

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Eisenbahn</b>
Akteure	<b>Italien</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Holenstein, Katrin  
Hulliger, Caroline  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Hulliger, Caroline; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Italien, 1986 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Aussenpolitik</b>	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics

# Allgemeine Chronik

## Aussenpolitik

### Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 08.06.2015  
CAROLINE HULLIGER

A l'occasion de la journée suisse des transports et de l'énergie à l'**Expo de Milan**, Doris Leuthard a annoncé l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard prévue le 1er juin 2016.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 07.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a approuvé l'**accord trilatéral Suisse-Allemagne-Italie** qui constitue un fondement important de la mise en application du traité sur le transit, et des mesures provisoires décidées en 1989 par le gouvernement dans l'attente des transversales alpines. Ce texte a pour but d'améliorer l'offre de transport combiné rail-route et prévoit, à cet effet, d'en élever la capacité d'ici 1994 grâce à des mesures techniques, ainsi qu'au développement de tronçons et de terminaux. Il règle l'adaptation des infrastructures sur les axes du Lötschberg-Simplon et du Gothard, pour que les capacités de ferroutage de la Suisse ne débouchent pas sur des goulets d'étranglement aux frontières. Outre les adaptations techniques, les extensions de réseaux et la construction de terminaux, l'accent est mis sur la suppression d'entraves administratives et sur une harmonisation des tarifs et des horaires.<sup>2</sup>

POSTULAT  
DATUM: 11.06.2012  
NIKLAUS BIERI

Das im Mai des Berichtjahres im Ständerat eingereichte Postulat Abate (fdp, TI) fordert vom Bundesrat einen Bericht zur strategischen Vision der **Entwicklung der Nord-Süd-Verbindung der Bahn**, speziell der Gotthardachse. Von mehreren Sprechern wurde in der Debatte auf die Notwendigkeit einer Gesamtschau über die strategische Entwicklung hingewiesen. Bundesrätin Leuthard betonte in ihrer Antwort, dass sich strategisch seit der Neat-Strategie nichts geändert habe und man nun in der Umsetzungsphase stehe, in welcher neben der Schweiz auch Deutschland und Italien halten müssten, was abgemacht worden sei. Der Ständerat überwies das Postulat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 29 zu 3 Stimmen.<sup>3</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 13.12.2013  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) sowie zweier Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte (12.3330 / 12.3401), welche 2012 überwiesen worden waren, legte der Bundesrat im Mai seine **Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors** auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard vor. Das Geschäft enthielt das Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors sowie den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit. Um die Gotthardachse bis 2020 in einen durchgehenden 4-Meter-Korridor umzubauen, sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen umzusetzen. Dazu zählen Tunnelanpassungen und Änderungen an Perrondächern, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen, sowie der Neubau des Bözbergtunnels. Die Massnahmen in der Schweiz wurden auf rund CHF 710 Mio. veranschlagt, die Massnahmen für Anschlüsse in Italien auf CHF 230 Mio. Die Finanzierung könne zunächst über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgenommen werden. Der Bundesrat hielt fest, dass die Mittel ausreichen, um neben allen beschlossenen Projekten im Rahmen von FABI auch den 4-Meter-Korridor zu realisieren. Am 25. September trat der Ständerat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Die KVF-SR stellte den Mehrheitsantrag, den Artikel 1 des Bundesgesetzes so zu ändern, dass nicht nur die Gotthardstrecke erwähnt wird, sondern allgemein die Nord-Süd-Verbindung. Damit könnten auch Massnahmen auf der Lötschberg-Linie ergriffen werden, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig würde. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) beantragte die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages. Der Ständerat stimmte mit 23 zu 20 Stimmen für den Mehrheitsantrag. Die von der KVF-SR in Artikel 2 beantragte Streichung der Massnahmen in Giubiasco-Lugano Vedeggio (mit Kosten von CHF 10 Mio.) fand im Rat dagegen keine

