

CH_VB 81.056 vom 30. November 1982

Bundesverwaltung, 1982-11-30, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_81.056

FR: CH_VB 81.056 du 30 novembre 1982

IT: CH_VB 81.056 del 30 novembre 1982

Erwägungen

E. 30

novembre 1982 dieser Basis wurde auch der Personalbestand errechnet. Im ersten Halbjahr 1982 nahm der Verkehr aber um 3 Prozent zu, was zu Engpässen führte, so dass auch der angestrebte Ausgleich mit den rückständigen Überzeit-, Ferien- und Ruhetagen nicht erreicht werden konnte. Als Folge der wirtschaftlichen Situation musste seit April 1982 ein merklicher Rückgang bei den Austritten festgestellt werden. Diese Erscheinung führte zu einer Personalvermehrung, da das zusätzliche Personal schon im Frühjahr angestellt worden war. Die Erhöhung des Personalbestandes wurde durch den Bundesrat und die Finanzdelegation genehmigt. Das zusätzliche Personal kann zum Abbau der rückständigen Überzeit-, Ferien- und Ruhetage verwendet werden. Die Kosten der Personalvermehrung und die erhöhten Teuerungszulagen belasten die PTT mit etwa 51 Millionen Franken. Von den 251 Millionen Franken sind etwa 126 Millionen Franken für Investitionen, vor allem im Fernmeldebereich vorgesehen, ebenso Investitionen in Gebäuden. Zum Teil konnten diese Ausgaben nicht vorhergesehen werden. Ein Teil der Nachtragskredite jedoch ist notwendig wegen ungenügender Planung und auch wegen ungenügender Budgetdisziplin. Die Generaldirektion hat diese Probleme erkannt und versichert, man werde in Zukunft durch stärkere interne Kontrollen dafür sorgen, dass dem Parlament nicht mehr so hohe Nachtragskredite unterbreitet werden müssen. Die einstimmige Finanzkommission empfiehlt Ihnen, dem Bundesbeschluss zuzustimmen. Eintreten ist obligatorisch L'entrée en matière est acquise de plein droit Detailberatung - Discussion par articles Titel und Ingress, Art. 1-4 Titre et préambule, Art. 1-4 Angenommen - Adopté Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Beschlusentwurfes

E. 34

Stimmen (Einstimmigkeit) An den Nationalrat - Au Conseil national #ST# 82.059 Monte-Olimpino-Tunnel. Finanzierung Tunnel du Monte Olimpino. Financement Botschaft und Beschlusentwurf vom 25. August 1982 (BBI III, 49) Message et projet de loi du 25 août 1982 (FF IM, 41) Antrag der Kommission Eintreten Proposition de la commission Entrer en matière Gerber, Berichterstatter: Der bestehende Monte-Olimpino-Tunnel zwischen Chiasso und Como ist das wichtigste Verbindungsstück zwischen der Gotthardbahn und dem italienischen Eisenbahnnetz. Er ist auffällig und hat zudem ein ungenügendes Lichtraumprofil. Eine vollständige Sanierung mit Profilerweiterung dauert etwa fünf Jahre und erfordert einen ebenso langen Einspurbetrieb und Verkehrsumleitung, was Einnahmenverluste der SBB zur Folge hat. Ausserdem droht Gefahr, dass während der Reparaturarbeiten infolge der unstablen geologischen Schichten Tunnelpartien einstürzen. Ein vollständiger Unterbruch der Gotthardhauptachse hätte schlimme Folgen für den schweizerischen Bahntransit, da die Gotthardachse einzig noch über Luino erreichbar wäre. Wegen der grossen Verkehrsbehinderungen und des Risikos eines

