d'infrastructure après 2010.³²

AUTRE
DATE: 08.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La compagnie thurgovienne de la Mittelthurgaubahn (MThB) a fait part en juin de ses graves difficultés financières en présentant un découvert de plus de CHF 30 millions. La stratégie offensive (volonté d'augmenter d'au moins 40% du volume des passagers) et l'assainissement de la ligne du lac, qui a dépassé le budget prévu, étaient à l'origine des problèmes. De plus, la quasi-totalité du capital-actions allait être englouti par les CHF 10 millions de pertes de l'exercice 2001 et les CHF 23 millions de dettes envers les CFF. La compagnie espérait boucher le trou avec l'aide de la Confédération. Les sommes promises pour la rénovation (CHF 30 millions) n'avaient pas encore été versés par l'OFT. Au vu de la situation, la MThB a obtenu de ses créanciers et, notamment des CFF, un moratoire jusqu'en septembre afin de présenter une analyse de ses difficultés, ainsi qu'un plan de redressement. L'OFT a répondu à la **MThB** en indiquant que les CHF 30 millions n'étaient à disposition que pour des projets concrets et non des opérations de renflouement. Devant l'impossibilité d'obtenir CHF 40 millions pour s'en sortir, la compagnie thurgovienne **a conclu un contrat cadre avec les CFF**. Ceux-ci avaient auparavant refusé la proposition, jugée trop risquée, de reprendre la majorité du capital-actions de la compagnie à titre de compensation pour leurs prétentions. Les CFF ont repris le matériel roulant pour CHF 130 millions, l'infrastructure et les 240 employés de la MThB, dont 140 par la **Thurbo SA**. Le projet Thurbo initial, détenu à 60% par les CFF et 40% par la MThB, devait démarrer en décembre et il visait à améliorer la desserte de la région et à s'étendre au trafic régional. Dans le nouveau projet Thurbo, la part des CFF s'est accrue à 90% et les 10% restants sont passés au canton de

Thurgovie. La réalisation de ce plan d'assainissement était subordonnée à une série de conditions, notamment à l'injection de fonds fédéraux pour CHF 13,6 millions destinés à couvrir des dépenses clairement définies. Cet argent sera alloué sur la base de la loi sur les chemins de fer et accordé par l'OFT de sa propre autorité. Avec ce rachat, les CFF reprenaient l'exploitation de deux lignes en Allemagne, Constance-Singen-Engen et Radolfzell-Stockach. L'assemblée générale de la MThB a accepté la liquidation de la compagnie et le contrat-cadre conclu avec les CFF. Elle a en revanche refusé de décharger le conseil d'administration.³³

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 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**.³⁴

AUTRE

DATE: 25.05.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La compagnie **Matterhorn-Gottard Bahn** a finalisé la reprise des actions de la ligne du Gornergrat-Bahn.³⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 25.09.2006
MAGDALENA BERNATH

2005 hatte das Parlament die zweite Etappe der Bahnreform an die Regierung zurückgewiesen, weshalb die vorgesehene Neuordnung der Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur nicht wie geplant auf den 1. Januar 2007 in Kraft treten kann. Da der 8. Rahmenkredit für die Privatbahnen Ende 2006 erschöpft ist, beantragte der Bundesrat dem Parlament als Übergangslösung einen **9. Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an die konzessionierten Eisenbahnunternehmen (KTU)** für die Jahre 2007–2010 von CHF 600 Mio. und die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in bedingt rückzahlbare Darlehen.

Gegen den Willen des Bundesrates erhöhte der Ständerat diesen Kredit auf CHF 800 Mio. – die KTU hatten aufgrund des Bedarfs CHF 1,05 Mrd. verlangt. Gemäss Kommissionssprecher Pfisterer (fdp, AG) reiche die von der Regierung beantragte Summe weder für die Erhaltung der Substanz noch für die nötigen Erweiterungsinvestitionen aus. Die Privatbahnen müssten haushälterisch mit den Finanzmitteln umgehen sowie Umfang und Optimierungsmöglichkeiten ihres Angebots prüfen, allenfalls auch die Umstellung vom Bahn- auf den Busbetrieb. Der Bundesrat erwäge mittelfristig Streckenschliessungen aus Sicherheitsgründen, aber auch aufgrund unverhältnismässiger Sanierungskosten. Bundesrat Leuenberger hielt an den von der Regierung beantragten CHF 600 Mio. fest, da der Bund sparen müsse, die Parteien für Bildung und Forschung aber mehr Geld ausgeben wollten. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat sowohl den 9. Rahmenkredit für die KTU als auch die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen einstimmig an. Er überwies zudem ein Postulat (06.3179), das einen Bericht zum Zustand der Infrastruktur der Privatbahnen verlangt.