Mehrheit, er folgte dem Antrag des Bundesrates mit 26 zu 9 Stimmen. Hinsichtlich der Massnahmen für die Anschlüsse in Italien wollte die KVF-SR mit ihrem Mehrheitsantrag aufnehmen, dass für A-fonds-perdu-Beiträge an Italien ein überwiegendes Interesse der Schweiz gegeben sein muss. Ein Minderheitsantrag wollte verhindern, dass der Bundesrat eine Carte blanche für finanzielle Vereinbarungen mit Italien erhält. Der Rat folgte allerdings dem Mehrheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen und löste mit qualifiziertem Mehr von 36 zu 6 Stimmen die Ausgabenbremse. Bei der Finanzierung forderte die Mehrheit der KVF, dass diese zu einem Drittel aus Mineralölsteuererträgen und zu zwei Dritteln aus FinöV bzw. FABI erfolgen solle. Der Minderheitenantrag Imoberdorf (cvp, VS) beantragte dagegen die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages, welcher eine Finanzierung rein aus FinöV und später aus dem BIF vorsah. Gegen die Teilfinanzierung mit Mitteln aus dem Strassenverkehr wurde vorgebracht, dass von diesen Mitteln bereits sehr viel für den Schienenverkehr eingesetzt werde und dass eine weitere Beanspruchung dieser Mittel die Zustimmung zur Vignettenpreiserhöhung und zu FABI in den jeweiligen Volksabstimmungen gefährden könnte. Der Rat entschied deshalb gegen weitere Mittel aus dem Strassenverkehr und nahm den Minderheitsantrag mit 28 zu 15 Stimmen an. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) wollte schliesslich die zulässigen Höchstmasse für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen aufnehmen und zwar so, dass sogenannte Gigaliner (mit einer Länge von 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen) nicht zugelassen würden. Gegen diesen Vorschlag wurde vorgebracht, dass die Gesetzesebene der falsche Ort sei, um die Dimensionen von Fahrzeugen zu regeln und er wurde entsprechend mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Bundesgesetz einstimmig (bei 7 Enthaltungen) an. In der Debatte des Bundesbeschlusses zum Gesamtkredit forderte der Mehrheitsantrag der KVF-SR eine Erhöhung der Beiträge an Massnahmen in Italien (Lötschberg-Simplon-Linie) um zusätzliche CHF 50 Mio. Dagegen wurde von Bundesrätin Leuthard eingewendet, dass die Schweiz mit Italien in Verhandlungen stehe und es taktisch falsch sei, den gesprochenen Betrag noch vor Abschluss der Verhandlungen aufzustocken. Zudem sei es unschön gegenüber jenen Kantonen, deren Anliegen zu FABI aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden seien. Bei je 21 Stimmen für und gegen den Mehrheitsantrag entschied der Stichentscheid des Präsidenten für den Mehrheitsantrag. Die Ausgabenbremse wurde mit 24 zu 18 Stimmen gelöst und in der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zum Gesamtkredit mit 26 zu 15 Stimmen an. Am 5. Dezember trat der Nationalrat ebenfalls ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Im Nationalrat wurden die gleichen Punkte diskutiert wie im Ständerat. Die grosse Kammer folgte ihrer Schwester in der allgemeinen Formulierung des Geltungsbereichs entgegen einem Minderheitenantrag Binder (svp, ZH), welcher die Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung forderte, mit 111 zu 73 Stimmen. Wie im Ständerat waren auch im Nationalrat die Beiträge an Italien umstritten: Während der Mehrheitsantrag der KVF-NR die Zustimmung zur ständerätlichen Fassung beantragte, forderte eine Minderheit 1 Binder (svp, ZH), dass der Bundesrat zwar selbständig Darlehen an Italien vergeben dürfe, für A-fonds-perdu-Beiträge aber die Zustimmung der Bundesversammlung vorzusehen sei. Eine Minderheit 2 Binder (svp, ZH) forderte die integrale Streichung des Artikels zu Beiträgen an Italien. Begründet wurde dies mit dem Territorialprinzip: Die Schweiz solle nur auf Schweizer Boden investieren. Dem wurde von grünliberaler, sozialdemokratischer und grüner Seite entgegengehalten, dass die NEAT ohne Anschluss im Süden nicht den vollen Nutzen zur Verkehrsverlagerung entfalten könne. Der Mehrheitsantrag wurde den beiden Minderheitsanträgen deutlich vorgezogen, Gegenstimmen kamen fast ausschliesslich aus der SVP-Fraktion. Die Ausgabe wurde mit 138 zu 48 Stimmen angenommen, nur die SVP-Fraktion trat auf die Ausgabenbremse. Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) verlangte die Aufnahme von Höchstmassen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes sowie einen entsprechenden Verweis im Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor. Wie schon im Ständerat wurde dagegegehalten, dass dafür die Verordnungs- und nicht die Gesetzesebene vorgesehen sei. Der Nationalrat nahm den Minderheitenantrag Hardegger trotzdem mit 119 zu 60 Stimmen an. In der Gesamtabstimmung wurde das Bundesgesetz einstimmig mit 178 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. In der Debatte zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit verlangte eine Minderheit Huber (fdp, UR), der bundesrätlichen Vorlage nachzukommen und die vom Ständerat eingebrachten CHF 50 Mio. für Massnahmen in Italien auf der Lötschberg-Simplon-Linie zu streichen. Der Nationalrat folgte aber seiner Kommission und nahm den Bundesbeschluss im Sinne des Ständerates mit 104 gegen 72 Stimmen an, wobei die Gegenstimmen aus den Fraktionen von FDP und SVP stammten. Die Ausgabenbremse wurde gelöst und mit 115 zu 67 Stimmen wurde das Geschäft angenommen. Am 10. Dezember verhandelte der Ständerat die Differenz und folgte dem Nationalrat darin, die Höchstmasse von Fahrzeugen nicht ins Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor sondern ins Strassenverkehrsgesetz zu schreiben. In der

