

CH_VB 94.3078 vom 17. Juni 1994

Bundesverwaltung, 1994-06-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3078

FR: CH_VB 94.3078 du 17 juin 1994

IT: CH_VB 94.3078 del 17 giugno 1994

Erwägungen

E. 17

Juni 1994 1237 Interpellation Strahm Rudolf Mitunterzeichner - Cofirmatari -
Cosignataires: Borradori, Camponovo, Carobbio, Lepori Bonetti, Maspoli, Pini (6)
Schriftliche Begründung - Motivazione scritta - Développement par écrit L'autore rinuncia
alla motivazione e desidera una risposta scritta Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 11. Mai 1994 Risposta scritta del Consiglio federale dell'11 maggio 1994 Rapport écrit
du Conseil fédéral du 11 mai 1994 La linea di base del San Goliardo è concepita per
assorbire un volume di traffico pari a 150 treni al giorno in entrambe le dire-
zioni attraverso le Alpi. Inoltre, 44 treni merci e diretti potranno percorrere questa tratta di
montagna ogni giorno, in entrambe le direzioni. Considerando anche l'asse del
Lötschberg-Sempione, sarà possibile così far transitare attraverso le Alpi 69 milioni di ton-
nellate di merci. Secondo le attuali previsioni in materia di traf- fico, ciò corrisponde alla
domanda complessiva di trasporto che si registrerà nel periodo degli anni 2015 a 2020
(ferrovia e strada). L'articolo costituzionale 36sexies non modifica né la domanda globale di
traffico nord-sud, né la capacità della li- nea di base del San Goliardo. Poiché la capacità del
progetto NTFA è pari a 69 milioni di ton- nellate, le nostre ferrovie saranno in grado di
assorbire l'intero traffico di transito alpino (ferrovia e strada) che interessa il no- stro Paese,
compresi due milioni di tonnellate circa che attra- versano la Svizzera sulla N 2. Non è
pertanto necessario modificare il progetto NTFA appro- vato dal popolo. Ciò non significa
tuttavia che trascuriamo la pianificazione del prolungamento del progetto NTFA da Lu-
gano a Milano. Già due anni fa infatti sono stati mossi i primi passi in questa direzione.
Sono attualmente in corso studi di fattibilità Un gruppo di lavoro italo-svizzero, nel quale
sono rappresentati l'Ufficio federale dei trasporti, le FFS e il Canton Ticino, segue i lavori.
Si tratta peraltro di studi il cui orizzonte di pianificazione va ol- tre la messa in servizio
della NTFA Non è tuttavia ancora pos- sibile precisare quando un decreto sulla costruzione
sarà d'at- tualità Präsidentin: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundes- rates nicht
befriedigt und verlangt Diskussion. Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen Verschoben - Renvoyé offensichtliche Mehrheit Minderheit #ST# 93.3428
Interpellation Strahm Rudolf Rückgang des Gütertransitverkehrs auf der Schiene
Diminution du trafic marchandises de transit par chemin de fer Wortlaut der Interpellation
vom 29. September 1993 Seit 1990 hat der Gütertransitverkehr Nord-Süd und Süd-Nord auf
der Schiene durch die Schweiz einen markanten Einbruch erfahren (von 1990 bis erstes
Halbjahr 1993 minus 24 Pro- zent). Demgegenüber ist der Gütertransitverkehr auf der
Strasse so- gar stärker angestiegen als vorher (von 1990 bis erstes Halb- jahr 1993 plus 40
Prozent). Diese Trendwende bei der Entwicklung des Güterverkehrs von der Bahn auf die
Strasse hat bereits vor dem Konjunktur- einbruch eingesetzt und sich in der Rezession
fortgesetzt Der Umlad von Lastwagen auf die Bahn ist nicht mehr gefragt Un- ter diesem
Gesichtspunkt stellen sich für die Transitverkehrs- politik grundlegende Probleme, und es