Im Nationalrat stand eine weitere Erhöhung des KTU-Kredits auf CHF 920 Mio. zur Diskussion, welche die Mehrheit der Verkehrskommission vorschlug und die von der SP und den Grünen getragen wurde. CVP und FDP wollten sich dem Ständerat anschliessen (CHF 800 Mio.), die SVP unterstützte den Vorschlag des Bundesrats (CHF 600 Mio.). Die grosse Kammer folgte mit 109:80 Stimmen dem Ständerat und setzte den Rahmenkredit für die KTU auf CHF 800 Mio. fest. Ein Antrag der SVP, für Strecken, die längerfristig stillzulegen sind, keine wertvermehrenden Investitionen zu tätigen, wurde mit 116:73 Stimmen verworfen. In der Gesamtamtstimmung hiess der Nationalrat den Rahmenkredit für die KTU mit 161:8 Stimmen bei 20 Enthaltungen gut. Die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in bedingt rückzahlbare Darlehen hatte die Verkehrskommission des Nationalrats erst andiskutiert, aber noch nicht beschlossen.³⁶

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 22.03.2007
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats, l'année précédente, le Conseil national a approuvé par 145 voix contre 16 l'arrêté fédéral sur la **conversion du crédit de construction du BLS Chemin de fer du Lötschberg SA** en prêt sans intérêt conditionnellement remboursable. Cet arrêté constitue la base juridique nécessaire à la prise de participation majoritaire de la Confédération dans la société BLS Réseau SA par laquelle elle restera propriétaire du tunnel du Lötschberg.³⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 22.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, le Conseil fédéral a adopté et présenté son **message supplémentaire sur la réforme des chemins de fer 2**. Fin 2005, le parlement avait décidé le renvoi du projet au Conseil fédéral en raison de la forte controverse suscitée par la proposition de répartition entre Confédération et cantons du financement des infrastructures ferroviaires. Cette décision était assortie du mandat de scinder cette deuxième réforme en plusieurs paquets et de présenter dans les plus brefs délais les mesures les plus consensuelles. Par ce nouveau message, le Conseil fédéral soumet au parlement le premier de ces paquets législatifs, intitulé « révision des actes normatifs sur les transports publics » (RévTP). Il comporte principalement une nouvelle réglementation de la sécurité dans les transports publics, ainsi que des mesures en matière de financement du matériel roulant et d'exonération fiscale visant à garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les entreprises de transport privées. Le gouvernement propose de remplacer la loi de 1878 sur la police des chemins de fer par une loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport. Pour améliorer la sécurité des voyageurs, du personnel, ainsi que des biens et du matériel, cette loi prévoit la suppression de l'actuelle police ferroviaire au profit d'un service de sécurité habilité à agir dans tous les domaines des transports publics (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques). La liberté est laissée aux entreprises d'externaliser ce service ou de le confier aux contrôleurs au titre de seconde fonction. Cette redéfinition du dispositif sécuritaire est cependant sans incidence sur les missions des polices cantonales et communales. Le projet prévoit en outre que les entreprises privées pourront désormais bénéficier de la caution de la Confédération lors de l'acquisition de matériel roulant afin d'obtenir des taux d'intérêt plus avantageux de la part des institutions de crédit. Enfin, les entreprises exploitant une concession fédérale pourront se prévaloir de l'exonération fiscale qui s'appliquait jusqu'alors uniquement aux CFF. En mettant les entreprises privées sur un pied d'égalité avec les CFF, ces deux mesures doivent favoriser la transparence et la concurrence sur le marché des transports. Le Conseil fédéral a en outre fait savoir que la question de l'appel d'offres pour les commandes de transport régional de voyageurs, d'une part, et la reprise des paquets ferroviaires 1 et 2 de l'Union Européenne (UE), d'autre part, feront l'objet des deux prochains messages. Le remaniement controversé du financement de l'infrastructure ferroviaire sera quant à lui traité ultérieurement dans un quatrième message.