gänzlichen Verkehrsunterbruchs wollen die italienischen Staatsbahnen zuerst die neue Linie durch den zweiten Monte-Olimpino-Tunnel bauen und den alten Tunnel erst nachher von Grund auf wieder instandstellen. Die neue Linie führt vom Südkopf des Bahnhofes Chiasso durch einen 7,2 Kilometer langen Tunnel nach Albate-Camerlata. Der Bahnhof Como liegt abseits der neuen Linie. Der zweite Monte-Olimpino-Tunnel dient somit vorwiegend dem Güterverkehr. Die italienischen Staatsbahnen betrachten die neue Linie durch den zweiten Olimpino-Tunnel als Bestandteil einer leistungsfähigen Nord-Süd-Achse. Die ganze Strecke von Chiasso bis Mailand soll leistungsfähiger werden und den Huckepackverkehr über die Grenze hinweg ohne Einschränkungen ermöglichen. Italien erwartete daher einen schweizerischen Beitrag von 50 Prozent des auf 128 Millionen Franken veranschlagten Bauaufwandes. Aus schweizerischer Sicht verhindert der Bau der neuen Linie den Engpass eines mehrjährigen Einspurbetriebes oder gar das Risiko eines Verkehrsunterbruchs im baufälligen Monte-Olimpino-Tunnel. Die SBB schätzen den Betriebsverlust für einen notwendigen dreijährigen Einspurbetrieb auf etwa 15 Millionen Franken. Bei einem Unterbruch der Tunnelstrecke könnte der internationale Gotthardverkehr nur noch teilweise abgewickelt werden. Der geschätzte Ertragsausfall belief sich auf insgesamt rund 10 Millionen Franken im Monat. Es ergäbe sich eine wesentliche Angebotsverschlechterung. Im Güterverkehr musste eine grössere Anzahl Transitzüge wegen fehlender Kapazität der Simplonlinie und der Einspurstrecke Bellinzona-Luino-Gallarate unser Land via Brenner oder Modane umfahren. Die neue Linie durch den zweiten Monte-Olimpino-Tunnel umgeht die betrieblichen Schwierigkeiten eines Einspurbetriebes oder eines gänzlichen Unterbruchs des Tunnels. Die Gotthardbahn erhält zudem eine leistungsfähigere Fortsetzung südlich von Chiasso, was für die Stellung der Schweiz im internationalen Verkehr von Bedeutung ist. Mit dem Bau des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels wird die Strecke Chiasso-Mailand fast zur Hälfte vierspurig. Die maximale Steigung der neuen Linie beträgt 8 Promille gegenüber 18 Promille auf der bestehenden Strecke. Ohne schweizerischen Beitrag an die neue Linie würde Italien wohl nur den bestehenden Tunnel wieder instandstellen. Der neue Tunnel bringt wesentliche Verbesserungen im Verkehr mit Italien, so dass sich eine finanzielle Beteiligung der Schweiz an diesem Bauwerk rechtfertigt. Eine schweizerische Mitfinanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels präjudiziert den Entscheid über den Bau einer neuen Alpentransversale durch den Gotthard oder den Splügen nicht. Die Gotthardbahn wird im internationalen Verkehr immer eine wichtige Rolle spielen. Die Zufahrten zur Gotthardbahn müssen deshalb unabhängig vom Entscheid über den Bau einer Basislinie ausgebaut werden. In den Verhandlungen mit Italien haben sich die italienischen Staatsbahnen verpflichtet, die Leistungsfähigkeit ihrer Zufahrtslinien zum Gotthard und zum Simplon dermassen zu erhöhen, dass die Kapazität der beiden Alpenübergänge im internationalen Güterverkehr mit je rund 12 Millionen Netztonnen, doppelspuriger Ausbau des Lötschbergs vorausgesetzt, voll genutzt werden kann. Der gesamte Bahngüterverkehr der Schweiz mit Italien belief sich 1981 auf 12,2 Millionen Tonnen, davon entfielen 9,3 Millionen Tonnen auf den Gotthard und 2,9 Millionen Tonnen auf den Simplon. Der Bund seinerseits leistet an die Gesamtbaukosten für den neuen Olimpino-Tunnel von rund 128 Millionen Franken einen einmaligen Pauschalbeitrag von 60 Millionen Franken. Davon werden 40 Millionen Franken à fonds perdu und 20 Millionen als zinsgünstiges Darlehen zu 5,5 Prozent ausgerichtet. Die Instandstellungskosten für den alten Olimpino-Tunnel gehen zulasten Italiens.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali PTT. Voranschlag 1982. Nachtrag II PTT. Budget 1982. Supplément II In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1982 Année Anno Band V Volume Volume Session Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 02 Séance Seduta Geschäftsnummer 81.056 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 30.11.1982 - 08:00 Date Data Seite 569-570 Page Pagina Ref. No 20 011 148 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.