Schlussabstimmung vom 13. Dezember nahm der Ständerat die Vorlage mit 37 zu 1 Stimme an, der Nationalrat mit 143 zu 36 Stimmen. Die Gegenstimmen kamen ausschliesslich aus der SVP-Fraktion.<sup>4</sup>

#### ANDERES

DATUM: 27.10.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Vertreterinnen und Vertreter der Umwelt- und Verkehrsministerien der Alpenländer verabschiedeten Ende Oktober 2022 einen **länderübergreifenden Aktionsplan für klimafreundliche Mobilität in den Alpen**. Auf Initiative der Schweizer Umwelt- und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga hatten sich die Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien, Liechtenstein, Monaco und die Schweiz zur Trägerschaft mit dem Namen «Simplon-Allianz» zusammengeschlossen.

Das Ziel des Aktionsplans bestand darin, den Verkehr im Alpenraum bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Dafür sah der Plan Massnahmen in drei Bereichen vor: Im **Güterverkehr** soll die Verlagerung auf die Schiene mittels eines Dialogs über eine alpenweite Verkehrsabgabe für schwere Nutzfahrzeuge sowie der Förderung des Ersatzes von fossil betriebenen Lastwagen durch emissionsfreie Fahrzeuge gestärkt werden. Im Bereich des **grenzüberschreitenden Personenverkehrs** soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Dies könne unter anderem durch die Einführung von alpenweit gültigen ÖV-Billetten oder -Abonnements und durch die Stärkung von Nachtzugsverbindungen geschehen. Da bei der **Tourismus- und Freizeitmobilität** ein grosser Teil der Emissionen auf die An- und Abreise entfalle, sah der Aktionsplan drittens vor, die Bahnverbindungen in die alpinen Destinationen zu verbessern und den Langsamverkehr in den Tourismusorten zu stärken.<sup>5</sup>