Réservant un accueil globalement favorable à ce premier paquet de mesures, la commission des transports du Conseil national (CTT-CN) s'est montrée très divisée au sujet de la création d'un service de sécurité privé pour assumer des missions policières dans les transports publics, de même que sur le délai de 100 jours prévu pour la conservation des enregistrements de vidéosurveillance. Après de nombreuses auditions et de vifs débats gauche/droite, la CTT-CN a décidé par 14 voix contre 7 que les tâches de sécurité pouvaient être confiées à des entreprises privées ayant leur siège en Suisse et majoritairement détenues par des propriétaires suisses. Elle a également chargé, par 12 contre 9, le Conseil fédéral de déterminer la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement du personnel des organes de sécurité.³⁸

MOTION
DATE: 05.10.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a décidé de transmettre une motion Pedrina (ps, TI) visant à **optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par le réaménagement du prix du sillon**. À l'heure actuelle, de nombreux sillons sont peu, voire pas exploités en raison de temps de parcours et d'attentes plus longs, ainsi que d'horaires ou jours défavorables. La réforme proposée consiste dès lors à intégrer ces nouveaux critères dans la fixation des tarifs afin de faciliter la vente des sillons les moins attractifs. Le motionnaire comme le Conseil fédéral ont par ailleurs souligné que cette révision du système de tarification contribuera à la réalisation de l'objectif de transfert de la route vers le rail du trafic de marchandises, clé de voûte de la politique des transports de la Confédération.³⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.⁴⁰

MOTION
DATE: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national, le Conseil des Etats a approuvé une motion Fabio Pedrina (ps, TI) (07.3272) visant à optimiser les capacités du réseau ferroviaire national par une révision du système de tarification du sillon qui prenne en compte, d'une part, le rapport entre l'offre et la demande et, d'autre part, la plage horaire. L'intégration de ces deux critères doit faciliter la vente des sillons les moins attractifs grâce à un prix plus faible. Les sénateurs ont par ailleurs assorti cette décision de principe de directives relatives à sa mise en œuvre. Ils ont ainsi approuvé une motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire** d'ici à la fin du premier semestre 2009 en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur, puis de présenter un projet comportant les modifications législatives nécessaires dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national a quant à lui approuvé sans discussion une motion Rime (udc, FR) (08.3596) identique à la motion Büttiker.⁴¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres ont procédé à l'examen et à l'**élimination des divergences concernant le premier paquet législatif** de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national s'est d'abord rallié au Conseil des Etats s'agissant des compétences accordées aux organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP). Malgré l'opposition emmenée par une minorité UDC de la CTT-CN, le plénum a ainsi renoncé, par 90 voix contre 87, à habiliter ces organes à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Concernant la loi sur le transport des voyageurs, la chambre du peuple a approuvé, par 93 voix contre 80, l'amendement de son homologue des cantons visant à conditionner l'octroi de concessions au respect des conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche. Elle l'a en outre suivie

en laissant à la Confédération la possibilité de transformer des prêts remboursables destinés au financement du renouvellement du matériel roulant en prêts conditionnellement remboursables, voire d'en suspendre le remboursement. La divergence au sujet des bénéfices des entreprises de transports régionaux jouissant d'une indemnisation pour leur frais non couverts a toutefois subsisté, le Conseil national ayant refusé, par 119 voix contre 56, d'abaisser le niveau du fonds de réserve obligatoire de 50 à 10% du chiffre d'affaires annuel. Finalement, il s'est rallié à la proposition de compromis du Conseil des Etats selon laquelle les entreprises disposent librement de leurs bénéfices dès lors qu'elles ont constitué un fonds de réserve équivalent à 25% de leur chiffre d'affaires annuel. En votation finale, la chambre basse a rejeté, par 99 voix contre 85, la LOSETP et adopté, par 157 voix contre 34, la loi sur la réforme des chemins de fer 2, tandis que la chambre haute a approuvé à l'unanimité les deux objets. L'échec de la LOSETP au Conseil national s'explique par l'opposition conjointe et unanime des groupes UDC et PS. Si les deux groupes ont exprimé leur refus catégorique de privatiser les tâches de sécurité, l'UDC a critiqué la limitation des compétences des organes de sécurité, notamment en matière de mesures de contrainte, tandis que le PS a fustigé l'absence d'interdiction formelle des armes à feu.⁴²

