

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 Beschlusssentwurfes 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

82.059

Monte-Olimpino-Tunnel. Finanzierung Tunnel du Monte Olimpino. Financement

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 25. August 1982 (BBI III, 49)
Message et projet de loi du 25 août 1982 (FF III, 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 baufällig 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 Gotthard-

hauptachse 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 Hucklepackverkehr 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 auffälligen 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 beliefe sich auf insgesamt rund 10 Millionen Franken im Monat. Es ergäbe sich eine wesentliche Angebotsverschlechterung. Im Güterverkehr müsste 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.

Die Verfassungsgrundlage für den Abschluss des Abkommens bildet Artikel 8 der Bundesverfassung. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung beruht auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Das Abkommen ist unbefristet und unkündbar. Der Bundesbeschluss untersteht deshalb dem fakultativen Staatsvertragsreferendum gemäss Artikel 89 Absatz 3a der Bundesverfassung. Ihre Kommission beantragt Ihnen Eintreten auf den Bundesbeschluss und Genehmigung mit einer Ihnen ausgeteilten Ergänzung in Artikel 1 Absatz 1.

Schönenberger: Der Bundesbeschluss über das Abkommen mit Italien betreffend den Bau einer zweiten Bahnlinie durch den Monte Olimpino stimmt nachdenklich. Ich zweifle daran, ob wir hier den richtigen Weg beschritten haben. Viel eher glaube ich, dass uns der italienische Druck dazu geführt hat, etwas zu tun, das man gescheiter nicht getan hätte. Wir hätten eher auf dem Ausbau des bisherigen Monte-Olimpino-Tunnels beharren und während fünf Jahren die je 5 Millionen Ertragsausfall in Kauf nehmen sollen, statt mit einem derartigen Beschluss eine präjudizierende Wirkung hervorzurufen. Der Appetit kommt ja bekanntlich mit dem Essen.

Nun habe ich aber noch eine andere Frage: In der Ostschweiz befürchtet man, der Ausbau des Monte-Olimpino-Tunnels sei ein Präjudiz für den Gotthardbasistunnel. Ich setze dabei voraus, dass gegen einen massvollen, den wachsenden Bedürfnissen entsprechenden Weiterausbau der bestehenden Gotthardachse nichts einzuwenden ist. Darüber hinausgehende Massnahmen müssten aber als Präjudiz für den Ausbau und Betrieb einer Gotthardbasislinie verstanden und deshalb mit allem Nachdruck abgelehnt werden.

Aufgrund der Ausführungen in der Botschaft werden die Ferrovie Italiane dello Stato nach dem Bau des neuen Monte-Olimpino-Tunnels den bestehenden Tunnel von Grund auf sanieren. Damit würden ab der Schweizer Grenze inskünftig gesamthaft fünf Geleise für den Italienverkehr zur Verfügung stehen, nämlich je zwei Geleise durch den neuen und den alten Monte-Olimpino-Tunnel und ein Gleis über Luino. Von Basel bis Chiasso, insbesondere aber am Gotthard selbst, sind jedoch nur zwei Geleise vorhanden.

Die berechtigte Frage stellt sich deshalb, ob mit dem Vorhaben nicht Überkapazitäten geschaffen werden. Die Vermutung liegt nahe, dass dies bereits im Hinblick auf den Bau des Gotthardbasistunnels geschehen könnte. Ich weiss, in der Botschaft wird das Gegenteil dargelegt. Ich bin aber Herrn Bundesrat Schlumpf sehr dankbar, wenn er zu dieser Frage noch eine unmissverständliche Antwort abgibt; das könnte den üblen Beigeschmack, den die Vorlage in mir zurücklässt, wenigstens etwas mildern.

Guntern: Ich bin mit etwas gemischten Gefühlen für Eintreten auf diese Vorlage. Ich möchte meine Bedenken kurz erläutern. Erstens einmal glaube ich, dass für den Bau von Eisenbahnlinien das sogenannte Territorialprinzip gilt, d. h. dass jener Staat die Bahnstrecke zu erstellen und zu unterhalten hat, auf dessen Gebiet die Linie liegt. Nun wissen wir, dass der Monte Olimpino auf italienischem Gebiet zu stehen kommt. Daher bin ich der Auffassung, dass der Beitrag, den wir heute beschliessen, ein Entgegenkommen von seiten der Schweiz darstellt.