#### Eisenbahn

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 17.12.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Die im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» wieder aufgeworfene Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale beschäftigte Parlament und Öffentlichkeit im Berichtsjahr weiter. Nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Schnellbahnvorhaben Deutschlands und Italiens und die damit verbundene Gefahr einer Umfahrung der Schweiz, sofern diese weiter als «Bremsklotz» im internationalen Nord-Süd-Verkehr wirke, war man sich einig über die Dringlichkeit eines Schweizer Alpenbahnprojekts. Mit einer auch von der kleinen Kammer gutgeheissenen Motion des Tessiner Nationalrats Salvioni (fdp) (Mo. 84.452) wurde die Landesregierung aufgerufen, die Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten und die Frage des Nord-Süd-Transits auf der Schiene als vorrangige Aufgabe der Aussenpolitik zu behandeln. Eine vom Nationalrat als Postulat überwiesene **Motion Schmidhalter (cvp, VS) ( Mo. 86.597)** forderte den Bundesrat ebenfalls auf, **den Linienführungsentscheid für eine neue Alpenbahntransversale voranzutreiben und zwar auf der Grundlage eines zusammen mit den Nachbarländern zu entwerfenden Konzepts «Eurorail 2000»**. Die Transportminister Deutschlands, Österreichs, Italiens und der Schweiz setzten einen gemeinsamen Ausschuss ein, der Vorstellungen über die Zukunft der Alpenbahnen und allfälliger neuer Basistunnels bis Ende 1987 ausarbeiten soll. Auch der Europarat unterstützte zur Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene den Bau neuer Alpenbahntransversalen.<sup>6</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 18.12.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Bezüglich der Linienführung einer neuen Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz gingen die Meinungen nach wie vor auseinander, wobei Italien zusammen mit den Ostschweizer Kantonen die Splügenvariante forcierte. Eine im Auftrag der Ständeratskommission erstellte Expertise über die Realisierbarkeit eines «Alpen-Y» als Alternative zu einem Splügen- oder Gotthard-Basistunnel kam zum Schluss, dass eine solche Y-Linienführung sich gut in das bestehende und geplante europäische Schienennetz einfügen würde. Nachdem der Bündner Ständevertreter Cavelti (cvp) seine diesbezügliche parlamentarische Initiative zurückgezogen hatte, überwiesen beide Räte gleichlautende Kommissionsmotionen. Danach sollen die Entscheidungsgrundlagen für die neue Alpenbahntransversale unter Einbezug des Y-Vorschlags und der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie (siehe auch Mo. 85.490) so aufgearbeitet werden, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann. **Der Bundesrat beauftragte in der Folge eine Expertenkommission, die vier diskutierten Varianten bis Ende 1987 einer vergleichenden Analyse zu unterziehen.**<sup>7</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Les compagnies de **chemins de fer des Etats alpins** (CH, F, I, RFA, A) **ont fondé un comité** afin de favoriser la **collaboration** entre les pays, de coordonner le trafic et de rationaliser les investissements.<sup>8</sup>

#### ANDERES

DATUM: 31.03.1998  
LAURE DUPRAZ

Pour faire face à la concurrence sur le marché européen et augmenter leur rentabilité, les conseils d'administration des **CFF** et des **chemins de fer italiens** (FS) ont signé en mars un **accord** de coopération sur le trafic des marchandises et créé une société commune. Cet accord est un premier pas vers une fusion complète, d'ici à 2001, des activités cargo des deux entreprises. Concrètement, l'accord a donné naissance à la société Cargo Suisse Italie s.à.r.l. Son siège se trouvera à Milan et elle disposera d'une succursale à Chiasso, qui aura comme objectif de surveiller le bon déroulement des transports et d'assurer leur qualité.<sup>9</sup>

#### ANDERES

DATUM: 13.04.1999  
LAURE DUPRAZ

Les CFF ont annoncé **la transformation de la division du trafic marchandises en société anonyme**, «**CFF Cargo SA**», dès le début 2000. Cette mutation prépare la voie vers la fusion des domaines marchandises des chemins de fer suisses et italiens (FS). Le personnel du trafic marchandises des CFF sera transféré début 2000 dans la nouvelle société; il conservera son statut de fonctionnaire jusqu'à la fin 2000. Dès 2001, il aura un contrat collectif de travail de droit privé.<sup>10</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 06.11.1999  
LAURE DUPRAZ

