

CH_VB 90.472 vom 6. Juni 1990

Bundesverwaltung, 1990-06-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_90.472

FR: CH_VB 90.472 du 6 juin 1990

IT: CH_VB 90.472 del 6 giugno 1990

Erwägungen

E. 6

Juni 1990 303 Interpellation Flückiger qui assure une distribution équilibrée du trafic Nord-Sud. Le gouvernement italien semble adhérer à cette conception dont la gare de triage italo-suisse Domossola Due est un maillon, sachant que les projets d'adaptation de la ligne en aval du Simplon sont d'ores et déjà prêts et qu'il est question de débloquer ou de libérer un montant équivalent à un milliard de francs suisses pour leur réalisation. Dès lors, Monsieur le Conseiller fédéral, je me permets de réitérer les questions soulevées dans mon interpellation du 22 mars dernier dont je rappelle la teneur: «Le Conseil fédéral est-il d'avis que le concept de complémentarité de l'axe Lötschberg-Simplon par rapport à l'axe St-Gothard demeure approprié, partant, la capacité future de l'axe Lötschberg-Simplon ne doit-elle pas être appréciée à la hausse, compte tenu des efforts italiens de promotion de liaison à partir de Domossola?» Par avance, je vous remercie, Monsieur le Conseiller fédéral, de vos réponses. Bundesrat Ogi: Herr Ständerat Flückiger unterstreicht die bedeutenden Anstrengungen Italiens, die Eisenbahnverbindungen südlich des Simplons zu optimieren. Dies steht in der Interpellation. Ich darf hier vielleicht die Bemerkung nachschieben: Ich hoffe, dass die Italiener diese Optimierung nicht nur auf dem Papier planen, sondern jetzt auch ans Werk gehen. Sie wissen ja, die Schweiz hat in diesem Zusammenhang sehr viel unternommen und auch bezahlt. Zwei Stichworte: Busto Arsizio, Terminal für den kombinierten Verkehr, und den Monte-Olimpino-Tunnel, den wir auch weitgehend bezahlt haben. Leider Gottes mahlen manchmal die italienischen Mühlen etwas langsamer, als wir das gerne hätten. Die Situation ist wie folgt zu beschreiben, Herr Ständerat Flückiger: In den siebziger Jahren betrug die Kapazität der Lötschberg-Simplon-Achse rund drei Millionen Tonnen Güter pro Jahr. Der doppelspurige Ausbau der Lötschbergbahn bringt auf Schweizer Seite eine Kapazitätssteigerung auf gegen fünfzehn Millionen Tonnen. Er ist nur sinnvoll, wenn die Leistungsfähigkeit auch südlich des Simplons entsprechend erhöht werden und der Transit dort abgenommen werden kann. Die ersten diesbezüglichen Abmachungen mit Italien gehen auf das Jahr 1974 zurück. Sie sind in der Botschaft über den Ausbau der BLS auf Doppelspur festgehalten. Heute ist die zwischen der SBB und den italienischen Staatsbahnen am

E. 11

Mai 1982 abgeschlossene Vereinbarung über die Finanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels massgebend. In Artikel 4 dieses Dokumentes verpflichten sich die FS, die Kapazität der italienischen Zufahrtslinien zum Simplon «entsprechend den Verkehrsbedürfnissen und zeitlich koordiniert mit dem Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur so zu erweitern, dass nach diesem Ausbau jährlich zwölf Millionen Tonnen Güter befördert werden können». Die entsprechenden Baukosten wurden damals auf rund 500 Millionen Franken geschätzt. Die wichtigsten Arbeiten sind in der Botschaft vom 25.