Ich begrüsse es daher, dass der Bundesrat diesen Beitrag immerhin mit Versprechungen verbunden hat, die Zufahrtslinien zum Gotthard und zum Simplon zu verbessern. Diese Zufahrtslinien befinden sich bekanntlich in einem sehr schlechten Zustand. Ich bedaure es, dass diese Zugeständnisse nur in der Vereinbarung zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und den Ferrovie dello Stato (FS) aufgeführt sind und nicht im internationalen Abkommen zwischen der Schweiz und Italien. Wir haben als Beilagen zu dieser Vorlage ein internationales Abkommen und diese Vereinbarung. Ich persönlich hätte es vorgezogen, wenn diese Zusicherungen im internationalen Abkommen aufge-

nommen worden wären und nicht nur in der Vereinbarung zwischen zwei Bahnunternehmungen, denn von einem Abkommen geht eine grössere Verbindlichkeit aus.

Es ist darauf hinzuweisen, dass Italien in letzter Zeit gewisse Anstrengungen unternimmt, um sein Eisenbahnnetz und die Zufahrtslinien zu verbessern. Ich konnte zum Beispiel feststellen, dass das Europäische Parlament einen Beitrag für den Ausbau des Bahnhofs Domodossola vorgesehen hat und es besteht auch ein Ausbauprogramm von seiten des italienischen Staates. Aber es wird meiner Ansicht nach notwendig sein, dass man der Erfüllung dieser Versprechungen, die in der Vereinbarung zwischen den FS und den SBB gemacht werden, grosse Aufmerksamkeit schenkt. Nur so wird es möglich sein, den Eisenbahnverkehr mit Italien zu verbessern. Ich möchte das dem Bundesrat besonders ans Herz legen.

Ein zweites Problem: Es ist in dieser Vorlage auch die Rede vom Interporto, einem Zollumschlagszentrum, das in Chiasso entstehen soll. Der Kanton Tessin hat verlangt, dass in Chiasso auch die italienische Zollabfertigung möglich sein soll. Aber es heisst in der Botschaft, dass Italien in den Verhandlungen nicht bereit war, auf das Begehren einer gemeinsamen Zollabfertigung für den Strassen- und Güterverkehr im geplanten Interporto einzutreten.

Ich bedaure es, dass in bezug auf diesen Interporto in Chiasso nur das in der Botschaft abgedruckte – meines Erachtens ganz unverbindliche – Memorandum erreicht werden konnte. Wenn Sie dieses Memorandum durchlesen, dann sehen Sie, dass sich die italienische Delegation darin lediglich verpflichtet, die Wünsche der schweizerischen Regierung zur Kenntnis zu bringen. Das ist nicht gerade sehr viel. Der Interporto scheint mir wichtig zu sein für den Hucklepack- und Containerverkehr, für den die SBB ja grosse Summen investiert haben. Können nun die italienischen Zollformalitäten auf diesem Umschlagsplatz nicht durchgeführt werden, führt das zu einer erheblichen Behinderung des Umschlagszentrums. Das Memorandum, das Sie in den Unterlagen finden, ist meiner Ansicht nach ein frommer Wunsch ohne jegliche rechtliche Bedeutung.

3. Ich gebe gerne zu, dass es nicht die Absicht des Bundesrates ist – und selbstverständlich auch nicht die Absicht von Bundesrat Schlumpf –, mit dem Ausbau des Monte-Olimpino-Tunnels, dieses «olympischen» Tunnels, einen Vorentscheid in bezug auf den Eisenbahnbasistunnel zu schaffen. Ich glaube aber, dass Italien grosse Mühe hat, die bestehenden Linien zu unterhalten und auszubauen, vor allem jene Linien, die zur Grenze führen. Von Rom aus werden mit Bezug auf den Bau einer neuen Linie schon heute grosse Bedenken angemeldet. Der Monte Olimpino zeigt uns, dass von seiten Italiens nicht eine allzu grosse Investitionslust in bezug auf ein neues Projekt besteht.

