

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	24.04.2024
Thème	Transports et communications
Mot-clés	Exploitation
Acteurs	Sans restriction
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1988 - 01.01.2018

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Transports et communications, Exploitation, 1991 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne.
www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 24.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Politique des transports	1
Chemin de fer	1

Abréviations

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
ETCS	European Train Control System
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

DFF	Département fédéral des finances
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
AFF	Administration fédérale des finances
ETCS	European Train Control System
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
TGV	Train à grande vitesse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Politique des transports

POSTULAT
DATE: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Weber (prd, SZ) demandant au gouvernement de procéder aux modifications législatives nécessaires pour favoriser **le financement des équipements en faveur des personnes handicapées dans les transports publics**.¹

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 19.12.2012
NIKLAUS BIERI

Mit neuen S-Bahn-Projekten und dem Ausbau des Regionalverkehrs wurden die Gelder für den regionalen Bahnverkehr knapp. Die Ausbauwünsche waren grösser als die verfügbaren Mittel von Bund und Kantonen. Das BAV kündigte deshalb an, dass die **Rentabilität von Regionalverkehrsstrecken** untersucht würde und gab bekannt, dass über einen minimal notwendigen Kostendeckungsgrad diskutiert werde. Strecken mit einem tieferen Kostendeckungsgrad könnten mittelfristig geschlossen und durch Busse ersetzt werden.²

Chemin de fer

POSTULAT
DATE: 18.02.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un postulat de sa Commission des transports et du trafic visant à améliorer la collaboration entre les CFF, les PTT et les entreprises de transport concessionnaires (ETC). Cela devrait notamment concerner des conventions sur la répartition du trafic entre les CFF et le BLS (Berne-Lötschberg-Simplon) en matière de transit alpin, la création d'une assemblée comprenant des représentants des CFF, des PTT et des ETC et, en général, optimiser, rationaliser et coordonner les activités de ces trois entités.³

POSTULAT
DATE: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national, pour sa part, a transmis comme postulat trois motions. La première, de R. Büttiker (prd, SO) (Po. 90.924) demande une modification de la législation ferroviaire pour que les dispositions techniques puissent s'appliquer au monorail. La seconde, émanant de K. Schüle (prd, SH) (Po. 90.865) vise à améliorer l'offre de marchandises et de services dans les gares par une modification des dispositions relatives aux services accessoires des CFF dans la loi sur les chemins de fer. Cela devrait concerner l'uniformisation des heures d'ouverture de ces exploitations avec celles des routes nationales et des aéroports, ainsi que la simplification des procédures de recours en cas de contestation. La troisième, enfin, provient de H. Seiler (udc, BE) (Po. 91.3115) et charge le Conseil fédéral de modifier la législation ferroviaire, afin que les téléphériques fournissant des prestations de service public puissent bénéficier de mesures financières d'encouragement prévues par la loi sur les chemins de fer.⁴

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 22.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le comité interministériel français pour l'aménagement du territoire a adopté le schéma directeur français du réseau TGV qu'il avait mis en consultation l'an dernier. Ce document confirme le projet de construire la ligne TGV **Rhin-Rhône** (à la satisfaction du Jura, qui y voit la possibilité de s'y raccorder par une ligne Delle-Belfort) et l'axe transalpin Paris-Turin via Lyon et le Mont-Cenis. Concernant les connexions avec la Suisse, le plan français mentionne diverses priorités. Si la volonté hexagonale de joindre Bâle-Zurich par Mulhouse est manifeste, il en va autrement de la liaison avec Genève. Deux options s'offrent à cette dernière: soit une liaison vers Mâcon (d'un prix de deux milliards de francs pour une faible rentabilité), solution pour laquelle Genève et la Suisse en général ont plaidé envers les autorités françaises, soit une liaison vers Annecy-Chambéry, solution privilégiée des Français mais qui délaierait l'axe du Simplon. Pour ces tronçons, subordonnés à des accords internationaux, il dépendra de la Suisse d'engager des négociations et de participer au financement. Les autorités genevoises et fédérales ont exprimé leur satisfaction de voir mentionné le tronçon Genève-Mâcon pour lequel elles se sont battues, même si celui-ci ne figure pas parmi les priorités françaises.⁵

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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.⁶