MOTION

DATE: 04.06.2009
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté tacitement la motion Büttiker (prd, SO) chargeant le Conseil fédéral de **réviser le système de tarification du sillon** afin d'optimiser les capacités du réseau national en exploitant toutes les possibilités offertes par la base légale en vigueur. Le texte transmis enjoint également le gouvernement de présenter, dans un second temps, un projet législatif plus ambitieux dans le cadre du troisième paquet de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil des Etats a quant à lui décidé de transmettre la motion jumelle Rime (udc, FR) (08.3596) approuvée l'année précédente par la chambre du peuple. Sur le même Sujet, le Conseil national a en outre transmis la motion Pedrina (ps, TI) (07.3272) telle que modifiée formellement par le Conseil des Etats l'année précédente.⁴³

POSTULAT

DATE: 08.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a transmis au Conseil fédéral, par 82 voix contre 74 - le vote a révélé un clivage très net entre, d'une part, le PS, le PDC et les Verts et, d'autre part, le PLR et l'UDC -, un postulat de la CTT-CN le chargeant de présenter un rapport sur les conditions juridiques et politiques nécessaires à la **reprise par les CFF de toutes les concessions pour l'exploitation du réseau à voie normale**. Dans la perspective d'un accroissement de la concurrence internationale en matière de transport de voyageurs comme de marchandises à moyen terme, le postulat vise à renforcer la compétitivité des CFF, seule entreprise concessionnaire susceptible de faire face à la concurrence étrangère, afin de conserver un opérateur national à travers lequel la Confédération pourra poursuivre sa politique des transports.⁴⁴

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE

DATE: 17.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a décidé de **ne pas augmenter les ressources destinées à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures des CFF** et des chemins de fer privés suisses. Ce gel des dépenses à hauteur de CHF 4 milliards, alors que les entreprises ferroviaires demandaient 1 milliard supplémentaire, est motivé par la volonté du gouvernement de prioriser les objectifs de politique financière du programme de stabilisation. (En septembre, les CFF ont publié un rapport montrant que les économies en matière d'entretien de l'infrastructure réalisées depuis la fin des années 1990 ont conduit à une accumulation de besoins telle que 1 milliard de francs seraient nécessaires pour les satisfaire.) Conscient de l'insuffisance des moyens alloués au regard des besoins actuels et des projets d'extension de l'infrastructure, le Conseil fédéral a par ailleurs donné mandat au DETEC de présenter des propositions de nouvelles recettes et de coupes dans les investissements prévus pour 2011 et 2012. Ce dernier a annoncé l'étude de la possibilité de reporter certains projets d'extension et travaux d'entretien, d'augmenter le prix du sillon pour le trafic voyageurs (et donc le prix des billets) et de limiter l'alimentation du fonds pour les transports publics (FTP).⁴⁵