4. Ich nehme an, Herr Bundesrat –, und ich möchte es gerne – dass Sie noch zu folgendem Anliegen Stellung nehmen: Wenn die Schweiz schon Beiträge leistet, und zwar erhebliche Beiträge (ungefähr die Hälfte) an den Bau dieses Tunnels, sollte es möglich sein, dass die Schweizer Wirtschaft mitsubmissionieren und eventuell auch Aufträge erhalten kann.

Cavelty: Ich bin dem Vorhaben gegenüber positiver eingestellt als meine Vorredner. Ausgangspunkt der vorliegenden Botschaft ist das seit Jahren zu hörende Klageged über unseren Eisenbahnverkehr im Süden, der nicht in genügendem Masse von Italien abgenommen werde. Bekanntlich hat Italien bis jetzt am Schienenverkehr ein weniger grosses Interesse gezeigt als am Strassenverkehr. Hinzu kommt, dass Italien natürlich nicht nur diese Verbindung gegen Norden hat. Ich erinnere an die Brennerlinie. Das bringt es mit sich, dass wir Schweizer mit der bestehenden Gotthardlinie bedeutend stärker an einem flüssigen Verkehr gegen Süden interessiert sind. Wenn es nun unsern Vertretern gelungen ist, Italien für dieses Anliegen zu motivieren, so müssen wir ihnen dafür dankbar sein. Zugegeben: es soll kein Präjudiz sein für die künftigen Vorhaben am Gott-

hard oder am Splügen. Auch ich bin Herrn Bundesrat Schlumpf dankbar dafür, wenn er dies – es steht allerdings schon in der Botschaft – heute mündlich noch bestätigt.

Was die übrigen Einwände betrifft, beeindruckt mich diese nicht so sehr. Es wurde gesagt, es sei einmalig, dass die Schweiz Leistungen für Bahnlinien ausserhalb unseres Landes erbringe. In der Botschaft steht etwas anderes. Darin steht, dass die Schweiz bei allen Nachbarländern Leistungen erbracht habe für die Elektrifizierung der Eisenbahnen. Es ist also schon von früher her so, dass die Schweiz finanziell beigetragen hat, um ihre Verbindungen mit dem Ausland zu verbessern und auszubauen. In dem Sinne ist es also kein Novum, dass wir auch hier bezahlen.

Dann zu einem weiteren Einwand von Herrn Schönenberger: Es wäre billiger, wenn wir uns damit begnügten, dass der bisherige Tunnel ausgebaut würde und die dadurch entstehenden Ausfälle von 5 Millionen im Jahr in Kauf nähmen, bis diese Arbeiten beendet seien. In der Botschaft steht auch hier etwas anderes. In der Botschaft steht: 5 Millionen, wenn alles gut geht und wenn der ganze Tunnel nicht stillgelegt werden müsste. Aber der Zustand des Tunnels ist momentan so, dass – wenn etwas Wesentliches passiert – zu befürchten ist, der ganze Verkehr müsse blockiert werden. Dann entstünden uns gemäss Botschaft nicht Ausfälle im Betrage von 5 Millionen im Jahr, sondern von 10 Millionen pro Monat. Das gäbe dann eine ganz andere Rechnung. Alles in allem dürfen wir der Vorlage mit gutem Gewissen zustimmen.