POSTULAT
DATE: 18.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un **postulat** Wanner (prd, SO) **demandant** au gouvernement **de présenter un rapport sur Rail 2000 et les NLFA afin de mettre en évidence le poids de leur financement sur le budget** de la Confédération.⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 14.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Soutenus par leur population et les communes concernées, **les cantons consultés ont tous demandé plus de tunnels** (au total 30 km supplémentaires pour le Gothard et 12 pour le Lötschberg) et ont rejeté les variantes proposées. Pour le Lötschberg, Berne et le Valais se sont opposés à l'abandon provisoire prévu par la variante de base du tunnel de Niesen dans le Kandertal (BE) ainsi que celui allant vers Mundbach (VS). Ils ont également réclamé que le Gothard et le Lötschberg soient traités sur un pied d'égalité. Concernant le Gothard, les exigences des cantons conduiraient à ce que pratiquement toute la ligne soit enterrée. Uri a considéré que les variantes des CFF ne respectaient ni l'homme, ni l'environnement et a refusé qu'elles passent dans la vallée de la Reuss. Il a lui-même débloqué des fonds pour étudier un tracé dans la montagne. Schwytz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwytz et a également souhaité une ligne souterraine. Il a en outre exigé un raccordement entier pour Arth-Goldau. Le Tessin s'est prononcé pour l'enterrement de la ligne peu après Biasca et le prolongement du tunnel jusqu'à Lugano et non jusqu'à Taverner. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les vœux du canton, Bellinzone devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.⁸

DÉBAT PUBLIC
DATE: 21.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Suite à la consultation, les CFF ont résolu, pour le Gothard, de s'en tenir à la variante de base et de ne pas répondre aux vœux des cantons, à l'exception de deux modifications. La première concerne le prolongement du tunnel du Monte Ceneri vers Lugano (TI). La seconde prévoit la construction du tunnel de l'Urniberg dans le canton de Schwytz. Ces nouveaux éléments devraient faire croître le coût du projet jusqu'à CHF 9.97 milliards contre 9.7 pour la variante de base. Les cantons de Schwytz, d'Uri et du Tessin ont protesté contre la décision de la régie et ont demandé que toutes leurs exigences soient prises en compte. Pour le Lötschberg, les CFF ont proposé aux autorités fédérales deux variantes qui rejoignent celles mises en consultation. La première, dont le prix serait de CHF 4.15 milliards, renonce au tunnel du Niesen (BE) et à celui de Mundbach (VS), alors que la seconde (4.7 milliards) les intègre. Le Conseil fédéral devrait trancher en 1995 et le tout être mis à l'enquête en 1995-1996. Les travaux pourraient ainsi commencer en 1996. L'exploitation du Lötschberg pourrait être effective dès 2005, alors que celle du Gothard devrait intervenir deux ans plus tard.⁹

DÉBAT PUBLIC
DATE: 17.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994. Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d' Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.

Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, **a proposé de séparer la**

question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes. Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.

Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen.¹⁰

DÉBAT PUBLIC
DATE: 08.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La **controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995**. En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes.¹¹

DÉBAT PUBLIC
DATE: 21.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au printemps, face à cette polémique croissante, **le Conseil fédéral** - qui depuis l'été 1994 n'avait pu s'exprimer d'une seule voix - **a affirmé sa volonté de réaliser les deux tunnels simultanément**, rejetant ainsi l'option d'échelonnement des deux projets défendue par Otto Stich au profit de celle chère à Adolf Ogi. Le gouvernement a justifié sa volonté en faisant référence notamment aux engagements européens de la Suisse, à la nécessité de respecter les choix populaires ainsi qu'aux dangers que la décision de ne construire qu'un seul tunnel ne manquerait pas de faire courir à la cohésion nationale. Sur la question du financement en revanche, le gouvernement a décidé de ne pas soumettre, contrairement à ce qui était prévu, le deuxième crédit d'engagement de CHF huit milliards au parlement, estimant que **l'aspect financier devait être repensé**. Prenant acte des conclusions de l'expertise londonienne, il a souligné notamment que le financement des deux NLFA ne devait pas se baser principalement sur des emprunts, mais sur des contributions à fonds perdus provenant de différents impôts indirects.

Ces taxes permettraient de financer au fur et à mesure la construction des transversales alpines et diminueraient la charge financière que devront assumer les générations futures. Afin de repenser totalement l'aspect financier, le Conseil fédéral a cependant chargé un groupe de travail, composé des plus hauts fonctionnaires du DFF et du DFTCE, d'élaborer des propositions.