En novembre, le conseiller fédéral Leuenberger et le ministre italien des transports et de la navigation ont signé une **convention sur le raccordement des NLFA au réseau italien des lignes à grande vitesse** (raccordements sud). Cet accord coordonne la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire entre les deux Etats. Les principaux éléments sont l'aménagement et la construction des lignes d'accès aux NLFA des deux côtés de la frontière italo-suisse. La convention porte encore sur l'amélioration du raccordement à l'aéroport de Malpensa, les aménagements des terminaux pour le fret combiné transalpin ainsi que sur une nouvelle ligne reliant Lugano à Milan. Le conseiller fédéral a également signé avec son homologue français **une convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français** et plus particulièrement aux lignes à grande vitesse (TGV). Le texte doit encore être ratifié par les Chambres fédérales et le parlement français. Les mesures visent à améliorer l'accès de l'ouest de la Suisse aux lignes françaises à grande vitesse. L'accord porte sur trois liaisons. Premièrement, Genève-Nantua-Bourg-en-Bresse-Mâcon (raccordement à l'actuelle ligne TGV Paris-Sud-Est). Ensuite, Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dole-Dijon-Aisy (raccordement à l'actuelle ligne Paris-Sud-Est et à la future ligne du TGV Rhin-Rhône). Troisièmement, Bâle-Mulhouse (raccordement aux futures lignes TGV Est-européen et TGV Rhin-Rhône).<sup>11</sup>

#### ANDERES

DATUM: 26.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Les conseils d'administration des CFF et des Chemins de fer italiens (FS) ont décidé au début de l'année la **création d'une société commune – Cargo SI** – de transport de marchandises. Il était prévu que la nouvelle entreprise soit indépendante dans ses activités et responsable de promouvoir et gérer le fret. Sa mise en activité était prévue pour le 1er janvier 2001. Le lancement de Cargo SI était toutefois suspendu à la décision de la Commission de la concurrence de l'Union Européenne. Les événements logistiques et politiques firent qu'il n'y eut même pas besoin d'aller jusque-là. En effet, à cause de la complexité de l'intégration et de l'assimilation du personnel des deux compagnies et des deux réseaux de distribution en un, les CFF et les FS ont décidé en commun de geler la mise en service de l'entreprise. Bien que la fusion ait été abandonnée, la collaboration entre les deux entreprises ferroviaires s'est poursuivie, mais cette fois de façon plus lente afin de pouvoir incorporer des cultures d'entreprises différentes (apport matériel, tarification...) et gérer des problèmes complexes comme sur le fond de la fronde sociale.<sup>12</sup>



#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de garantir la planification du **raccordement de la Suisse avec le réseau ferroviaire européen à haute performance**, le Conseil fédéral a proposé au parlement de ratifier les **accords** signés l'année précédente **avec la France et l'Italie**. Il ne s'agissait pas d'un projet de construction détaillé, mais de conditions-cadres nécessaires à l'établissement de tels projets pendant les vingt prochaines années. Les projets individuels n'ont pas été définis. L'argent pour améliorer le raccordement de la Suisse avec le réseau européen était déjà garanti: le souverain avait accepté un financement de CHF 1,2 milliards en même temps que les NLFA. Toutefois, cette somme devrait être partagée entre la Suisse orientale et occidentale. Les mesures et les plans de financement, qui en découleront, donneront lieu à une loi fédérale sur les raccordements de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à haute performance. Fin novembre, le Conseil des Etats a accepté à l'unanimité les deux messages du gouvernement sur la garantie de capacité des lignes d'accès sud à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) et sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français à grande vitesse. Les sénateurs ont donc donné le feu vert à l'amélioration des liaisons ferroviaires avec l'Italie et la France pour une intégration au réseau à haute performance italien (RHP) et aux trains à grand vitesse français (TGV).<sup>13</sup>