Bundesrat **Schlumpf**: Ich gebe die gewünschten Erklärungen gerne ab. Ständerat Gerber hat Ihnen das Vorhaben sehr gut dargelegt. Es wurde alles gesagt, was wesentlich ist. Ich kann nur unterstreichen: es geht um ein Dreifaches. Erstens um die notwendige Reparatur und Instandstellung des bestehenden Tunnels – es ist die einzige Verbindung zwischen Chiasso und Como bzw. Mailand. Zweitens geht es um eine Profilerweiterung bzw. Absenkung der Sohle, um Eckhöhe zu gewinnen, damit der kombinierte Verkehr – Containerverkehr, Huckepack – transitiert werden kann. Das ist eine langfristige, verkehrspolitische und unternehmerische Zielsetzung. Und es geht drittens – wenn einmal der neue Monte-Olimpino-Tunnel erstellt und der alte repariert ist – um eine gewisse Kapazitätserweiterung. Man will im grenzüberschreitenden Güterverkehr Italien–Schweiz – die Lötschberg–Simplon–Linie eingeschlossen – eine Kapazität von insgesamt 24 bis 25 Millionen Tonnen erreichen. Es geht insbesondere um die verkehrspolitische Zielsetzung, die Schienenkapazität Nord–Süd zu sichern und eine Überlastung der Strasse zu verhindern. Wenn nämlich die Kapazität der Schiene – BLS und Gotthard – eines Tages nicht ausreichen würde, dann bestünde eine grosse Gefahr der Verlagerung auch des Güterfernverkehrs, des Transitverkehrs auf die Strasse mit entsprechenden Überlastungen der Strasse und allen damit verbundenen Problemen. Heute haben wir noch gewisse Abwehrmassnahmen und Mittel: die 28-Tonnen-Grenze für den Schwerverkehr. Das ist weitherum im Herzen Europas einmalig und wird immer wieder von unseren Nachbarländern in Frage gestellt. Es mehren sich die Begehren, diese Tonnage – 28 Tonnen – zu erhöhen. Wir wehren uns dagegen, und persönlich bin ich nicht bereit, irgendeine Konzession zu machen. Auch Nachtfahrverbot, Sonntagsfahrverbot, Sperrzeiten sind Einschränkungen für den Strassen-Güterverkehr, die in die gleiche Richtung wirken. Sie sind gerechtfertigt, sowohl in bezug auf die Tonnage wie in bezug auf die Sperrzeiten, weil der Ausbauzustand unserer Strassen etwas anderes gar nicht zulässt. Denken Sie an die Situation in der Leventina, an den Walensee, an die Durchfahrt durch Zürich usw. Aber der Druck von aussen, Lockerungen eintreten zu lassen, wird grösser; er könnte ganz wesentlich zunehmen und uns vor ernste Probleme stellen, wenn die Schienenkapazität eines Tages nicht mehr ausreichen sollte, wenn wir nicht mehr in der Lage wären, die Verkehrsnachfrage im Gütersektor zu bewältigen. Das ist heute nicht der Fall. Wir haben heute genügend Kapazität, aber die Nachfrage wird

längerfristig wohl weiter zunehmen; allerdings im Transitverkehr gegenwärtig nicht, aber das wird sich wieder ändern.

Man muss also das Anliegen, die Verbindung zwischen Chiasso und Norditalien zu sichern und den Tunnel in bezug auf die Profile etwas zu vergrössern (Profilerweiterungen für den kombinierten Verkehr vorzunehmen), im Lichte dieser gesamten Verkehrspolitik betrachten.

In dieser Richtung geht auch der Monte-Olimpino-Tunnel. Das ist wahrhaftig nicht ein Tunnel von olympischen Ausmassen mit einer Investition von 128 Millionen Franken; aber es handelt sich um ein wesentliches verkehrspolitisches Anliegen, das auch in diesem Gesamtzusammenhang zu würdigen ist.

Nun geht es keinesfalls (ich nehme da gerne im Sinne des Anliegens der Herren Schönenberger und Cavelti klar Stellung) um ein Präjudiz oder gar um eine Vorleistung in Richtung Gotthardbasistunnel; es geht nur um die Sicherung der bestehenden Transitmöglichkeiten Tessin/Norditalien. Man will ausbauen, um die Kapazitäten, die wir bereits heute an der Gotthardbergstrecke und in Norditalien haben, auch in Zukunft sicher nutzen zu können. Wollen Sie beachten: Wir haben auch südlich von Chiasso nur zwei Geleise, wir haben auch von Chiasso nordwärts, inklusive Gotthard, nur zwei Geleise. Wir denken nicht daran, quasi als weiteren Schritt nach dem neuen Monte-Olimpino-Tunnel und der Renovation der heutigen Linie eine Erweiterung im Norden vorzunehmen oder gar daraus als zwangsläufige Folge abzuleiten, nun sei ein Vorentscheid zugunsten eines Gotthardbasistunnels gefallen. Davon kann keine Rede sein. Das möchte ich – wie es auch in der Botschaft dargelegt ist – namens des Bundesrates mit allem Nachdruck erklären. Wir behandeln übrigens die Frage neuer Alpentransversalen und damit die Frage der Transitstellung der Schweiz (Kapazitätsprobleme, Beurteilung künftiger Entwicklungen und damit auch die Frage einer längerfristigen Transitpolitik und des Vorgehens Bundesrat/Parlament) seit geraumer Zeit in unserem Departement; wir werden in den nächsten Monaten dem Bundesrat darüber einen zusammenfassenden Bericht und Antrag unterbreiten.