Sur la question du financement, il est à noter en outre que le parlement a transmis une motion Danioth (Mo. 95.3050) (pdc, UR) exprimant également la préoccupation que le cumul des intérêts ne rende impossible le remboursement des sommes empruntées pour la construction des NLFA. La motion demande en effet au CF de proposer un nouvel arrêté fédéral concernant le financement des NLFA de manière à permettre que les sommes provenant des droits sur les carburants soient octroyées comme contributions à fonds perdus, et non comme prêts remboursables. Le CN a adopté une motion Schmidhalter (Mo. 95.3058) (pdc, VS) à contenu similaire.¹²

RAPPORT

DATE: 10.10.1995

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En automne, **la commission de gestion du Conseil des Etats a également rendu un rapport** sur la conduite du projet Rail 2000 par le DFTCE. A la différence de sa consœur de la grande Chambre, elle s'est penchée sur la période d'élaboration du projet de 1982 à 1987. La commission a notamment dénoncé l'absence de consultation et la précipitation avec lesquelles le dossier avait été mené, cette dernière étant due à la volonté de profiter d'une conjoncture particulièrement favorable aux transports publics dans l'opinion publique et la classe politique. En outre, à l'instar de ce qu'avait souligné le rapport du Conseil national, la commission a relevé de nombreux manquements dans l'estimation des coûts. L'inflation, notamment, n'aurait pas été prise en compte et les mesures en faveur de l'environnement amplement sous-estimées à CHF 200-300 millions alors que leur coût actuel se situe entre CHF trois et sept milliards. De façon plus générale par ailleurs, les concepteurs de Rail 2000 n'auraient pas donné suffisamment d'informations sur l'aspect financier du projet, ne signalant pas au parlement la grande marge d'erreur de leurs estimations et omettant d'attirer son attention sur le fait qu'au moins CHF deux milliards d'investissements pris sur le budget ordinaire des CFF s'ajoutaient aux CHF 5.4 milliards soumis à l'approbation des députés. Enfin, selon les auteurs du rapport, les principaux responsables de ces dysfonctionnements seraient le conseiller fédéral de l'époque, Léon Schlumpf (udc, GR), le collège gouvernemental dans son ensemble, ainsi que le directeur de l'OFT et la direction générale des CFF de l'époque.¹⁵

AUTRE

DATE: 15.11.1995

ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix

de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

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.¹⁷

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.¹⁸

POLITIQUE CANTONALE

DATE: 18.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après négociations, les six cantons de Suisse centrale (UR, SZ, NW, OW, LU et ZG) se sont accordés pour réaliser leur réseau RER – **S-Bahn Zentralschweiz**. La création se fera en deux phases : d'abord la mise en place de deux réseaux autour de Zoug et Lucerne, puis une fusion des deux en un seul réseau. Vingt-quatre nouvelles stations, neuf dans l'agglomération de Lucerne, dix dans les alentours de la gare principale de Zoug vont être construites et 60 trains supplémentaires devraient être introduits. Une partie du projet est déjà accomplie : les premiers éléments du nouveau S-Bahn rouleront dès 2002 au Seetal. Les coûts sont estimés à CHF 190 millions, dont CHF 70 millions pour le souverain zougais et CHF 105 millions pour celui lucernois.¹⁹

AUTRE

DATE: 14.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le 11 juin, la "**chaussée roulante**" reliant Fribourg-en-Brigau (D) à Novare (I) a été inaugurée. La ligne est gérée par la société Ralpin SA, qui partage son capital à raison de 30% entre les CFF Cargo SA, le BLS et Hupac (transporteur). Les 10% restants reviennent aux chemins de fer italiens FS. Au Lötschberg, le corridor de ferroutage a été aménagé de façon à pouvoir charger les camions de 40 tonnes. Il était prévu que dix trains circulent chaque jour : à cause des travaux sur le tronçon Iselle-Varzo, la société a dû se contenter de cinq trains journaliers dans les deux sens. Dès 2002, les courses seront multipliées et un objectif de 105'000 camions transportés par an est fixé.²⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 01.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats et le Conseil national ont accepté sans opposition de libérer CHF 6,025 milliards dans le cadre de la **convention sur les prestations avec les CFF applicable de 2003 à 2006**. Plus de la moitié de l'enveloppe (CHF 3,6 milliards) sera investie pour rationaliser et augmenter l'interopérabilité – soit la compatibilité avec les réseaux étrangers – ainsi que la sécurité du réseau. Il s'agira notamment d'assurer le passage au système d'arrêt automatique des trains ETCS normalisé au niveau européen. Le plafond des dépenses comprend aussi CHF 525 millions pour développer le réseau actuel. Ces fonds seront utilisés pour améliorer les prestations dans le trafic marchandises nord-sud (mandat de transfert) et dans les agglomérations, notamment à Bâle, Berne, Genève, Zurich et Zoug. Enfin, CHF 1,9 milliard serviront à indemniser les coûts non couverts planifiés dans l'exploitation des lignes. La deuxième étape de Rail 2000 n'est pas incluse dans ces crédits.²¹