drängt sich ein Überdenken der verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente auf. Wir stellen dem Bundesrat folgende Fragen: 1. Welche konkreten verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente gedenkt der Bundesrat einzusetzen, um den jetzigen Trend der Güterverkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu brechen und die Bahntransitkapazitäten (Huckepack-Korridor usw.) besser auszulasten? Wie sehen diese Lenkungsinstrumente quantitativ aus, und welche quantitative Wirkung wird von ihnen erwartet? 2. Ist der Bundesrat bereit, aufgrund der neuesten Entwicklung die dannzumalige Auslastung der Neat neu berechnen zu lassen? Ist er nicht auch der Meinung, dass die Frage der Ertragsrate («rate of return») der Neat-Investitionen neu überprüft werden muss? 3. Welche konkreten verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente gedenkt der Bundesrat nach Fertigstellung der Neat und nach dem Ablauf des Transitabkommens Schweiz/EG anzuwenden, um die Auslastung der Neat mittels Transitgüterverkehr sicherzustellen und diesen Verkehr weg von der Strasse auf die Schiene zu verlagern? 4. Glaubt der Bundesrat, dass das Transitabkommen der Schweiz mit der EG überhaupt Bestand haben wird, nachdem die EG-Behörde bereits im ersten Jahr das Transitabkommen EG-Österreich wieder unterläuft und neue Durchfahrtskonzessionen durch unser Nachbarland fordert? Texte de l'interpellation du 29 septembre 1993 Le trafic marchandises de transit par chemin de fer dans le sens Nord-Sud et vice-versa à travers notre pays a diminué brutalement (de 24 pour cent entre 1990 et le premier semestre de 1993). Au contraire, le trafic marchandises de transit par la route a augmenté plus rapidement qu'auparavant (de 40 pour cent durant le même laps de temps). Ce revirement dans l'évolution du trafic marchandises au détriment du rail et au profit de la route s'était amorcé avant la fin de la période de haute conjoncture économique et s'est poursuivi pendant la récession. Le transbordement du camion au train n'est plus demandé. Sous cet angle, des problèmes fondamentaux se posent à la politique du trafic de transit, ce qui oblige à réexaminer les instruments d'orientation de la politique des transports. Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes: 1. Quels sont les instruments d'orientation de la politique des transports que le Conseil fédéral entend utiliser pour stopper la tendance actuelle favorisant le trafic marchandises par la route au détriment du rail et pour mieux utiliser les capacités de transit (corridor de ferroutage, etc.) du chemin de fer? Sous l'angle quantitatif, comment se présentent ces instruments et quels effets en attend-on? 2. Le Conseil fédéral est-il prêt à recalculer la capacité de transport qu'aura la NLFA, en prenant en considération la récente évolution? N'est-il pas aussi d'avis qu'il faut réexaminer la question du taux de rendement («rate of return») des investissements de la NLFA? 3. Quels instruments d'orientation de la politique des transports le Conseil fédéral entend-il utiliser après l'achèvement de la NLFA et l'expiration de l'accord sur le transit entre la Suisse et la CE afin que la capacité de la NLFA soit pleinement utilisée au profit du trafic marchandises de transit et que ce trafic soit transféré de la route au rail? 4. Le Conseil fédéral croit-il que l'accord sur le transit avec la CE sera respecté alors que l'autorité de celle-ci élude la première année déjà l'accord analogue passé avec l'Autriche et exige de notre voisine de nouvelles concessions?

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Cavadini Adriano Alptransit. Weiterführung bis zur italienischen Grenze Interpellation Cavadini Adriano Alptransit. Prolongement du tracé jusqu'à la frontière italienne Interpellanza Cavadini Adriano Completamento dell'Alptransit fino al confine con l'Italia In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de

l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1994 Année Anno
Band II Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione
estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16
Séance Seduta Geschäftsnummer 94.3078 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum
17.06.1994 - 08:00 Date Data Seite 1236-1237 Page Pagina Ref. No

E. 20

024 228 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.