Zu den Fragen von Ständerat Guntern: Wir haben uns in den letzten Jahren immer wieder auch bei den Konferenzen der Verkehrsminister auf den Standpunkt gestellt, dass für uns das Territorialprinzip gelten soll. Wir wollen die Verkehrsinfrastruktur in unserem Lande selbst tragen, aber wir wollen auch selbst darüber disponieren, natürlich im Rahmen internationaler Abkommen, und zwar aus Gründen der Wahrung unserer Hoheit über unsere Verkehrsanlagen.

In den letzten Jahren sind ja immer wieder Anregungen insbesondere im EG-Raum, aber auch gegenüber der Schweiz und Österreich, für eine Mitfinanzierung von Transitachsen in bezug auf unsere beiden Länder gemacht worden. Ich kann mich dafür nicht erwärmen, der Bundesrat auch nicht.

Nun ist natürlich der Monte-Olimpino-Tunnel in diesem Sinne schon – wie Sie sagten, Herr Guntern – ein gewisser Grenzfall, weil er im Ausland liegt. Aber in der Sache ist er ein Ersatz oder beinahe ein Parallelstück zur heutigen Verbindung zwischen unserem Lande und Italien; es widerspricht also sinngemäss dem Territorialprinzip nicht.

Dass die Zugeständnisse Italiens in bezug auf den weiteren Ausbau der Zufahrtslinien vom Süden her Richtung Gotthard und Richtung Simplon–Lötschberg «nur» in der Vereinbarung in Artikel 4 aufgeführt sind, nicht im Abkommen, ist einfach damit zu erklären, dass wir im Abkommen die grundsätzlichen, die generellen Verpflichtungen beider Länder aufführen und die Konkretisierung dann in der Vereinbarung zwischen den beiden Bahnen – dort in Artikel 4 – festgehalten ist. Wollen Sie immerhin beachten, dass auch im Abkommen in Artikel 6 klar geregelt ist, dass die beiden Regierungen sich verpflichten, den Eisenbahnverkehr zwischen beiden Ländern mit allen geeigneten Mitteln zu fördern, keine Hemmnisse zu erstellen oder zu dulden. Artikel 4 bedeutet denn auch eine bezifferte Konkretisierung dieser allgemeinen Verpflichtung, die im Abkommen enthalten ist.

Wir müssen in der Tat anerkennen – darauf wurde von Herrn Cavely hingewiesen –, dass Italien in den letzten Jahren grosse Anstrengungen für den Schienenverkehr unternommen hat. Sie haben jetzt einen sogenannten «Piano integrativo» für das ganze Eisenbahnnetz Italiens. In die Infrastruktur für die Schiene werden 19 Milliarden Franken investiert. Davon profitieren auch die Zufahrtslinien nach Norden, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ausbau BLS, mit der Erweiterung und Neuanlage im Bahnhof Domodossola II. Dafür investiert Italien in diesen Jahren eine Summe von etwa 400 bis 500 Millionen Franken.

Zurzeit wird in Italien ein sogenannter «Piano pluriennale» vorbereitet, der den heutigen «Piano integrativo» ablösen und für die Zeit nach 1985 für 10 bis 15 Jahre die Planungsgrundlage für den weiteren Ausbau bilden soll. Das wird zurzeit im italienischen Parlament behandelt. Es sind also in unserem südlichen Nachbarland grosse Vorhaben im Gange und in Vorbereitung, so dass wir sicher feststellen dürfen, dass auch Italien alles unternimmt, um den öffentlichen Verkehr zu fördern und um damit natürlich auch den Transitverkehr aus der Schweiz abzunehmen.