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 06.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Avec l'accord des CFF et des cantons, **le Conseil fédéral a fermé officiellement deux tronçons ferroviaires**: celui entre **Wildegg** (AG) et le rebroussement de **Lenzburg** (AG), inusité depuis 1984, et entre **Soleure et Herzogenbuchsee** (BE) inusité depuis 1992. Le trafic des voyageurs a été transféré sur la route et le trafic marchandises a cessé. Le tracé actuel Soleure – Herzogenbuchsee sera réutilisé pour la construction d'une liaison entre le nouveau tronçon Rail 2000 Mattstetten – Rothrist et la ligne du Pied du Jura.²²

AUTRE
DATE: 10.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

En décembre, les CFF ont décidé de mettre fin à leur collaboration avec les Ferrovie dello Stato (FS) (Société nationale des chemins de fer Italiens) pour le trafic des marchandises. Ils l'avaient pourtant étendue en début d'année. Dans la foulée, CFF Cargo va **fonder en 2003 une filiale en Italie** afin d'acheminer le trafic ferroviaire entre la frontière suisse et la région du nord de Milan. Les convois à destination du reste de la péninsule continueront à être pris en charge dès la frontière par les FS. Les CFF ont justifié leur décision par le fait que les objectifs fixés, en termes de qualité et de ponctualité, n'avaient pas été atteints. A ces difficultés se sont ajoutés l'engorgement chronique du transit par Luino (IT) et la vulnérabilité de la région aux intempéries. Tirant les leçons de cet échec, les CFF ont donc décidé de profiter du libre accès aux réseaux garanti par l'UE.²³

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 16.06.2003
PHILIPPE BERCLAZ

En accord avec les cantons et les CFF, le Conseil fédéral a **fermé les tronçons ferroviaires Etwilen (TG) – Ramsen (SH) et Büren a.A. (BE) – Soleure** qui n'étaient plus exploités. Le transport public des voyageurs sur ces deux tronçons avait été transféré à un service routier depuis des années. Les CFF souhaitaient aussi fermer la partie allemande de la ligne Etwilen – Ramsen (- Singen). En accord avec la commission germano-suisse des chemins de fer, la procédure dite de désaffectation avait déjà été lancée dans le Bade-Wurtemberg. Sur sa demande, le Conseil fédéral a annulé la concession octroyée au Chemin de fer de la Singine SA pour le tronçon **Laupen (BE) – Gümmenen (BE)** qui n'était plus en exploitation. Un service routier l'avait remplacé. Il a en même temps annulé la concession, jamais construit, entre **Laupen et Böisingen (FR)** (trafic de marchandises).²⁴

AUTRE
DATE: 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.)²⁵

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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.²⁶

AUTRE
DATE: 12.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le 12 décembre a été marqué par **l'entrée en vigueur de Rail 2000**. Le concept Rail 2000 repose sur des nœuds de correspondances. L'horaire a été développé à partir de six cœurs du réseau ferroviaire fonctionnant tous au même rythme, celui de la demi-heure. Le pouls est donné par les gares de Bâle, Berne, Bienne, Lausanne, Olten et Zurich. Pour Rail 2000, les CFF ont mis en service la première ligne à grande vitesse de Suisse, entre Mattstetten (BE) et Rothrist (AG) sur la ligne Berne-Olten. Afin de garantir la sécurité, celle-ci n'a toutefois pas pu être utilisée à pleine vitesse. Les horaires ont également été modifiés et le nombre de trains a été augmenté de 12%. Le prix des abonnements et des billets s'est renchéri.²⁷