#### ANDERES

DATUM: 26.07.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le projet de fusion **Cargo SI** s'est transformé en une **coopération pragmatique** entre les CFF et les chemins de fer italiens FS. Les deux partenaires se sont répartis le marché unifié Suisse-Italie. Les CFF se chargent de la gestion du trafic Nord-Sud en provenance d'Allemagne jusqu'au nord de Milan, alors que les FS en font de même au sud de Milan. Chaque compagnie a mis à disposition du partenaire le personnel et le matériel nécessaire sur sa part de territoire. Faute de mariage italien, CFF Cargo, filiale marchandises des CFF, a conclu un accord de coopération avec la société allemande Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Cette alliance a été conçue afin de permettre à l'ex-régie de faire face à la Deutsche Bahn (DB) lors de la libéralisation du rail.<sup>14</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.10.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Comme deuxième chambre, le Conseil national a lui aussi ratifié la convention de Bâle de 1999 entre la Suisse et l'Italie sur la **liaison des voies ferrées**. Il en a fait de même avec la **convention bilatérale** avec la France, donnant par la même occasion le coup d'envoi du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, conformément aux promesses faites en 1998 lors de la votation sur la modernisation du rail. Pour arriver à ses fins, la Suisse a admis une entorse au principe de territorialité : elle paiera une partie des travaux entrepris sur sol français. En effet, la majorité doit être effectuée en France, mais ce sont les Suisses qui en profiteront le plus. En revanche, la Confédération a refusé de participer au financement de travaux entrepris en Italie ou en Allemagne.<sup>15</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 09.01.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Réunis à Lugano, les ministres des transports de **l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé une convention sur les transports par rail** visant à développer l'axe menant de Rotterdam à la Lombardie. L'accord vise à augmenter la quantité de marchandises transportées sur le rail par l'amélioration des infrastructures et des conditions-cadres. Le trafic international des marchandises sur l'axe nord-sud sera ainsi simplifié et accéléré notamment par l'harmonisation des directives administratives et des formalités douanières. La déclaration commune signée correspondait au texte adopté en 2001 par les Pays-Bas et la Suisse. Les problèmes du trafic nord-sud avaient alors été évalués par un groupe de travail. Dans le courant 2002, des représentants allemands et italiens s'y étaient joints. Un plan de mesures, assorti de propositions d'amélioration, a dès lors été mis en place. Le groupe a obtenu un premier résultat tangible avec un guichet virtuel unique « one-stop-shop »: les clients du trafic marchandises disposent désormais d'un seul point de contact et de vente par le biais duquel ils obtiennent le droit de circuler sur un tronçon ferroviaire, à un moment déterminé, dans les différents pays de transit. Des mesures à court terme ont été réalisées durant l'année sous revue, celles à moyen terme interviendront d'ici à 2007, celles à long terme d'ici 2015, après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Elles touchent aussi bien les pays, que les gestionnaires des infrastructures et les entreprises ferroviaires. Les possibilités d'amélioration, dont les Etats sont responsables, concernent la reconnaissance mutuelle de l'admission des mécaniciens de locomotive, ainsi que la simplification des formalités de douane. Ils veilleront aussi à supprimer les goulets d'étranglements et à améliorer les capacités. Bien que concurrentes, les entreprises ferroviaires s'engagent à faciliter le passage des frontières, notamment en utilisant des locomotives multicourants.<sup>16</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 28.02.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et Trenitalia ont fondé **TILO** dans le but d'exploiter la ligne Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso-Côme-Milan. Chaque entreprise possède 50% du capital actions de la nouvelle société. Les deux sociétés ferroviaires ont également décidé d'augmenter leur participation dans leur filiale commune Cisalpino. Ils vont investir plus de CHF 450 millions dans l'achat de 14 trains pendulaires d'ici à 2007. (Pour la dissolution de Cisalpino en 2009, voir ici.)<sup>17</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 08.09.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté le message sur la convention avec l'Italie au sujet du **renouvellement de la concession du Simplon** et de l'exploitation du tronçon ferroviaire jusqu'à Domodossola. La concession expirera le 31 mai 2005. Elle sera renouvelée pour 99 années supplémentaires et adaptée à la législation nationale et internationale. La Suisse demeurera compétente pour l'exploitation de l'infrastructure depuis la frontière nationale jusqu'à Iselle, alors que l'Italie sera responsable du tronçon Iselle-Domodossola.<sup>18</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 14.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte das Abkommen mit Italien betreffend die **Erneuerung der Simplonkonzession** sowie den Betrieb der Bahnstrecke bis Domodossola diskussionslos.<sup>19</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 06.06.2007  
NICOLAS FREYMOND