Après la décision de principe du Conseil fédéral, en toute fin d'année 2009, de ne pas proposer au parlement d'augmenter les ressources destinées à **l'entretien des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés**, l'ancienne régie a mandaté un audit externe concernant les investissements nécessaires pour rattraper le retard accumulé en matière d'entretien et de renouvellement de son réseau. L'expertise a conclu au bon état d'ensemble du réseau CFF, mais elle a souligné un retard d'investissements de l'ordre de CHF 1,35 milliard accumulé au cours des quinze dernières années, résultant principalement des coupes budgétaires décidées par la Confédération. Globalement, les experts ont évalué les moyens financiers supplémentaires nécessaires pour la période 2011-2016 à CHF 850 millions par an de sorte à couvrir le rattrapage du retard d'investissements (CHF 130 millions), l'entretien ordinaire du réseau (CHF 410 millions), la mise aux normes des tunnels et la conformation aux exigences de la loi sur les handicapés (CHF 150 millions), l'élimination des défauts structurels (quais, passages sous voies, approvisionnement électrique ; CHF 140 millions) et les coûts imputables à la croissance du trafic (CHF 20 millions). Au total, la facture approcherait ainsi les CHF 6 milliards. Des mesures d'économies peuvent y contribuer à hauteur de CHF 100 millions par an, grâce à la suppression de 300 à 350 emplois au sein de la division Infrastructure et à la simplification des procédures internes. Pour le solde, la direction des CFF a jugé inévitable une augmentation de la contribution de la Confédération dans le cadre de la convention de prestation, une hausse des tarifs du trafic voyageurs ne suffisant pas.⁴⁶

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.⁴⁷

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'étranglements les plus graves.⁴⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 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.⁴⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 17.12.2010
NICOLAS FREYMOND

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.⁵⁰

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 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 Infrastrukturweiterungen investiert werden dürfen und der Restbetrag in den unterfinanzierten Unterhalt fliessen muss.⁵¹

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE

DATE: 01.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Nachdem das Parlament im Bundesgesetz über die **Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr** den Entscheid über die in den Räten äusserst umstrittene Bewaffnung der Sicherheitsorgane (Transportpolizei und Sicherheitsdienst) in Art. 2 an den Bundesrat delegiert hatte, regelte dieser deren Ausrüstung in einer **Verordnung**, die am 1. Oktober 2011 in Kraft trat. Demnach kann der Sicherheitsdienst, der auch von entsprechend ausgebildetem privatem Sicherheitspersonal ausgeübt werden darf, mit Fesselungsmitteln, Pfeffersprays, Diensthunden und Schlagstöcken, die Transportpolizei zusätzlich mit Feuerwaffen

ausgerüstet werden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), die kantonale Konferenz der Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), der Verband Schweizer Polizei-Beamter und die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) begrüßten die Verordnung. Nachdem sie die Ausrüstung der Bahnpolizei mit Handfeuerwaffen in der Anhörung noch abgelehnt hatten, entschieden sich die SBB im Herbst des Berichtsjahrs für eine entsprechende Bewaffnung ihrer Sicherheitsorgane ab Sommer 2012. Die BLS hingegen blieb bei ihrer ablehnenden Haltung.⁵²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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 Ausschreibungsverfahren 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 Eigenerziele 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.⁵³

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 24.09.2012
NIKLAUS BIERI

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.⁵⁴

POSTULAT

DATE: 28.09.2012
NIKLAUS BIERI

Im September überwies der Nationalrat ein Postulat Grossen (glp, BE), welches den Bundesrat beauftragt, Anpassungen der **Trassenprioritäten** zu prüfen, um das Verlagerungsziel im Güterverkehr zu erreichen. Trassenausbauten würden gemäss Postulat oft vom Personenverkehr beansprucht, auch wenn diese ursprünglich für den Güterverkehr geplant waren. Dies sei der Umsetzung des Verlagerungszieles hinderlich. Der Bundesrat äusserte in seiner Stellungnahme die Bereitschaft, die Kapazitätssicherung des Güterverkehrs zu prüfen. Das Postulat wurde mit 129 zu 54 Stimmen überwiesen.⁵⁵

MOTION

DATE: 14.12.2012
NIKLAUS BIERI

Eine im Mai im Ständerat eingereichte Motion Janiak (sp, BL) fordert vom Bundesrat **Massnahmen zur** und Ausnahmen von der bestehenden **Trassenprioritätsordnung im Eisenbahngesetz**. Den Interessen des Schienengüterverkehrs soll so mehr Achtung zukommen. Der Bundesrat verwies auf laufende Bemühungen und beantragte die Annahme der Motion. Stände- und Nationalrat überwiesen das Geschäft Ende Jahr.⁵⁶