RAPPORT
DATE: 23.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le 22 juin à 17h47, les CFF ont subi une **panne générale due à un effondrement intégral de leur réseau électrique**. Il a fallu attendre 21h30 pour que tous les trains circulent à nouveau. 1'500 trains et environ 200'000 voyageurs se sont retrouvés immobilisés. Commandé par le directeur des CFF et souhaité par Moritz Leuenberger, le rapport sur le black-out a dénombré trois causes internes à l'origine de la coupure de courant: 1) Le responsable de la ligne Amsteg (UR)-Rotkreuz (ZG) a donné de fausses informations quant à la capacité électrique du réseau. En raison de travaux, deux des trois lignes Amsteg-Rotkreuz avaient été déclenchées et une seule ligne était disponible. Officiellement, cette dernière avait une capacité de 240 mégawatts. Or, sa capacité effective était de 211,1 MW. Avec une charge prévue de 170 MW (40 à 50 trains à pleine capacité), la réserve n'a plus suffi pour absorber la marge de sécurité et les restitutions d'énergie générées par les trains à la descente sur le versant sud du Gothard. Une surcharge a déclenché automatiquement la ligne à 17h08 et a scindé le réseau en deux. 2) Le personnel de surveillance a mal évalué la capacité de la ligne restante. La capacité déficiente de 200 MW a été remplacée automatiquement par l'augmentation de production des usines valaisannes et l'adjonction de courant provenant de la Deutsche Bahn. Le personnel de surveillance n'a pas vu l'anomalie: il y avait trop de courant sur le réseau nord, puisque l'échange avec le sud ne se faisait pas. 3) Les CFF ont sous-estimé les risques d'une panne totale du réseau. La centrale d'alarme de Zollikofen (BE) a reçu 18'000 alarmes en quelques minutes. Non hiérarchisées, elles n'ont pas permis une identification des problèmes majeurs, comme la surcharge des couplages avec le réseau de la Deutsche Bahn. À 17h35, les installations électriques se sont déclenchées, entraînant l'effondrement du réseau dans le reste de la Suisse. Il a été reconstruit, dès 18h40, pas à pas, jusqu'à 21h15. Le rapport note que l'absence de scénario de panne totale a empêché les employés des CFF de prendre les décisions adéquates qui auraient permis d'atténuer les effets de la panne initiale, au lieu de les renforcer. La durée exceptionnelle de la panne a contraint les CFF à prendre des mesures d'urgence. Des trains diesel, ainsi que des bus ont été mis en service dans les grandes villes du pays pour ramener les voyageurs bloqués. Suite à ce black-out, une vingtaine de mesures ont été décidées pour qu'un tel événement ne se reproduise plus.²⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 25.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Die Räte billigten die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2007-2011** mit einem Zahlungsrahmen von CHF 5,88 Mrd. Davon entfallen rund CHF 1,8 Mrd. auf die Betriebskosten und CHF 4,1 Mrd. auf Investitionen (CHF 3,7 Mrd. für Substanzerhaltung). Bundesrat Leuenberger erklärte mit Hinweis auf die Entlastungsprogramme 2003 und 2004, dass der Zahlungsrahmen derart knapp berechnet sei, dass sich die SBB Kürzungsübungen nicht mehr ohne weiteres gefallen lassen könnten. Zum Infrastrukturfonds siehe hier.²⁹

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 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.³⁰

POLITIQUE CANTONALE
DATE: 30.06.2007
NICOLAS FREYMOND

Afin de **maintenir la liaison à grande vitesse entre Neuchâtel et Paris**, le Conseil d'Etat neuchâtelois a négocié avec les CFF et obtenu la conservation du sillon actuel permettant à la clientèle d'affaires de réaliser l'aller-retour dans la journée. Il a par contre dû se résigner à la suppression de deux liaisons par semaine d'avril à octobre en raison d'une fréquentation trop faible. Craignant que la mise en service du TGV Rhin-Rhône favorise la liaison Berne-Bâle-Paris au détriment de celle Berne-Neuchâtel-Paris, aujourd'hui rentable, le gouvernement neuchâtelois étudie la possibilité d'un raccordement de Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds avec la nouvelle ligne TGV par Besançon (F).³¹

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 02.07.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 2 juillet, les CFF et six autres compagnies ferroviaires européennes ont signé, à Bruxelles, un **accord de coopération pour le trafic à grande vitesse donnant naissance à la société Railteam**. L'objectif de cette nouvelle entité est de faciliter l'usage du réseau européen de lignes à grande vitesse afin d'accroître la compétitivité du rail par rapport au transport aérien et à la route. Pour y parvenir, l'alliance entend améliorer les correspondances et l'information aux voyageurs, mettre en place une plateforme d'interconnexion des systèmes de distribution des compagnies membres et instaurer des standards de qualité.³²

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.³⁵

AUTRE

DATE: 02.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont annoncé l'investissement de CHF 187,5 millions afin de **construire deux voies en gare d'Oerlikon (ZH)**, occasionnant une croissance de 50% de la capacité de la gare (1'500 trains/jour contre 1'000 précédemment). CHF 87,3 millions seront en outre consacrés à la construction de voies de dépassement, de sorte à accroître la capacité du tronçon Olten-Hammer-Luterbach-Attisholz, dans le canton de Soleure.³⁴