Zum Interporto: Ich verstehe die Einwendungen von Ständerat Guntern durchaus. Aus diesem Memorandum können natürlich nicht Rechtspflichten abgeleitet werden. Mehr war in diesen Gesprächen nicht zu erreichen. Es bestand für die italienische Delegation ein gewisser Zielkonflikt; sie will mit diesem Monte-Olimpino-Tunnel den Schienenverkehr fördern. Dieser Interporto als Kombinationswerk Schiene/Strasse würde natürlich teilweise auch wieder den Strassenverkehr fördern. Wir werden aber – das soll ja mit diesem Memorandum zum Ausdruck gebracht werden, und das haben die italienischen Behörden auch zur Kenntnis genommen – die Anliegen, zusammen mit den Behörden und der Wirtschaft des Kantons Tessin, weiterverfolgen.

Schliesslich zur Frage der Submission. Die schweizerischen Firmen haben Gelegenheit – wie übrigens auch bisher schon –, im italienischen Raum an einer Submission mitzuwirken, sich also um solche Arbeiten zu bewerben, sei es allein oder zusammen mit italienischen Partnern in Arbeitsgemeinschaften. Das wird in diesem Fall so sein, ohne dass selbstverständlich staatsvertraglich entsprechende Zusicherungen festgehalten werden können.

Zu den Ausführungen von Ständerat Cavely. Wir haben auch in den vergangenen Jahrzehnten Beiträge für Bahnvorhaben im Ausland gewährt, zum Beispiel an Italien im Jahre 1955 ein Darlehen für die Elektrifizierung von Zufahrtslinien. Von diesem Darlehen des Jahres 1955 kommt nun im Februar 1983 eine letzte Rückzahlung von 40 Millionen Franken. Wir werden diese 40 Millionen Franken buchhalterisch so behandeln, dass sie für die Finanzierung unserer A-fonds-perdu-Leistung von 40 Millionen als Beitrag an den Monte-Olimpino-Tunnel eingesetzt werden. Darüber hinaus haben wir noch das Darlehen von 20 Millionen Franken, frühestens 1985, gegen eine Verzinsung von 5,5 Prozent, Laufdauer 15 Jahre ab Auszahlung, zu gewähren. Das sind unsere Verpflichtungen: 40 Millionen Franken à fonds perdu und 20 Millionen Darlehen. Diese Verpflichtung bleibt nominell unabhängig davon, wie sich letzten Endes im Zuge der Bauteuerung die definitiven Baukosten stellen werden.

Der Bundesrat ist der Meinung, dass es sich um eine den schweizerischen Interessen angemessen Rechnung tragende Verpflichtung handelt, und er bittet Sie ebenfalls um Eintreten und Zustimmung.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

... Albate-Camerlata, bestehend aus einem A-fonds-perdu-Beitrag von 40 Millionen Franken und einem verzinsbaren Darlehen von 20 Millionen Franken, wird genehmigt.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

...est approuvé. L'accord prévoit une contribution à fonds perdu de 40 millions de francs et un prêt portant intérêt de 20 millions de francs.

Al. 2

Adhérer au projet Conseil fédéral

Gerber, Berichterstatter: Hier schlägt Ihnen die Kommission eine Ergänzung vor, die Ihnen ausgeteilt worden ist. Es soll in Artikel 1 Absatz 1 noch der Betrag genannt werden, der Italien zur Verfügung gestellt wird, also 40 Millionen à fonds perdu und 20 Millionen in einem verzinslichen Darlehen. Die Ergänzung soll nach dem Wort «Albate-Camerlata» eingefügt werden.

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Zustimmung zum Beschlussentwurf 30 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

82.360

Motion des Nationalrates (Columberg) Wasserrechtsgesetz. Wasserzinsmaximum Motion du Conseil national (Columberg) Loi sur l'utilisation des forces hydrauliques. Redevance maximale

Beschluss des Nationalrates vom 25. Juni 1982

Décision du Conseil national du 25 juin 1982

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten eine Revision von Artikel 49 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom

Monte-Olimpino-Tunnel. Finanzierung

Tunnel du Monte Olimpino. Financement

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	82.059
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.11.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	570-573
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 149

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.