POSTULAT

DATE: 16.11.2016
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament einen Entwurf eines Bundesgesetzes über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. In der Botschaft zum Entwurf beantragte der Bundesrat, das Postulat der KVF-NR (08.3763) abzuschreiben. Eine Modernisierung der Organisation der Bahninfrastruktur soll für mehr Transparenz und weniger Diskriminierungspotenzial sorgen. So soll etwa die Trasse Schweiz AG als Tochterfirma der Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB vom Bund übernommen und als unabhängige Trassenvergabestelle weiterbetrieben werden. Damit könne eine Benachteiligung von anderen Bahnunternehmen bei der Trassenvergabe ausgeschlossen werden. Der Bund soll zudem Systemführerschaften gesetzlich regeln, damit nicht jedes Bahnunternehmen eigene Systeme entwickelt. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen ein Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Planung von Investitionen und Fahrplänen erhalten und dieses bei der Regulierungsbehörde einfordern können. Die Regulierungsbehörde, bis dahin „Schiedskommission im Eisenbahnverkehr“ genannt, soll in RailCom umbenannt werden und bezüglich Mitwirkungsrechte und Systemführerschaften neue Kompetenzen erhalten. Nicht zuletzt sollen die Rechte der Reisenden gestärkt werden: Die Schweiz soll sich den internationalen Standards bezüglich Informationspflicht, der Haftung und dem Umgang mit den Folgen von Verspätungen oder verpassten Anschlüssen angleichen.⁵⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 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.⁵⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.⁵⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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 2017.⁶⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.⁶¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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 Stichtentscheid 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.⁶²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.⁶³

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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 Volkssammer 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.⁶⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.⁶⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.⁶⁶

Politique sociale

Population et travail

Protection des travailleurs

POSTULAT
DATE: 29.08.2018
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a rendu son **rapport** en exécution du postulat **sur la réduction de l'assujettissement des entreprises touristiques de transport à la loi sur la durée du travail (LDT)**. Il estime que le cadre légal, avec les révisions de la LDT et de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT), tient compte des préoccupations des entreprises de transport touristique. Selon lui, il ne faut pas davantage libéraliser et ne pas exclure les entreprises de transport touristique du champ d'application de la LDT. Si ces entités devenaient assujetties à la loi sur le travail (LTr), la charge administrative augmenterait, puisque celles-ci devraient obtenir des autorisations exceptionnelles plus fréquemment.⁶⁷

1) AB SR, 2015, S. 1188; TA, 8.12.15

2) AB NR, 2016, S. 148 ff.; Kommissionsbericht RK-NR vom 22.01.2016; AZ, Lib, 4.3.16

3) BBI, 2012, S. 6007; Baz, 16.6.12

4) AB NR, 2012, S. 1610 ff.; AB SR, 2012, S. 1227

5) BBI, 2013, S. 6993 ff.; NZZ, 29.8. und 13.11.13

6) AB NR, 2014, S. 1624 ff.; AB NR, 2014, S. 292 ff.; AB SR, 2014, S. 685 ff.; Presse vom 13.3.14

7) AB NR, 2017, S. 159; AB SR, 2017, S. 536; Kommissionsbericht KVF-SR vom 03.04.2017; Medienmitteilung BR vom 20.10.2015; Medienmitteilung KVF-NR vom 16.01.2017

8) SR 745.21; TA, 18.8.11; NZZ online, 17.8.11

9) AB NR, 2011, S. 2219.

10) AB NR, 2016, S. 1192.

11) AB SR, 2016, S. 1083 ff.

12) NZZ, 27.9.11 und Presse vom 1.9.11.

13) AB NR, 2016, S. 1256 ff.

14) AB SR, 2016, S. 1083 ff.