POLITIQUE CANTONALE

DATE: 05.11.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le gouvernement jurassien a présenté une proposition en vue de la **réhabilitation de la ligne ferroviaire Delle-Belfort (F)**, située sur le territoire français. Il a ainsi soumis au Parlement jurassien le projet de contribuer financièrement aux travaux de réhabilitation à hauteur de CHF 4,5 millions afin d'assurer le raccordement du canton à la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône via la future gare TGV de Mèroux (F).³⁵

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 09.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT a décidé d'**augmenter de 80 à 100 km/h la vitesse maximale autorisée pour les trains de marchandises** dont le poids par essieu s'établit entre 20 et 22,5 tonnes (environ un quart du trafic marchandises). Les tests préalables ont indiqué que cette modification n'aurait aucune conséquence au niveau des nuisances sonores, mais qu'elle permettrait une utilisation optimale du réseau CFF. La vitesse maximale pour les trains de marchandises dont la charge par essieu est inférieure à 20 tonnes demeure quant à elle fixée à 120 km/h.³⁶

POLITIQUE CANTONALE

DATE: 26.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Parlement jurassien a suivi son gouvernement et décidé de contribuer aux travaux de **réhabilitation de la ligne ferroviaire Delle-Belfort (F)** pour un montant de CHF 4,5 millions, soit 3 des 88 millions d'euros que coûtera la réouverture de la ligne censée permettre un raccordement du Jura au TGV Rhin-Rhône.³⁷

AUTRE

DATE: 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.)³⁸

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 27.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Après deux ans et demi d'activité, l'alliance pour le trafic européen à grande vitesse **Railteam**, réunissant sept compagnies ferroviaires dont les CFF, a tiré un bilan intermédiaire. Seule ombre au tableau, l'échec de la tentative d'établissement d'une plateforme d'interconnexion, qui aurait dû permettre de réserver et payer des billets pour n'importe quel trajet sur les réseaux des sept compagnies grâce à un guichet virtuel unique. La direction de Railteam a expliqué avoir dû renoncer à ce projet pour des raisons tant techniques que financières.³⁹

AUTRE
DATE: 12.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Confirmant les craintes exprimées par les autorités neuchâteloises ces dernières années, la société Lyria, fruit du partenariat entre les CFF et la SNCF, a annoncé la **réduction de moitié de l'offre de TGV reliant Berne à Paris via Neuchâtel** à compter de l'entrée en vigueur du nouvel horaire, en décembre de l'année sous revue. La décision de supprimer l'une des deux liaisons quotidiennes est motivée par la perte de rentabilité résultant de la baisse de fréquentation de la ligne, notamment au départ de Berne, de plus en plus de bernois privilégiant la liaison Bâle-Paris ouverte en 2007. Cette seconde ligne a connu le sort inverse, le nombre de liaisons quotidiennes passant de quatre à cinq avec l'horaire 2010. Une rencontre a été organisée entre Lyria, le gouvernement neuchâtelois et d'autres représentants de collectivités publiques françaises et suisses concernées par la ligne, mais s'est avérée vaine. La mobilisation des autorités locales et régionales a toutefois permis la mise en place d'une liaison en train régional entre Berne et Frasné (F) afin de permettre à la clientèle de bénéficier de la desserte de la ligne Lausanne-Paris selon les mêmes horaires que la liaison TGV supprimée.⁴⁰

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.⁴¹

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 Ausschreibeverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschiffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne

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

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

Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.⁴²

POSTULAT
DATE: 20.09.2012
NIKLAUS BIERI

Das brachliegende Potenzial von Eisenbahnnebenstrecken nutzbar zu machen ist das Ziel eines Postulats Fetz (sp, BS). Das Postulat beauftragt den Bundesrat mit der Erstellung einer Übersicht über die bestehenden Eisenbahnnebenstrecken, welche mit geringem Aufwand (für Verbindungskurven und Kreuzungspunkte) für den Schienengüterverkehr genutzt werden könnten. Der Ständerat überwies das Postulat Ende September stillschweigend.⁴³