En juin, lors des délibérations du Conseil national sur le **rapport de la DSN pour l'année 2006**, le groupe UDC a déposé une demande de renvoi et une motion d'ordre visant à repousser le traitement de l'objet pour confier à la commission de gestion le mandat d'examiner le caractère contraignant et les garanties pour la Suisse des accords bilatéraux conclus avec l'Italie et l'Allemagne concernant la NLFA. Le conseiller national Baader (udc, BL) a rapporté que le directeur des chemins de fer italiens avait déclaré dans les médias que l'axe du Lötschberg était plus favorable au transport de marchandises que le tunnel du Ceneri. Selon son groupe, cette déclaration remet en cause le choix des Chambres d'investir CHF 3 milliards pour le percement de ce tunnel. Les autres partis ont réagi très négativement. Rappelant qu'il s'agissait uniquement de débattre du rapport d'activité 2006, ils ont dénoncé une nouvelle tentative de l'UDC visant à dénigrer le projet de la NLFA. Au vote, le Conseil national a rejeté par 125 voix contre 42 la demande de renvoi et par 115 voix contre 45 la motion d'ordre. Les deux Chambres ont par ailleurs pris acte du rapport de la DSN.<sup>20</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 21.11.2007  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a approuvé, fin novembre, la création d'une **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (II)**. Dans le message ad hoc, il souligne l'importance de ce projet pour l'aménagement du trafic d'agglomération entre Lugano, Varese et Côme, notamment grâce à la concrétisation du RER binational Tessin-Lombardie (TILO). La Confédération et le canton du Tessin financeront à parts égales la construction de la section suisse de cette extension (6,5 km) devisée à CHF 134 millions. En 2006, les Chambres ont d'ores et déjà alloué CHF 67 millions à ce projet par le biais de l'arrêté fédéral du 6 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure.<sup>21</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 23.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

L'Assemblée fédérale a renouvelé son approbation de l'extension du réseau CFF au moyen de la **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (II)**. Après l'octroi, en 2006, du financement de la part suisse du projet à travers l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, les chambres ont adopté la base légale nécessaire à sa réalisation, malgré l'opposition d'une minorité UDC au Conseil national qui exigeait que le Conseil fédéral présente préalablement un traité entre la Suisse et l'Italie coulant dans le marbre l'engagement financier du gouvernement italien. En septembre, l'OFT a délivré le permis de construire pour le tronçon suisse de la nouvelle ligne, soit quelque 6,5 kilomètres.<sup>22</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 25.07.2009  
NICOLAS FREYMOND

Les travaux de **construction de la ligne Mendrisio-Varese (I)** ont débuté au cours de l'été. Sa mise en service est prévue pour 2013.<sup>23</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 26.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

Les CFF et Trenitalia ont décidé la **dissolution de la société Cisalpino SA** à compter de l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF, en décembre de l'année sous revue. Cette décision a été motivée par la nécessité de résoudre le problème lancinant du partage des responsabilités entre les sociétés. Désormais, les trains rouleront sous la responsabilité des CFF sur le territoire suisse et sous celle de Trenitalia sur le réseau italien. La dissolution intervient alors que les deux compagnies nationales enregistrent de fréquentes pannes avec les trains Cisalpino depuis plusieurs années et que la firme chargée de remplacer le matériel roulant, Alstom, a accumulé un retard considérable dans les livraisons. L'OFT, qui avait expressément soumis le maintien de la concession à la condition que des mesures significatives soient prises, s'est déclarée satisfaite. (Pour l'achat des trains en 2004, voir ici.)<sup>24</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 10.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 erschien der Bericht zum Postulat der KVF-NR betreffend der Prüfung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola. Der Bundesrat kommt im Bericht zum Schluss, dass die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der Strecke durch die Schweiz mit hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen verbunden wäre. Die dazu aufzuwendenden Mittel würden beim Unterhalt der Schweizer Strecken fehlen. Die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen liege zudem – das hatte Bundesrätin Leuthard bereits in der Debatte zum Postulat deutlich gemacht – bei den entsprechenden Staaten. Der Bundesrat könne und wolle nicht gegen das Territorialprinzip verstossen und lehnte deshalb die Weiterverfolgung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der Simplon-Linie ab.<sup>25</sup>