- 15) BO CN, 1990, p.1075ss.
- 16) BÜZ, 23.3., 5.5. et 7.7.90; TW, 25.8.90; LNN, 18.10.90.
- 17) BO CN, 1990, P.2449
- 18) SGT et AT, 30.5.91
- 19) Presse du 14.11.91.
- 20) Presse du 2.5 et 9.5.92.
- 21) BO CE, 1992, p. 751 ss.; BO CN, 1992, p. 2575 ss.; FF, 1992, III, p. 434 ss.; FF, 1993, I, p. 46; Presse du 2.4 et 22.9.92; BÜZ, 20.8.92; Bund et SGT, 17.12.92.
- 22) FF, 1999, p. 8466 ss.
- 23) 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.
- 24) TA, 2.11.00; NZZ, 3.11.00; LT, 4.11.00.
- 25) Presse du 17.8 et 18.8.00; NZZ, 19.12.00.; Presse du 19.1 et 5.2.00.
- 26) OFT, communiqué de presse, 9.3.2001.
- 27) FF, 2001, p. 1114.
- 28) Presse du 16.5.01.
- 29) NZZ, 18.8.01.
- 30) SGT, 27.3.01; presse du 18.12.01.
- 31) NF, 8.2.02; presse du 13.6.02; Matterhorn Gottard Bahn, communiqué de presse, www.fo-bahn.ch.
- 32) DETEC, communiqué de presse, 16.10.02.
- 33) 24h, 10.6 (découvert), 9.9 (reprise CFF) et 8.11.02 (lignes en Allemagne); LT, 15.6.02 (découvert); NZZ, 17.7 (réponse OFT) et 12.10.02 (Assemblée générale).
- 34) DETEC, communiqué de presse, 30.6.04.
- 35) NF, 25.5.05
- 36) AB NR, 2006, S. 1305 ff.; BBI, 2006, S. 8669; Presse vom 26.9.06.; BBI, 2006, S. 3897 ff.; AB SR, 2006, S. 574 ff. und 580; Presse vom 22.6.06.
- 37) FF, 2006, p. 3747 ss.; BO CN, 2007, p. 517 ss.
- 38) FF, 2007, p. 2517 ss.; presse du 10.3.07; DETEC, communiqué de presse, 9.3.07.; NZZ, 4.4, 5.5 et 22.8.07.
- 39) BO CN, 2007, p. 1712.
- 40) BO CN, 2008, p. 178 ss.; BO CE, 2008, p. 648 ss.
- 41) BO CE, 2008, p. 280 ss. (Pedrina) et 861 s. (Büttiker); BO CN, 2008, p. 1956.
- 42) BO CN, 2009, p. 120 ss., 269 s. et 591 ss.; BO CE, 2009, p. 122 ss. et 279; RO, 2009, p. 5597 ss.; LT et NZZ, 18.3.09; presse des 20 et 21.3.09.
- 43) BO CN, 2009, p. 1045; BO CE, 2009, p. 669; BO CN, 2009, p. 667 ss.
- 44) BO CN, 2009, p. 1366.
- 45) Presse du 11.9 (CFF) et du 17.12.09 (CF); DETEC, communiqué de presse, 16.12.09; Bund, 11.9.09.
- 46) Presse du 20.2.10.
- 47) FF, 2010, p. 4495 ss.
- 48) Presse du 29.6.10; LT, 5.7.10 (Meyer).
- 49) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.
- 50) 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).
- 51) NZZ und TA, 7.4.11
- 52) AS, 2011, S. 3961 f., 3967 ff.; NZZ, 17.8. und 29.9.11; Presse vom 18.8.11; WoZ, 15.9.11.
- 53) 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 Eigenerziele 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).
- 54) BBI, 2012, S. 4015, AB SR, 2012, S. 506, AB NR, 2012, S. 1607.
- 55) AB NR, 2012, S. 1791.
- 56) AB SR, 2012, S. 828; AB NR, 2012, S. 2241.
- 57) BBI, 2016, S. 8661 ff.
- 58) AB NR, 2017, S. 307 ff.
- 59) AB SR, 2017, S. 508 ff.
- 60) Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR
- 61) Medienmitteilung KVF-NR
- 62) AB NR, 2018, S. 32 ff.
- 63) AB SR, 2018, S. 265 ff.
- 64) AB NR, 2018, S. 1230 ff.
- 65) AB SR, 2018, S. 717 f.
- 66) AB NR, 2018, S. 1769; AB SR, 2018, S. 800
- 67) Rapport CF du 29.8.18