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.⁴⁴

AUTRE
DATE: 09.12.2012
NIKLAUS BIERI

Mit dem **Fahrplanwechsel** am 9. Dezember hat die SBB ihr Angebot ausgebaut: RegioExpress-Züge zwischen Genf und Lausanne fahren fortan im Halbstundentakt und alternierend nach Vevey oder nach Palézieux-Romont. Das Sitzplatzangebot hat auf dieser Strecke damit um 33 Prozent zugenommen, 13 neue Doppelstockzüge sind im Einsatz. Eine weitere bedeutende Neuerung ist der Halbstundentakt zwischen Zürich und Schaffhausen. Dieser wird mit einem neuen RegioExpress erreicht, welcher die bestehenden InterCity- und InterRegio-Verbindungen ergänzt. Im internationalen Personenverkehr baute die SBB ihr Angebot ebenfalls aus: Auf Verbindungen zwischen Zürich und Österreich ist seit Fahrplanwechsel ein sechstes Paar Railjets unterwegs. Die Reisezeit von Zürich nach Wien verkürzt sich um 20 Minuten. Die TGV Lyria, Tochtergesellschaft der französischen Staatsbahn (SNCF) und der SBB, baute ihre Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz ebenfalls aus: Die TGV-Verbindung Paris-Bern wird bis Interlaken Ost weitergeführt. Auch das Angebot im Regionalverkehr wurde vergrössert, mit einzelnen zusätzlichen Zügen, neuem Rollmaterial und neuen Haltestellen. Zudem hat die SBB die Benutzerfreundlichkeit der Billettautomaten erhöht und die SBB Applikation für Mobiltelefone verbessert. 70 Prozent der verkauften Billetts werden von den Kunden am Automaten oder via App in Selbstbedienung gekauft.⁴⁵

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.⁴⁶

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 29.05.2013
NIKLAUS BIERI

Die im Rahmen der Bahnreform 2 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) angekündigte **Überprüfung der Rentabilität von Regionalverkehrsstrecken** hatte einigen Wirbel verursacht, in Vernehmlassungsantworten war die Rede von „Kahlschlag“. In den Verordnungsänderungen zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 schwächte der Bundesrat die Überprüfung nun ab: Regionalbahnen mit einem Kostendeckungsgrad von unter 30% hätten vor der Anschaffung neuen Rollmaterials einen alternativen Betrieb mit Bussen zu prüfen. Es sei aber kein Automatismus vorgesehen, d.h.

Regionalbahnlinien sollen nicht allein aufgrund eines tiefen Kostendeckungsgrades stillgelegt werden, sondern nur, wenn sich der Busbetrieb als wirtschaftlichere und kundenfreundliche Alternative anbiete. Zudem übernahm die Schweiz mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 wichtige Elemente der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie der EU, was den grenzüberschreitenden Bahnverkehr vereinfachen soll.⁴⁷

RAPPORT
DATE: 09.12.2016
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU) zur Erhaltung des Angebots auf der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genève via Laufen/Delsberg** während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne legte der Bundesrat Anfang Dezember 2016 einen **Bericht** vor. Darin kam der Bundesrat zum Schluss, dass der Bau eines Doppelspurabschnitts im Bereich Duggingen - Grellingen notwendig sei, um das Angebot der Eisenbahnverbindung durch das Laufental aufrechtzuerhalten. Aufgrund dieser Studie wurden zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung getroffen, welche das weitere Vorgehen regelt. Die Projektierungsarbeiten für den Bau der Doppelspur waren zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts bereits im Gang und wurden finanziert von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn. Der Bundesrat wird das Projekt in das STEP 30/35 aufnehmen, welches voraussichtlich 2018 an das Parlament geht. Sollte das Projekt angenommen werden, so würde der Bund die Finanzierung übernehmen.⁴⁸

RAPPORT
DATE: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat im Dezember 2016 seinen Bericht zum Postulat Hêche (sp, JU) bezüglich der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genève via Laufen/Delsberg** vorgelegt hatte, beantragte er dem Ständerat im März 2017 die Abschreibung des Postulats. Die kleine Kammer stimmte der Abschreibung im Sommer 2017 zu.⁴⁹