---

1) Communiqué du DETEC du 8.6.2015

2) Presse du 7.11.91.

3) AB SR, 2012, S. 508.

4) BBI, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235

5) Aktionsplan vom 27.10.22; Medienmitteilung ARE vom 27.10.22

6) AB NR, 1986, S. 2034 ff.; AB SR, 1986, S. 568; AB SR, 1986, S. 823 ff.; Geschäftsbericht Bundesrat 1986; Jahresbericht LITRA 1985/86; SGT, 1.2.86, 12.9.86, 22.9.86, 20.10.86; Vr, 15.4.86; Ww, 34, 21.8.86; LNN, 12.9.86; SZ, 3.2.86; NZZ, 3.2.86, 26.2.86; 3.3.86; TA, 20.10.86, 24 Heures, 11.10.86.; Schlumpf (1986). Auf dem Weg zu einer europäischen Verkehrspolitik.

7) AB NR, 1986, S. 1443; AB SR, 1984, S.600 ff.; AB SR, 1986, S. 553 ff.; AB SR, 1986, S. 556; CdT, 12.4.86, 23.5.86; 12.9.86; Vat., 26.7.86; NZZ, 15.11.86. BaZ, 31.1.86; 12.5.86; 11.9.86; SGT, 7.3.86; 24.5.86; 15.12.86; 18.10.86; LNN, 20.2.86; Vat., 20.2.86; 9.10.86; 25.10.86; 11.11.86; ; Verhandl. B. vers., 1986 III IV S. 58

8) TA, 13.3.92.

9) Presse du 31.3.98.

10) NZZ, 6.3 et 13.4.99.

11) Presse du 3.11.99.; Presse du 6.11.99.

12) LT, 25.1 et 26.11.00; TG, 5.2 et 25.11.00; NZZ, 5.10.00.

13) FF, 2000, p. 5437 ss. et 5463 ss.; presse du 19.4 et 14.9.00; 24h, 8.2 et 19.7.00.

14) LT, 6.1 et 5.4.01; Lib., 26.7.01.

15) BO CN, 2001, p. 257 ss.; NZZ, 20.3.01; 24h, 18.10.01.

16) Presse du 10.1.03; DETEC, communiqué de presse, 9.1.03.

17) LT, 27.2.04 (TILO); TG, 28.2.04 (Cisalpino).

18) FF, 2004, p. 4783 ss. et 4793; DETEC, communiqué de presse, 8.9.04.

19) BBI, 2006, S. 3089 ff.; AB NR, 2006, S. 1497; AB SR, 2006, S. 1129 f.

20) FF, 2007, p. 3259 ss.; BO CN, 2007, p. 658 ss.; BO CE, 2007, p. 386 ss. Concernant la polémique suscitée par les propos du patron de Trenitalia, cf. presse des 29.5 et 6.6.07.

21) FF, 2007, p. 7971 ss.; presse du 22.11.07; DETEC, communiqué de presse, 21.11.07.

22) BO CE, 2008, p. 189 s.; BO CN, 2008, p. 848 ss.; FF, 2008, p. 5283. NZZ, 23.9.08 (permis de construire).

23) NZZ, 25.7.09.

24) NZZ, 30 et 31.1.09; BaZ, 4.2.09; Bund 7.2.09; presse du 17.7.09; NZZ, 8.9.09; presse du 26.9.09 (dissolution).

25) Bericht BR