August 1982 zum Abkommen mit Italien über die Finanzierung des Monte-Olimpino-Tunnels auch aufgelistet. Es sind im wesentlichen der Bau des Grenzübergangsbahnhofes Domodossola Due sowie die Modernisierung der Linien Domodossola-Arona-Novara, Domodossola-Omegna-Novara, Arona-Mailand und Arona-Santhià. Zurzeit laufen Verhandlungen sowohl zwischen den Bahnen Deutschlands, Italiens und der Schweiz als auch zwischen den Verkehrsministerien der drei Staaten. Sie bezwecken unter anderem die Einrichtung eines Huckepack-Korridors für vier Meter hohe Lastwagen auf der Lötschberg-Simplon-Route. Sie wissen aber, dass diese rund 300 Millionen Franken für die Möglichkeit der Durchfahrt der vier Meter hohen Lastwagen durch den Lötschberg nur freigegeben werden, wenn die EG die Bedingung des 40-Tonnen-Korridors auf der Strasse fallenlässt. Deshalb haben wir mit den Arbeiten am Lötschberg noch nicht begonnen. Wir wollen zuerst Klarheit. Vielleicht ergibt sich bis zu diesem Zeitpunkt auch die Möglichkeit einer anderen, einer besseren, einer technisch gesehen vielleicht vorteilhafteren Lösung für das Durchschleusen der vier Meter hohen Lastwagen. Alle erwähnten Arbeiten sind auf die Kapazitäten der Lötschberg-Doppelspur und des heutigen Simplon-Tunnels ausgerichtet. Sie sind mit dem Transitkonzept des Bundesrates kompatibel. Würde die Schweiz die Kapazität zwischen Brig und Iselle erhöhen, geriete das ganze System nicht nur auf der Alpennordseite, sondern - und das ist wichtig - vor allem südlich von Domodossola aus dem Gleichgewicht. Das geben die Italiener auch zu. Sie haben eisenbahntechnisch noch ein grosses Aufholprogramm und grosse Anpassungen vor sich, die sie mit Blick auf den EG-Binnenmarkt relativ rasch realisieren sollten. Wenn sie weitere Kapazitäten aufnehmen möchten, müssten sie eine weitere Doppelspur im gebirgigen Teil zwischen Domodossola und Arona bauen, so wie es ursprünglich - hier besteht vielleicht ein gewisses Missverständnis - vorgesehen gewesen wäre, wenn der Bundesrat entschieden hätte, dass die Neat nicht am Gotthard gebaut wird, sondern dass der Lötschberg-Simplon berücksichtigt wird. Dann hätten die Italiener zwischen Novara-Arona und Domodossola eine neue Eisenbahn bauen müssen. Davon ist aber heute in Italien nicht mehr die Rede. Nach der Entscheidung des Bundesrates und nach allen Diskussionen wissen sie, dass wir daran interessiert sind, sowohl die heutigen Kapazitäten auf die ihnen jetzt genannten Tonnagen auszubauen. Nachdem sie aber bereits am Brenner und auch in Chiasso, nachdem sie möglicherweise auch am Mont Cenis engagiert sind, ist die Belastung für Italien in diesem Bereich sehr gross. Fazit: Domodossola Due und die übrigen italienischen Projekte sind auf die Kapazitäten der Lötschberg-Doppelspur und des heutigen Simplontunnels ausgerichtet - das gemäss Vereinbarung aus dem Jahre 1982. Sie sind mit dem Transitkonzept des Bundesrates kompatibel. Daher erübrigt sich schliesslich eine Überarbeitung des Transitkonzeptes zugunsten einer Erhöhung der Kapazität der Lötschberg-Simplon-Achse. Gestatten Sie mir aufgrund Ihrer einführenden Worte noch nachzuschreiben: Mit der Zufahrt von Macon nach Genf ist irgendetwie auch das Schicksal von Domodossola Due verbunden. M. Flückiger: Tout d'abord je voudrais remercier M. le Conseiller fédéral Ogi pour les informations et les explications précises qu'il vient de nous fournir, lesquelles sont ponctuellement satisfaisantes mais laissent subsister quand même un certain nombre de points d'interrogation en ce qui concerne l'avenir des deux axes par rapport au concept global de NLFA. J'entends bien, Monsieur le Conseiller fédéral, qu'en ce qui concerne les projets du gouvernement et des chemins de fer italiens des incertitudes demeurent, notamment au niveau du financement des aménagements à réaliser. J'admets aussi volontiers que - comme je l'ai dit - le concept LNFA tient compte des perspectives relatives aux capacités

de chacun des axes projetés. Je répète toutefois que nous sommes au début d'un processus d'étude, de gestation de choix, donc que des paramètres devront encore être exploités, mis en exergue et qu'on pourrait, au cours du long débat qui s'annonce, découvrir encore que l'une et l'autre des variantes sup- porteraient des modifications. Je vous remercie, Monsieur le Conseiller fédéral, je suis globalement satisfait. Schluss der Sitzung um 11.30 Uhr La séance est levée à 11 h 30

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Flückiger Domodossola Due schafft eine neue Situation Interpellation Flückiger Domodossola Due change les données In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1990 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 02 Séance Seduta Geschäftsnummer 90.472 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 06.06.1990 - 08:00 Date Data Seite 302-303 Page Pagina Ref. No 20 018 883 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.