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 2017.⁵⁰

-
- 1) BO CN, 1991, p. 1355
 - 2) TA, 15.10., SGT, 19.12.
 - 3) BO CN, 1991, p. 886 ss.; NZZ, 18.2.91
 - 4) BO CN, 1991, p. 1339 s.; BO CN, 1991, p. 760; BO CN, 1991, p. 761 s.
 - 5) JdG et Suisse, 24.1.91; JdG et NZZ, 26.1., 25.3. et 7.5.91; NZZ; NF, 26.3.91; Presse du 16:5.91 et 22.11.91.; Lib. et Dém., 17.5.91; TA, 21.5.91; 24 Heures, 25.5.91; Suisse, 27.4.91 et 30.5.91; BaZ, 1.6.91.
 - 6) TA, 13.3.92.
 - 7) BO CN, 1994, p. 603
 - 8) Presse du 5.7.94; Bund, 8.7.94; BaZ, 13.7.94; NZZ, 15.7.94. Valais et Berne: NF, 29.3 et 27.5.94. Uri: LNN et LZ, 26.3 et 14.10.94; presse des 29.3 et 1.7.94; LNN, 18.5, 27.5, 21.6, 24.6, 14.9, 7.10 et 24.12.94; LZ, 3.6, 15.4, 6.5, 7.5, 24.5 et 18.6.94; SGT, 21.5.94; BZ, 24.5.94. Schwyz: LNN, 6.4, 20.5 et 23.6.94.; SoZ, 10.4.94; LZ, 11.5, 16.5, 1.6, 15.6, 21.6 et 23.6.94; TA, 1.7.94. Tessin: SoZ, 10.4.94; CdT, 10.6 et 14.6.94; presse du 2.7.94.
 - 9) Presse des 19.10 et 26.10.94; LZ, 20.10.94; NZZ, 21.10.94.
 - 10) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7, 29.7, 8.8, 15.8, 19.8, 10.11, 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.
 - 11) Presse du 30.1, 4.2, 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95
 - 12) BO CE, 1995, p. 707 s.; BO CN, 1995, p. 1600 s.; BO CN, 1995, p. 1824; Presse des 21.2, 7.3, 12.5 et 13.5.95; SGT, 28.2.95; NQ, 28.6.95; TA, 21.7.95.
 - 13) BO CE, 1995, p. 1210 ss.; FF, 1996, I, p. 1153 ss.; Presse du 10.10.95
 - 14) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
 - 15) FF, 1999, p. 8466 ss.
 - 16) 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.
 - 17) Presse du 17.8 et 18.8.00; NZZ, 19.12.00.; Presse du 19.1 et 5.2.00.
 - 18) Presse du 16.5.01.
 - 19) Presse du 18.9.01.
 - 20) NF, 7.4.01; presse du 5.6.01; 24h, 12.6.01; QJ, 14.12.01.
 - 21) FF, 2002, p. 3101 ss., 6137, 6138 et 6139; BO CE, 2002, p. 343 ss.; BO CN, 2002, p. 1514 ss.
 - 22) DETEC, communiqué de presse, 6.11.02.
 - 23) LT, 8.2.02 (renforcement); 24h, 10.12.02 (divorce).
 - 24) DETEC, communiqué de presse, 7.3.03.; OFT, communiqué de presse, 16.6.03

- 25) LT, 27.2.04 (TILO); TG, 28.2.04 (Cisalpino).
- 26) FF, 2004, p. 4783 ss. et 4793; DETEC, communiqué de presse, 8.9.04.
- 27) Presse du, 22.10.04 (Inauguration Mattstetten-Röthrist), 24h, 9.12.04; presse du 13.12.04.
- 28) Presse du 23-25.6 et 23.8.05 (rapport); 24h, 22.8.05.
- 29) BBl, 2006, S. 3817 ff.; AB SR, 2006, S. 570 ff.; AB NR, 2006, S. 1298 ff.; BBl, 2006, S. 8665 ff. und 9827 ff.; Presse vom 11.3.06.
- 30) BBl, 2006, S. 3089 ff.; AB NR, 2006, S. 1497; AB SR, 2006, S. 1129 f.
- 31) LT, 30.6.07.
- 32) NZZ, TA et BaZ, 3.7.07.
- 33) BO CN, 2007, p. 1712.
- 34) LT et NZZ, 2.9.08.
- 35) QJ, 5.11.08.
- 36) NZZ, 9.12.08.
- 37) LT et NZZ, 26.3.09.
- 38) 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).
- 39) NLZ, NZZ, SGT et SZ, 27.11.09.
- 40) Bund, Exp. et NZZ, 2.5.09; Exp., 5, 6, 7 et 22.5.09; LT, 19.5.09; Lib., 29.5.09; Bund, Exp., Lib. et LT, 1.7.09; LT, 9.7.09; Lib., 1.9.09; Bund, 24.10.09; Exp., 8.12.09; Exp. et Lib., 12.12.09.
- 41) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.
- 42) 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.); BBl, 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).
- 43) AB SR, 2012, S. 830.
- 44) AB NR, 2012, S. 1791.
- 45) Medienmitteilung SBB vom 8.11.12.
- 46) AB SR, 2012, S. 828; AB NR, 2012, S. 2241.
- 47) Medienmitteilung BAV vom 29.5.13; NWS, 26.3.13.
- 48) Bericht BR
- 49) BBl, 2017, S. 2865 ff.
- 50) Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR