

Sechste Sitzung – Sixième séance**Dienstag, 8. März 1983, Vormittag****Mardi 8 mars 1983, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Eng

79.086

**Kernenergiehaftpflicht. Bundesgesetz
Energie nucléaire. Responsabilité civile. Loi**

Siehe Jahrg. 1982, Seite 1306 – Voir année 1982, page 1306 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 2. Februar 1983

Décision du Conseil des Etats du 2 février 1983

*Differenzen – Divergences***Art. 24 Abs. 3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 24 al. 3*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Leuenberger, Berichterstatter: Seit beinahe einem Jahr schieben Ständerat und unser Rat dieses Gesetz wegen noch kleiner formaler Auseinandersetzungen hin und her. Wir hoffen nun aber, heute die Sache abschliessen zu können. Artikel 1 Absatz 6 gemäss der Fahne hat der Ständerat wieder korrigiert, nachdem er diese Bestimmung selbst vorher verändert hatte. Neu heisst dieser Artikel jetzt: «Inhaber der Kernanlage ist, wer eine Kernanlage baut oder besitzt oder den Besitz daran ohne Zustimmung der zuständigen Behörde aufgegeben hat.» Die Kommission stimmt dieser Änderung zu.

Strittig bleibt dann noch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes. Es geht dort um die Frage, ob das Bundesgericht an den Sachverhalt, wie ihn die einzige kantonale Instanz feststellte, gebunden sein soll oder nicht. Der Nationalrat und auch der Bundesrat fanden schon seit jeher, das solle nicht der Fall sein. Der Ständerat hat beharrlich gefunden, dieser Absatz sei zu streichen. Wir haben uns nun dazu entschieden, dem Ständerat nachzugeben, nicht weil er etwa die besseren Argumente hätte, sondern weil wir meinen, dieses Gesetz solle nun endlich in Kraft treten. Wir haben also gefunden, «der Gescheitere gibt nach», und empfehlen Ihnen, ein selbes zu tun. Es würde dann diesbezüglich bei der allgemeinen Regelung bleiben, wie sie im OG festgehalten ist.

M. Zbinden, rapporteur: Je ferai tout d'abord une remarque au sujet de l'article 1^{er}, 6^e alinéa. La Commission de rédaction, d'entente avec le Conseil des Etats, a apporté une modification d'ordre rédactionnel, que nous approuvons. Une seule divergence subsiste entre le texte adopté par votre conseil et celui du Conseil des Etats. Elle concerne le recours en appel au Tribunal fédéral (art. 24, 3^e al.).

Nous avions estimé qu'en cette matière, le Tribunal fédéral devrait pouvoir revoir aussi les faits et non seulement le droit. Le Conseil des Etats a jugé, quant à lui, qu'il fallait traiter le recours en cette matière de la même manière que tous les autres recours au Tribunal fédéral, c'est-à-dire que

ce dernier devrait se limiter à revoir le droit et être lié par les constatations de fait des instances cantonales.

Votre commission vous propose de suivre le Conseil des Etats, considérant qu'il faut éliminer cette divergence et éviter par là l'intervention de la conférence de conciliation; en effet le Conseil des Etats a déclaré définitive sa décision de biffer l'alinéa 3 de l'article 24.

Präsident: Die Kommission beantragt Ihnen, dem Ständerat zuzustimmen. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt. So beschlossen.

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

82.059

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

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. August 1982 (BBl III, 49)

Message et projet d'arrêté du 25 août 1982 (FF III, 41)

Beschluss des Ständerates vom 30. November 1982

Décision du Conseil des Etats du 30 novembre 1982

Antrag der Kommission

Eintreten

Antrag Röthlin

Nichteintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Proposition Röthlin

Ne pas entrer en matière

Räz, Berichterstatter: Beim Abkommen mit Italien über die Mitfinanzierung beim Bau eines zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata sind folgende Punkte zu beachten:

Der bestehende Tunnel ist das wichtigste Verbindungsstück zwischen der Gotthardbahn und dem italienischen Schienennetz. Der alte Tunnel ist sanierungsbedürftig, was eine Bauzeit von etwa fünf Jahren erfordert. Einspurbetrieb und sogar teilweise Verkehrsunterbrüche während dieser langen Bauphase würden zu grossen Betriebs- und Ertragseinbussen führen. Die SBB schätzen diese auf etwa 15 Millionen Franken. Aus diesen Überlegungen will nun Italien zuerst den neuen zweiten Monte-Olimpino-Tunnel bauen und den alten Tunnel nachher von Grund auf sanieren. Der neue Tunnel soll vorwiegend dem Güterverkehr dienen, da auch Italien wieder mehr Transitgüter auf die Schiene bringen will. Sie wird für diesen Transport leistungsfähiger und rentabler, weil die neue Linie nur noch 8 Promille Steigung hat gegenüber 18 Promille bei der alten Strecke. Die Gotthardbahn erhält eine leistungsfähigere Fortsetzung südlich von Chiasso, was für die Stellung der Schweiz im internationalen Verkehr von grosser Bedeutung ist. Die Leistungsfähigkeit der Zubringerlinien zum Gotthard und zum Simplon soll erhöht werden, damit die Kapazität der beiden Alpenübergänge mit je 12 Millionen Gütertonnen voll genutzt werden kann.

Italien wünscht nun eine Mitfinanzierung des neuen Monte-Olimpino-Tunnels. Die Kostenschätzung beträgt 128 Millionen Franken. Die Schweiz beteiligt sich laut Beschluss und Vereinbarung mit 40 Millionen Franken A-fonds-perdu-Beitrag und 20 Millionen als Darlehen zu 5,5 Prozent Zins. Bei Überschreitung der Baukosten ist Italien alleiniger Träger

der Mehrkosten. Zudem finanziert es die Sanierung des alten Tunnels ebenfalls allein. Die Mitfinanzierung und der Bau eines neuen Tunnels präjudizieren den Bau einer neuen Alpentransversale weder durch den Gotthard noch durch den Splügen. Laut Protokoll soll beim Baulos Nord ein Konsortium mit Schweizer Beteiligung gebildet werden. Italien hat sich beim letzten Mitfinanzierungsvertrag von 1955 als vertrauenswürdig und zahlungsfähig erwiesen. Es dürfte deshalb auch dieses Mal der Fall sein.

Die Verfassungsgrundlage für den Abschluss des Abkommens bildet Artikel 8 der Bundesverfassung, wonach dem Bund das Recht zusteht, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung beruht auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Das Abkommen ist unbefristet und unkündbar. Der Bundesbeschluss über seine Genehmigung untersteht deshalb dem fakultativen Staatsreferendum gemäss Artikel 89 BV. Italien ist ein wirtschaftliches Partnerland von grosser Bedeutung. Das verpflichtet uns zu einem guten Einvernehmen und guten Beziehungen. Es rechtfertigt auch eine Mitfinanzierung an diesem neuen Tunnel von Chiasso nach Albate-Camerlata.

Ein Wort zum Ergänzungsantrag des Ständerates: Der Ständerat beschloss auf Antrag von Ständerat Guntern eine ergänzende Änderung des Entwurfes zum Bundesbeschluss, Seite 14. In Artikel 1 Absatz 1 soll der Betrag genannt werden, den die Schweiz Italien zur Verfügung stellt, mit folgendem Wortlaut: Nach dem Wort Camerlata soll eingefügt werden «bestehend aus einem A-fonds-perdu-Beitrag von 40 Millionen Franken und einem verzinslichen Darlehen von 20 Millionen Franken». Die Redaktionskommission hat mich in einem Brief gebeten, in der Kommission zu prüfen, ob diese Einfügung belassen oder gestrichen werden sollte, weil sie aus ihrer Sicht rechtlich nicht unbedingt standhält. Die Kommission hat die Angelegenheit geprüft und kam zum Schluss, trotz dieser kleinen Rechtsverletzung dem Ständerat zuzustimmen.

Die Verkehrskommission beantragt Ihnen deshalb Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zum Bundesbeschluss, wie ihn der Ständerat ergänzend vorschlägt.

M. Houmard, rapporteur: Le tunnel du Monte Olimpino, qui se trouve entre Chiasso et Côme, est le trait d'union le plus important entre la ligne du Saint-Gothard et le réseau ferroviaire italien. La seule déviation possible passe par Luino-Laveno.

Le trafic qui traverse ce tunnel est intense: de 1979 à 1981, cet itinéraire a été emprunté chaque année par plus de 4 millions de voyageurs et 8 millions de tonnes de marchandises y ont transité. Le tunnel est en mauvais état. La maçonnerie se déformant, certaines parties du tunnel menacent de s'effondrer. Les travaux de consolidation, qui doivent être exécutés en priorité, sont en cours. Les travaux de réfection, ainsi que l'aménagement du gabarit-limite, c'est-à-dire l'élargissement du profil, dureront cinq ans. Les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les travaux et le danger qui menace l'exploitation ferroviaire ont incité les Chemins de fer italiens à planifier une nouvelle ligne à double voie. Celle-ci partira de Chiasso, traversera un nouveau tunnel, le Monte Olimpino 2, long de 7,2 kilomètres, et aboutira à Albate-Camerlata.

Cette ligne sera située entièrement sur territoire italien et sa construction durera cinq à sept ans.

L'Italie a envisagé deux solutions: ou bien elle se contente de remettre en état le tunnel actuel et le fait à ses frais, ou bien la Suisse est disposée à participer par moitié à la construction du nouveau tunnel Olimpino 2 et le construit en priorité, tout en continuant d'utiliser l'ancien tunnel sur les deux voies. Après étude, les Chemins de fer fédéraux ont estimé qu'il est préférable, pour l'Italie comme pour la Suisse, d'adopter la deuxième solution et ils ont présenté une requête pour le financement du nouveau tunnel.

Les avantages de cette solution peuvent être résumés comme il suit. L'artère du Saint-Gothard sera dotée d'un prolongement à grand débit au sud de Chiasso. La pente

maximale sera de 8 pour mille alors que l'actuel tunnel, avec sa pente de 18 pour mille, nécessite l'adjonction d'une locomotive de renfort pour les trains de marchandises. Le nouveau tunnel sera construit d'après le profil de l'Union internationale des chemins de fer et permettra notamment le transport en ferroutage de tous les véhicules admis à la circulation ferroviaire normale, donc d'une hauteur maximale de 3,70 mètres au lieu de 3,50 mètres comme présentement. Le trafic ne sera pas interrompu; il continuera de se dérouler sur les deux voies et surtout, il ne risque pas d'être bloqué en raison d'effondrements, toujours possibles, lors de la remise en état de l'ancien tunnel.

Le financement de constructions ferroviaires étrangères n'est pas nouveau. C'est ainsi que, dans les années cinquante, notre pays a accordé une aide financière à tous les Etats limitrophes pour leur permettre d'électrifier les lignes conduisant en Suisse. L'Italie avait contracté en 1955 un prêt de 200 millions de francs, qui vient d'être remboursé totalement. Pour la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino, la Suisse devrait verser une somme forfaitaire unique totalisant 60 millions de francs. Cette contribution est fixe et ne serait pas augmentée si les coûts de construction dépassaient les 128 millions prévus.

Cette participation de la Suisse fait l'objet de trois documents signés par les deux délégations respectives: un accord, un memorandum et un arrangement.

Dans l'accord, le gouvernement italien s'engage à mettre les Chemins de fer italiens en mesure de réaliser, dans un délai de cinq à sept ans, les travaux se rapportant à la construction d'une ligne ferroviaire à double voie entre Chiasso et Albate-Camerlata. Le gouvernement suisse, lui, s'engage à participer au financement de l'ouvrage et, à l'article 2 de l'arrangement, il est spécifié que les Chemins de fer fédéraux accordent aux FS à titre de contribution au financement de l'ouvrage un montant de 40 millions de francs suisses à fonds perdu, ainsi qu'un prêt de 20 millions de francs suisses. Il est en outre précisé, à l'article 5, que la contribution à fonds perdu sera versée en deux tranches annuelles après le début des travaux de percement du tunnel. De plus, le prêt de 20 millions de francs ne peut être accordé avant 1985 et il portera intérêt à un taux annuel de 5,5 pour cent.

Il est également précisé, à l'article 4, que le transfert de la contribution à fonds perdu et du prêt, de même que le service des amortissements et des intérêts, seront effectués en francs suisses. Nous rappellerons à ce propos que les Chemins de fer fédéraux avaient été autorisés à comptabiliser sur un compte bloqué les fonds échus au 1^{er} février 1982 et 1983 du premier prêt consenti en 1955 à l'Italie. Ces deux remboursements de 20 millions représentent exactement les 40 millions du versement à effectuer à fonds perdu.

En contrepartie de l'effort financier de la Confédération, les FS s'engagent à augmenter la capacité de leurs voies d'accès au Saint-Gothard et au Simplon. Les travaux s'y référant seront effectués selon les besoins du trafic et on assure 12 millions de tonnes nettes de marchandises par an. Les FS s'engagent également à fixer le nombre des trains de marchandises à acheminer sur les voies d'accès italiennes en fonction des besoins du trafic de manière telle que la capacité des lignes du Saint-Gothard et du Simplon puisse être complètement utilisée.

Quelles sont les conditions qui n'ont pas été prévues par l'arrangement? Le Conseil d'Etat du Tessin a exprimé la crainte que la région de Chiasso ne devienne qu'un corridor de transit dans le trafic international et a demandé que les installations douanières soient complétées par un centre de transbordement. La construction de cet «interporto» mixte rail-route, devait permettre de régler les formalités douanières italiennes. L'Italie n'a pas inscrit cette réalisation au niveau de l'arrangement mais le vœu du gouvernement tessinois fait l'objet d'un memorandum signé par les deux parties, faisant connaître au gouvernement italien que la question des services de douanes communs restait d'actualité et qu'une solution devait être trouvée. La commission avait

également désiré qu'il soit spécifié dans l'arrangement que les entreprises suisses pouvaient participer à la construction du tunnel. M. Schlumpf, conseiller fédéral, nous a assuré qu'une participation d'une entreprise de construction était possible. Toutefois, la forme de l'entreprise doit être un consortium et une entreprise italienne doit également participer à ce consortium.

A l'adresse des collègues qui craignent une concurrence pour la ligne du Loetschberg, je les renvoie à l'article 9 de l'arrangement qui stipule qu'«une commission composée des représentants des FS, des Chemins de fer fédéraux et du Chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon se réunira au moins une fois par an pour discuter des questions du trafic ferroviaire pouvant se poser entre les deux pays ou celles qui découlent de l'application du présent arrangement».

En conclusion, votre commission vous propose d'entrer en matière et de ratifier l'arrêté dans la formulation prévue par le Conseil des Etats.

Präsident: Es folgen nun die Fraktionssprecher. Die unabhängige und evangelische Fraktion sowie die christlich-demokratische Fraktion teilen mit, dass sie der Vorlage zustimmen.

Affolter: Wir stehen hier vor zwei Fragen, einer technischen und einer verkehrspolitischen. Zur ersten Frage: In der Schweiz haben wir in den letzten Jahren verschiedene Tunneln sanieren müssen, weil diese ein Alter von 60 bis über 100 Jahren aufweisen. Diese Tunneln werden in mühsamer Arbeit restauriert; ich will das am Beispiel des Hauensteins zeigen. Die Arbeiten sind technisch sehr kompliziert, betrieblich bringen sie grosse Behinderungen und Umleitungen. Was für uns aber ebenso bedeutungsvoll sein muss: Die Arbeiten in diesen Tunneln sind nicht nur gefährlich, sondern – wenn ein Arbeitnehmer einen Fehler machen sollte – geradezu tödlich. Beim Hauensteintunnel haben wir festgestellt, dass man sich heute fragen muss, ob man nicht besser einen neuen Tunnel gebaut hätte, um mit den neuen Baumethoden schneller voranzukommen.

Zur zweiten, der verkehrspolitischen Frage müssen wir feststellen, dass auch in Italien falsch gewachsene Verkehrsstrukturen vorhanden sind. Aber auch in Italien hat ein Umdenken stattgefunden; man ist beim Eisenbahnnetz der Region Mailand – das einen Engpass für den Transitverkehr durch unser Land darstellt – daran, den Engpass zu eliminieren. Wir müssen ferner zur Kenntnis nehmen, dass in Italien die Lastwagen sogar die Autobahngebühren vom Staat vergütet erhielten, damit die Landstrassen vom Schwerverkehr befreit werden konnten. Deshalb glaube ich, dass wir alles unternehmen müssen und dass es in unserem eigenen Interesse liegt, wenn dieser Verkehrsfluss auf der Schiene normal abgewickelt werden kann.

Die Finanzierung solcher Bauten im Ausland ist für die Schweiz nichts Neues. Als nach dem Krieg die umliegenden Länder in grössten Schwierigkeiten steckten, haben wir mit Geld aus der Schweiz den Arlbergausbau (Elektrifizierung und gewisse Streckenausbauten) sowie Zufahrtslinien aus Deutschland und Italien mitfinanziert; dies in unserem ureigenen Interesse, um als Transitland weiterhin bestehen zu können. Heute müssen wir ja leider feststellen, dass wir in hohem Masse umfahren werden, grösstenteils deshalb, weil die anderen Alpenübergänge bestens ausgebaut sind, seien das nun Strassenübergänge oder sei es im Schienenverkehr.

Noch kurz zur Finanzierung. Von einem flüssigen Eisenbahnverkehr können wir auch finanziell profitieren. Auch dafür ein kleines Beispiel: Wenn unser Transitverkehr durch den Gotthard reibungslos abläuft und wir deshalb Rückstauungen oder – eher volkstümlich gesagt – diese «Handorgel-Erscheinungen», wie wir sie auch auf Autobahnen kennen, unterdrücken können, bedeutet das Unterdrücken von fünf Zughalten täglich eine jährliche Einsparung von 30 000 Franken allein bei den Traktionskosten. Auch hier gilt es also zu sehen: Wir geben nicht nur Geld aus, son-

dern nehmen indirekt Geld ein durch den rationelleren und effizienteren Betriebsablauf.

Deshalb bitte ich Sie auch aus diesen Gesichtspunkten, der vom Kommissionspräsidenten dargestellten Vorlage uneingeschränkt zuzustimmen.

Röthlin: Ich beantrage Ihnen, auf diese Vorlage nicht einzutreten und will Ihnen meine Bedenken zu diesem Bundesbeschluss kurz begründen: In der Verkehrskommission wurde dieser Beitrag von 60 Millionen des Bundes an die italienischen Staatsbahnen am Schluss der eintägigen Sitzung nach kurzer Diskussion – bei gelichteten Reihen – beschlossen. Ich bin dagegen, dass unser Parlament diesen 60 Millionen so einfach aus Routine, aber mit «knurrendem Kopfnicken», zustimmt.

Laut Artikel 2 des Abkommens verpflichtet sich die schweizerische Regierung, an die italienischen Staatsbahnen einen einmaligen Beitrag von insgesamt 60 Millionen Schweizerfranken zu leisten, also beinahe 50 Prozent der Baukosten. Und hier beginnen meine Zweifel, ob es wirklich bei einem 40-Millionen-à-fonds-perdu-Beitrag und einem Darlehen von 20 Millionen sein Bewenden haben wird. Die geologischen Verhältnisse – so sagt man – für den Monte-Olimpino 2 sind ebenso prekär wie beim Olimpino 1. Bauliche Mehrkosten sind also mit Sicherheit zu erwarten. Dazu kommt noch die galoppierende Inflation in Italien. – Wir haben den Furkatunnel gebaut. Diese Erfahrungen sollten uns warnen, keine ähnlichen Abenteuer zu riskieren.

Dieser 60-Millionen-Beitrag ist ein Geschäft mit der Angst. In der Botschaft wird mehrmals auf die Einsturzgefahr des Monte-Olimpino-Tunnels hingewiesen. Dabei besteht diese Gefahr schon seit über zehn Jahren, und es scheint, als ob die FS die Unterhaltsarbeiten mangelhaft oder gar nicht ausführten. Dafür soll der Schweizer Steuerzahler nun bluten, ausgerechnet in einer Periode der Rezession, in einer Periode von staatlichen Beschäftigungsmassnahmen, *nota bene* für ein Projekt, das für die Schweiz garantiert nie beschäftigungswirksam sein wird.

Diese 60 Millionen übernimmt voll die Bundeskasse zugunsten der SBB. Ich betrachte dieses Vorgehen als Fälschung der SBB-Betriebsrechnung. Durch eine Hintertür wird der Steuerzahler für Bauaufwendungen im Ausland zur Kasse gebeten. Auf Seite 11 der Botschaft müssen wir mit Erstaunen zur Kenntnis nehmen, dass dieser A-fonds-perdu-Beitrag unsere Finanzrechnung wohl nicht belastet, weil das 1955 gewährte Elektrifikationsdarlehen von Italien mit diesem gleichen Betrag verrechnet werden soll. Gegen diese Mentalität des Schuldenmachens wehre ich mich. Ein Indiz, wie das Volk darüber denkt, haben wir beim knappen Mehr für die Treibstoffzollvorlage Ende Februar erlebt.

Gegenstand unserer Ratifikation ist das Abkommen vom 11. Mai 1982 zwischen dem Bundesrat und der Italienischen Republik. In Artikel 1 der Vereinbarung, über die wir nicht zu beschliessen haben, verpflichtet sich die italienische Staatsbahn, innert einer Frist von fünf bis sieben Jahren nach Inkrafttreten eine Doppelspur durch den Olimpino 2 zu bauen und in Betrieb zu nehmen, also bis spätestens 1990. Unsere Leistungen werden aber schon mit Beginn der Bauarbeiten fällig, und das Darlehen ist ab 1985 zurückzuzahlen. Leider wissen wir aus Erfahrung, dass es unser südlicher Nachbar mit Versprechen nicht so genau nimmt – siehe Ausbau Domodossola. Ich kann deshalb nicht begreifen, dass wir unsere Leistungen voll erbringen sollen, bevor der Betrieb durch den Olimpino II aufgenommen wird.

Ich fasse zusammen: Unsere Ferienreisen und der Gütertransport in den sonst so sympathischen Süden sind durch die Einsturzgefahr des Olimpino-Tunnels nicht gerade lebensgefährlich, aber anscheinend immerhin gefährdet. Dieser Gefahr will der Bundesrat begegnen, indem er für den Bau des Olimpino 2 60 Millionen gute Schweizerfranken lockermachen will. Um uns diesen Beitrag schmackhafter zu machen, wird ein von der FS zurückbezahltes Elektrifikationsdarlehen von 40 Millionen nicht in die leere Bundeskasse fliessen, sondern auf einem Sperrkonto eingeforen, damit diese gleiche Summe für den A-fonds-perdu-Beitrag

verfügbar bleibt. Diese Regie scheint vorzüglich zu funktionieren – zur Freude der SBB, die damit aufwandmässig nicht belastet werden. Unsere Bauindustrie hingegen wird an dieser Regie keine Freude haben, weil dieser Tunnelbau für die Schweiz garantiert keine Aufträge bringen wird. Der Steuerzahler wird an dieser Regie keine Freude haben, weil dieser sogenannte einmalige Beitrag, sei es für die Mehrkosten des Olimpino 2, sei es für andere Bahnlinien anderer Nachbarstaaten, Anreiz bietet. Ich bitte Sie, meinem Antrag auf Nichteintreten zuzustimmen.

Präsident: Die liberale Fraktion und die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei sowie die Fraktion PdA/PSA/POCH teilen mit, dass sie zustimmen. Es folgen nun die Einzelsprecher.

Mme Bacciarini: En 1980, j'avais posé au Conseil fédéral une question concernant précisément le sujet qui nous occupe aujourd'hui, à savoir la solution du problème du tunnel du Monte Olimpino. A l'époque, M. Schlumpf m'avait répondu en m'assurant que des négociations étaient en cours avec l'Italie afin de résoudre au mieux cette question. En l'occurrence, le message du 25 août 1982 nous propose une participation financière en vue de la construction d'un nouveau tunnel entre Chiasso et Côme, ou plus précisément, Albate-Camerlata.

Lors des négociations précitées, il a été convenu que la Suisse fournirait à l'Italie un apport forfaitaire unique de 60 millions, soit 40 millions à fonds perdu et 20 millions en tant que prêt à taux préférentiel. Le Conseil des Etats a décidé de suivre la décision du Conseil fédéral et pour ma part, je l'appuie pour les raisons suivantes.

Le nouveau tunnel du Monte Olimpino constitue un élément très important de l'axe nord-sud. Il sera en effet un prolongement efficace de la ligne du Gothard. La construction de la nouvelle ligne permettra d'éviter à l'avenir la circulation bien précaire sur une seule voie: l'on court toujours le risque en effet d'une interruption du trafic, étant donné la vétusté de l'actuel tunnel du Monte Olimpino. Or, le message du Conseil fédéral illustre de manière détaillée les inconvénients que cela pourrait entraîner pour les Chemins de fer suisses ainsi que les conséquences financières de cette éventualité. Le manque à gagner qui affecterait alors les Chemins de fer suisses est chiffré par le Conseil fédéral à 10 millions de francs par mois pour le trafic des marchandises et à 5 millions par année pour le trafic des voyageurs. L'interruption de cette ligne frapperait aussi durement la place de Chiasso et par conséquent toute l'économie tessinoise. En l'occurrence, il n'a pas été possible de discuter, lors des négociations avec l'Italie, de la question des services communs de douane qui passeraient par l'«interporto» de Chiasso. Je me permets donc de demander à M. Schlumpf de me donner des assurances concernant la discussion avec l'Italie, sur ce point, laquelle devrait se dérouler dans le cadre de la Convention du 11 mars 1961. Cependant, une autre raison me pousse à appuyer la proposition du Conseil fédéral et à repousser celle de non-entrée en matière de M. Röthlin, aux arguments duquel M. Barchi répondra certainement. Le nouveau tunnel du Monte Olimpino permettra de transporter en ferroutage sur la ligne du Gothard, tous les véhicules admis dans la circulation routière normale. Les Tessinois, surtout ceux qui habitent dans le val Leventina, connaissent bien les désagréments que le trafic lourd a apportés à cette région, après l'ouverture du tunnel routier du St-Gothard. Mais vous ne devez pas non plus les ignorer, chers collègues, s'il vous est arrivé de vous rendre en voiture au Tessin ou en Italie, pendant une période de circulation intense. Sans doute avez-vous été, vous aussi, obligés de traverser la Leventina, et parfois même la Riviera, à pas d'homme! C'est d'ailleurs pour cette raison que le Département de police de la République et Canton du Tessin a été obligé de fixer des limites horaires à la circulation des poids lourds. C'est pour-

quoi nous souhaitons vivement la réalisation du trafic combiné.

La Suisse s'intéresse de très près à ce genre de transport, surtout pour des raisons écologiques et de fluidité du trafic et les Chemins de fer suisses, pour leur part, pour des raisons financières. L'investissement de ces dernières années de 50 millions de francs, en vue de l'élargissement du profil du tunnel du Gothard, démontre cet intérêt; néanmoins, tous ces efforts se révéleraient inutiles sans la réalisation du deuxième tunnel du Monte Olimpino.

En fonction de ces brèves considérations, je voterai l'entrée en matière, la proposition du Conseil fédéral et de notre commission et je vous invite à en faire de même.

M. Robbiani: Le argomentazioni del collega Röthlin contro il finanziamento del secondo tunnel di Monte Olimpino sono delle variazioni sul tema: risparmio, meno stato, ferrovia brutta e cattiva, ticinesi brava gente, ma poco seria, anche se abitano in un paese simpatico. I democristiani svizzeri, o piuttosto taluni democristiani, non finiscono di stupirci. Prima i pedaggi alpini, perlomeno quale ipotesi di lavoro, e adesso il no al Monte Olimpino. Non so perché vogliono isolarci, dal momento che anche per noi ticinesi sono estremamente simpatici, politicamente e umanamente!

Il tunnel del Monte Olimpino sta a Chiasso, come il San Gottardo al Ticino, come la navigazione fluviale sul Reno a Basilea, come gli aeroporti internazionali a Zurigo e a Ginevra. E' la nostra porta commerciale.

Chiasso è una piazza commerciale e doganale grazie al tunnel di Monte Olimpino. Da qui passano 4 milioni e mezzo di viaggiatori, 8 milioni e mezzo di tonnellate di merce. Se crolla il tunnel ferroviario di Monte Olimpino, e sta crollando, poiché è costruito in arenaria molto fragile e poiché hanno edificato delle abitazioni sopra il tunnel di Monte Olimpino, se crolla il tunnel è pregiudicata tutta la piazza commerciale di Chiasso e l'economia del Canton Ticino. Bisognerebbe spostarsi su Luino, e allora la maggior spesa per le ferrovie federali svizzere sarebbe di 10 milioni al mese. Oppure bisognerebbe fare ciò che già sta succedendo con il raddoppio della linea del Lötschberg e con lo spostamento del traffico Nord-Sud verso il Sempione. Il che significherebbe l'aggravamento non soltanto di Chiasso, ma del Ticino, e di tutta la linea del San Gottardo, senza dover scegliere tra il San Gottardo e lo Spluga. Attualmente a Chiasso, per la mancanza di un collegamento diretto con la rete ferroviaria del Nord-Italia, ogni giorno sono bloccati da 800 a 900 vagoni merci con una perdita di 400 000 franchi all'anno per le Ferrovie federali svizzere. I ritmi di lavoro alla stazione di Chiasso sono insopportabili, la sicurezza, come ha detto anche il collega Affolter, non è garantita nella galleria, la linea viene disinnescata e praticamente i treni arrivano a Chiasso spinti, senza alcun controllo.

L'ha detto anche la collega Bacciarini che dal finanziamento di questo tunnel dipende la realizzazione dell'interporto. Interporto che dovrebbe favorire il trasporto combinato tra i camion e la ferrovia. Il profilo attuale è insufficiente. Con il secondo tunnel si potrebbero caricare i TIR e gli autotreni, evitare Milano, e risolvere il problema della viabilità in Ticino. Non dimenticatevi, cari colleghi, che il 27 febbraio, in occasione della votazione sulla ripartizione dei dazi sui carburanti, abbiamo promesso anche di favorire il trasporto multimodale quale misura ecologica.

Voglio terminare rammentandovi che, se il Ticino è svizzero ed è vicino alla Svizzera, è grazie soprattutto alla costruzione della galleria ferroviaria del San Gottardo. E questa opera di ingegneria, questa via delle genti meccanica, fu resa possibile grazie anche al finanziamento assicurato da capitali italiani.

M. Delamuraz: Ou bien nous n'entrons pas en matière et nous courons le risque, qui est de plus en plus confirmé, d'une interruption totale et durable du trafic sur la ligne du Gothard (et c'est alors une suite de conséquences fâcheuses qui s'abattent sur les recettes des Chemins de fer fédéraux et sur l'économie suisse en général), ou bien

nous entrons en matière car c'est bien avec l'aide substantielle de la Suisse que s'opéra la transformation et le sauvetage de cette artère ferroviaire internationale capitale. Cette ligne fut construite, il y a plus d'un siècle, en territoire suisse avec des capitaux européens et, par un certain retour des choses, il est dans l'intérêt profondément bien compris de la Suisse d'investir aujourd'hui elle-même en Italie.

C'est l'occasion pour moi de faire remarquer au conseil que l'importance décisive du Gothard ne saurait toutefois conduire à oublier l'existence d'autres lignes ferroviaires transalpines. En particulier, nous devons nous rappeler que l'autre liaison italo-suisse à voie normale est le Simplon; le Simplon, seul tunnel ferroviaire de base à travers les Alpes, le Simplon qui constitue la voie la plus courte entre Paris et Milan, le Simplon qui assure de surcroît une excellente liaison transeuropéenne nord-sud, grâce au Lœtschberg dans lequel on investit d'une manière importante aujourd'hui.

Le Gothard et le Simplon sont complémentaires. Ce qui est nécessaire aujourd'hui pour le premier l'est aussi, sous d'autres formes, pour le second si nous voulons maintenir cette complémentarité. Le message du Conseil fédéral fait état des intentions de l'Italie pour l'équipement de la ligne du Simplon en parlant d'un investissement, sur territoire italien seulement, de l'ordre de 500 millions de francs suisses. C'est là le point capital de l'organisation cohérente des transports ferroviaires transalpins.

En votant donc le projet du tunnel Monte Olimpino, je demande au Conseil fédéral de nous confirmer ici l'intérêt qu'il porte, parallèlement au Gothard, à la ligne internationale du Simplon, à sa place dans le réseau ferroviaire européen et à son développement.

Et je demande au Conseil fédéral de maintenir le contact avec les autorités politiques et ferroviaires italiennes afin que le programme d'équipement du Simplon sud, entre le tunnel et Milan, soit tenu. C'est dans l'intérêt de la Suisse tout entière.

Weber-Arbon: Gestatten Sie mir, zu einem verkehrspolitischen Problem, das sich bei der Behandlung dieses Geschäftes stellt, eine Frage noch etwas zu verdeutlichen, die mich vor allem als Ostschweizer Parlamentarier interessiert. Von verkehrspolitisch grosser Bedeutung ist der Hinweis, dass mit der Realisierung dieses Projektes die Bahnstrecke Mailand-Chiasso zu etwa 50 Prozent vierspurig ausgebaut wird. Ich vermisste in der Botschaft des Bundesrates jeden Hinweis darauf, welche Folgen diese Ausweitung auf längere Sicht haben dürfte. Ich frage: Wird Italien diese Strecke nicht voll auf vier Spuren auslegen? Ich frage weiter: Was macht die Schweiz mit diesen vier Spuren als Zubringer und als Abnehmer? Die Frage blieb bis heute vollständig offen. Man erklärte uns auf Seite 5 der Botschaft bloss negativ beschwichtigend, dieser Ausbau präjudiziere den Bau einer neuen Alpentransversale durch den Gothard oder das Splügen-Projekt nicht. Das hätte man wohl sagen können, wenn bloss der alte Olimpino-Tunnel erneuert worden wäre. Doch mit zwei Monte-Olimpino-Tunnellöchern zu je zwei Spuren kann man das im Ernst wohl nicht mehr behaupten.

Ein weiteres Indiz, dass dem so sei, geht übrigens aus dem Text des Abkommens selber hervor: Artikel 6, erster Satz: «Die beiden Regierungen verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen der Schweiz und Italien und im Transit durch die Schweiz über die Bahnhöfe Chiasso, Luino und Domodossola mit allen geeigneten Mitteln zu fördern.» In Artikel 8 der Vereinbarung findet sich ein ähnlicher Text. Das heisst doch: Wenn Italien mit dem doppelten Monte-Olimpino-Tunnel ein ganz beträchtlich höheres Infrastrukturangebot macht, dann wird es Sache der Schweiz bzw. der SBB sein, diese Infrastruktur fortzusetzen. Im Klartext bedeutet das doch wohl: Gothard-Basistunnel. Falls Herr Bundesrat Schlumpf nicht überzeugend und präzise sagen kann, welche Bedeutung diese vier Spuren für die Schweiz haben, müsste ich mir vorbehalten, dem Antrag Röhlin auf Nichteintreten zuzustimmen. Die Antwort, was passieren

würde, wenn die Schweiz den verlangten Beitrag nicht leistet, gibt Ihnen die Botschaft ja selber auf Seite 5: Dann wird – heisst es hier – Italien wohl nur den bestehenden Tunnel ausbauen. Die Frage stellt sich: Wäre das so schlimm? Auf jeden Fall könnte man dann sagen, es gäbe kein Präjudiz für den Gotthard-Basistunnel oder das Splügen-Ausbauprojekt.

Aregger: Wenn ich mich als Fraktionssprecher erst jetzt unter den Einzelsprechern zum Wort gemeldet habe, so deshalb, weil ich die Begründung des Nichteintretensantrags von Herrn Röhlin abwarten wollte.

Herr Röhlin, Sie haben festgestellt, dass die Verkehrskommission diesem Geschäft nur mit halbem Herzen und bei gelichteten Reihen zugestimmt habe. Diese Feststellung ist richtig, aber als wir diesen Entscheid getroffen haben, hatten Sie Ihren Beitrag an die gelichteten Reihen bereits geleistet. Ferner haben Sie Argumente gebraucht, die uns allen nicht unbekannt sind. Wir haben diese auch geprüft, haben sie aber nicht so gewichtet, wie Sie sie gewichtet haben.

Wir unterstützen die Ratifikation dieses Abkommens. Wir beachten auch, dass das Memorandum und die Vereinbarung, die beigelegt sind, Punkte enthalten, mit denen die italienischen Staatsbahnen zu erheblichen Leistungen auch auf den anderen Zufahrtlinien zur Schweiz verpflichtet werden. Wir sehen auch kein Präjudiz für den Entscheid der Alpentransversale, weil wir glauben, dass dieser Entscheid noch sehr lange auf sich warten lassen wird, und so lange können wir mit der Sanierung des Monte Olimpino nicht warten. Wir befürworten die Vorlage, weil wir uns der Verletzlichkeit des heutigen Zustandes in Chiasso/Como bewusst sind. Ich erinnere Sie daran, dass in den siebziger Jahren auf der Linie Iselle-Domodossola ein Tunnel einstürzte, was zu einem vollständigen Unterbruch der Simplon-Linie führte. Ich erinnere Sie ferner daran, dass im Herbst 1977 wegen Hochwasser die Brücke über den Toce bei Verbania einstürzte, was ebenfalls einen erheblichen Betriebsunterbruch der Simplon-Linie bewirkte. Man sah damals, welche drastische Folgen eine solche verletzliche Stelle haben kann. Die Brücke über den Toce konnte nur deshalb nach einem längeren Unterbruch wieder in Betrieb genommen werden, weil die Deutsche Bundesbahn eine Notbrücke zur Verfügung stellte.

Sie sehen also, verletzliche Stellen im Schienennetz des benachbarten Auslandes können uns sehr ernsthaft treffen, vor allem auch die Gotthard-Bahn als Hauptträgerin des Nord-Süd-Verkehrs.

Wir sind auch einverstanden mit der Art der Finanzierung und mit der Präzisierung nach Antrag des Ständerates, nach denen die genauen Beträge im Bundesbeschluss genannt werden. Wir befürworten ebenfalls die Fixierung auf 60 Millionen Franken.

Nun kommen wir aber zu einem Punkt, der auch uns zu einigen Bedenken Anlass gibt: Der Voranschlag beträgt wohl 128 Millionen Franken. Italien trägt also zum vorneherein mehr als die Hälfte. Es übernimmt zudem das Risiko der Geologie und das Risiko der Teuerung. Nun haben wir aber Erfahrung mit Tunnelbauten (Furka, Gotthard-Strassentunnel, Kostenexplosionen!). Was passiert, wenn beim Monte-Olimpino-Tunnel die Baukosten plötzlich auf 200 oder mehr Millionen Franken klettern? Könnte da nicht der Fall eintreten, dass Italien plötzlich kommt und sagt, ohne eine Beteiligung der Schweiz an den Mehrkosten nicht mehr weitermachen zu können? Ist es unter diesen Umständen überhaupt opportun, wenn sich eine Schweizer Unternehmung am Konsortium beteiligt?

Wir kommen also am Schluss zur Vertrauensfrage, die uns der Bundesrat noch beantworten sollte: zur Frage nach der Güte und Verbindlichkeit des Abkommens mit Italien.

Mme Christinat: Lorsque j'ai pris connaissance de la proposition de M. Röhlin de ne pas entrer en matière sur le financement de la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino, j'ai été plus qu'étonnée car je n'en voyais

pas les raisons puisque, lors des débats à la commission, M. Röthlin n'avait pas fait d'objections particulières, je dirai même qu'il n'avait pas fait d'objections du tout. Il vient de nous donner les arguments justifiant son opposition; ils ne sont ni sérieux ni convaincants.

Le Conseil des Etats, Chambre prioritaire, a déjà accepté sans grandes discussions cet arrêté qui a la logique pour lui. En effet, la contribution de notre pays au financement de ce tunnel s'inscrit dans la tradition helvétique car la Suisse a toujours voué une grande attention au développement des voies d'accès situées hors de son territoire. C'est ainsi que dans les années 50, notre pays a accordé une aide financière à tous les Etats limitrophes pour leur permettre d'améliorer et d'électrifier les lignes conduisant en Suisse.

Dès lors, il importe que pour ce genre de transformation la Suisse ne reste pas à l'écart mais qu'au contraire, elle voue à ses voies d'accès toute l'attention qui leur est due. Cela est d'autant plus urgent qu'au cours de ces dernières années, les lignes ferroviaires françaises et italiennes conduisant au poste-frontière de Modane ont été considérablement agrandies. Il est également envisagé d'accroître la capacité de la ligne du Brenner.

Notre pays a un intérêt vital à ce que la liaison avec l'Italie soit efficace et sûre. Or, l'actuel tunnel du Monte Olimpino est délabré. Sa réfection est nécessaire. Cependant, pour éviter des pertes inutiles, l'Italie propose de construire un deuxième tunnel; étant donné l'importance de ce passage pour le trafic de marchandises, la participation financière de la Suisse est tout-à-fait justifiée. Il ne faut pas oublier que le tunnel du Monte Olimpino situé entre Chiasso et Côme est le trait d'union le plus important entre la ligne du Gothard et le réseau ferroviaire italien. La nouvelle ligne constituera donc un prolongement nécessaire et efficace de la ligne du Saint-Gothard. Cette artère pourra supporter un débit au sud de Chiasso ce qui n'est pas sans importance pour la position de notre pays dans le trafic international.

Depuis des années, les transports avec l'Italie pâtissent de l'infrastructure insuffisante des *Ferrovie italiane dello Stato*. Grâce à la construction du deuxième tunnel du Monte Olimpino, la ligne Chiasso-Milan aura quatre voies sur près de la moitié de son parcours. L'amélioration est nette. Le nouveau tunnel permettra en outre de transporter en ferroutage tous les véhicules admis à la circulation routière normale. Il servira aussi à l'acheminement des grands conteneurs et à la réalisation des transports ferroviaires extraordinaires. Cela n'est pas à négliger du point de vue écologique.

Par ailleurs, les chemins de fer italiens ne viennent pas les mains vides. Dans la corbeille de la mariée, ils apportent l'amélioration de la ligne du Simplon en construisant la gare de triage de Domodossola (Domo II). Ils investiront quelque deux cents millions de francs suisses dans cet axe. Cela permettra notamment d'utiliser la pleine capacité de l'axe Simplon-Lötschberg quand celui-ci sera à double voie sur tout son parcours.

A ceux qui craignent que le nouveau tunnel du Monte Olimpino ne porte ombrage au projet de construction de la transversale alpine, Saint-Gothard ou Splügen, nous pouvons leur citer la ferme déclaration du Conseil fédéral dans son message: «Le cofinancement du tunnel par la Suisse ne préjuge pas la construction de la transversale alpine.» C'est pourquoi je vous invite à accepter l'arrêté fédéral y relatif et à rejeter la proposition de M. Röthlin.

Barchi: Es ist schon merkwürdig, dass in einem Zeitpunkt, wo in unserem Parlament Massnahmen zur Stärkung der Wirtschaft beraten werden, Herr Röthlin einen Nichteintretensantrag bezüglich der Finanzierung des Baues des zweiten Tunnels durch den Monte Olimpino stellt.

Ich möchte Herrn Röthlin bitten, sich Rechenschaft zu geben, wie hoch die Einbusse für die Schweizerischen Bundesbahnen – das ist ein gesamtschweizerisches Problem – und wie hoch sie für die Region Chiasso und für die Tessiner Wirtschaft im allgemeinen wäre, falls der bestehende

Monte-Olimpino-Tunnel infolge eines Einsturzes gesperrt würde.

Herr Röthlin, eine zweite Überlegung: Als wir in diesem Saal den neuen Verfassungsartikel über den Benzinzoll beraten haben, wurde von allen Seiten betont, dass wir den Huckepackverkehr und den Grosscontainerverkehr fördern sollen. Gerade das neue Profil des zu bauenden Tunnels wird den genannten Grosscontainer- und Huckepackverkehr ermöglichen.

Zu den Einwänden von Herrn Röthlin, die zwar unerheblich sind, möchte ich noch ein paar Worte sagen:

Erstens: Herr Röthlin hat Bedenken geäussert in dem Sinne, dass die vorgesehene Gesamtfinanzierung der geologischen Verhältnisse und der Teuerung wegen nicht genügen könnte. Er befürchtet also, Italien könnte noch einmal zu uns kommen und sagen: «Bitte, wir wollen einen zweiten Beitrag, und wenn die Schweiz diesen nicht bezahlt, werden die Bauarbeiten nicht fortgeführt.»

Herr Röthlin, eine solche Hypothese stellt einen Misstrauensbeweis gegenüber einem Nachbarstaat dar, den ich einfach nicht dulden kann. Herr Aregger hat gesagt, es sei eine Vertrauensfrage. Übrigens hat sich der Bundesrat in der Botschaft ganz klar dazu geäussert (Seite 7). Es wird dort gesagt: «Die Schweiz leistet somit an den Bau des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels eine einmalige Pauschalsumme von insgesamt 60 Millionen Franken. Der Beitrag wird auch dann nicht erhöht, wenn die Baukosten den Voranschlag von 128 Millionen Franken übersteigen.»

Zum zweiten Einwand von Herrn Röthlin: Der Betrag, welcher von Italien geleistet wird, ist an den Preisindex gebunden, so dass die italienischen Bahnen mit realen Investitionswerten rechnen können.

Zum dritten Einwand von Herrn Röthlin: Er hat gesagt, dass die Rechnungen der SBB verfälscht werden. Das stimmt gar nicht. Die SBB sind hier nur als Vermittler tätig. Der Geldbeitrag à fonds perdu und das Darlehen werden durch den Bund geleistet. Die Bundesbahnen sind nur Vermittler, die SBB-Rechnungen sind also gar nicht verfälscht.

Aus allen diesen Gründen empfehle ich Ihnen, den Nichteintretensantrag von Herrn Röthlin abzulehnen.

Huggenberger: Ich beantrage Ihnen ebenfalls, den Nichteintretensantrag abzulehnen. Nur wenige Bemerkungen.

Eine erste zu Herrn Robbiani. Ich glaube, diese Seitenhiebe gegen die CVP waren gänzlich unnötig und gehen ins Leere. Der Präsident hat hier erklärt – ich habe Ihnen das gesagt –, dass die CVP diesem Bundesbeschluss zustimmt. Wir stehen also voll dahinter.

Herr Röthlin hat seinen Antrag erst sehr spät gestellt. Er lag auch nicht an der Fraktionssitzung vor; Herr Röthlin ist also ein Einzelgänger, der aber vielleicht noch einige Leute um sich scharen kann. Es gibt in allen Fraktionen Einzelgänger, das ist auch bei uns erlaubt.

Zu den Einwänden von Herrn Röthlin nur zwei Worte. Ich glaube, die Verkehrskommission hat ihren Entscheid nicht leichtfertig gefällt. Immerhin ist zu sagen, dass wir Zweitrat sind und auch der Ständerat sich sehr eingehend mit diesem Geschäft beschäftigt und mit 30 zu 0 Stimmen einstimmig zugestimmt hat.

Zum Hinweis auf den Furkatunnel möchte ich doch immerhin darauf hinweisen: Es handelt sich hier um einen Pauschalbeitrag, wie das auch schon gesagt wurde. Es besteht also keinerlei Gefahr, dass für diese bedeutende Infrastrukturinvestition für den öffentlichen Verkehr dasselbe passieren könnte, wie das beim Furkatunnel mit Nachleistungen der Fall war.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass diese Leistung, die wir da erbringen, im Hinblick auf den Huckepackverkehr, den es zu fördern gilt, von grösster Bedeutung ist.

Schliesslich noch ein Letztes: Mit diesem Beitrag haben wir auch die Sicherheit, dass auf italienischer Seite der Ausbau des Bahnnetzes wirkungsvoll erfolgt. Angesichts unserer bedeutenden Investitionen für den Ausbau des Simplon-Lötschbergs und des Gotthards ist das von sehr grosser Bedeutung.

Räz, Berichterstatter: Ich möchte Sie ebenfalls bitten, den Rückweisungsantrag von Herrn Kollege Röhlin zurückzuweisen. Ich möchte als Kommissionspräsident zum Votum von Herrn Röhlin folgendes sagen: Er hat hier quasi den Eindruck erweckt, die Kommission hätte die Materie nicht gründlich behandelt. Unsere Mitglieder in der Verkehrskommission kommen gründlich vorbereitet an die Sitzungen. Das erlaubt, die Sache auch konkret und speditiv zu behandeln. Wenn Herr Röhlin bei der Beratung nicht mehr dabei war, kann er das ja auch nicht beurteilen. Zu seinen Bedenken, dass die Beiträge nicht ausreichen würden und wir später noch ein zweites Mal mitfinanzieren müssten: Es ist in der Botschaft dargelegt, dass das nicht stimmt, und das wurde vom Bundesrat und von unserem Verhandlungspartner, Herrn Direktor Bürki, bestätigt. Der Bund übernehme die Finanzierung der SBB. Wir haben dies schon in einigen Beispielen hier miterlebt; ob Bund oder SBB bleibt am Schluss ja gleich. Herr Röhlin behauptet, diese 40 Millionen seien bereits vorfinanziert; damit werde die Finanzierung verfälscht. Es ist einzig folgendes in der Botschaft dargelegt worden: Die 40 Millionen, die letztes Jahr und dieses Jahr zurückbezahlt werden, seien auf einem Sperrkonto angelegt.

Zu den Vorleistungen, die Herr Röhlin hier kritisiert: Ich glaube, es bedingt nicht nur Vorleistungen, sondern generelle Leistungen, bis der Betrieb intakt ist, und das ist mit diesem Mitfinanzierungsvorschlag hier deutlich festgehalten. Die übrigen Fragen gehen an Herrn Bundesrat Schlumpf.

M. Houmard, rapporteur: M. Röhlin invite le conseil à ne pas entrer en matière. Il craint notamment que les frais de construction ne dépassent le montant du devis. Or, le message du Conseil fédéral est très clair à cet égard. Il précise au chiffre 162 que la contribution ne sera pas augmentée si le coût de construction dépasse les 128 millions prévus.

M. Röhlin n'approuve pas non plus les modalités du financement. Je répète que les deux derniers remboursements de 20 millions figurent déjà dans les comptes bloqués des CFF. Les fonds sont donc à disposition et ce transfert passera par le compte des CFF.

D'autre part, le financement d'un ouvrage aussi important doit se faire en cours de travaux. Il se fera en trois tranches et le premier versement aura lieu après le début des travaux. Le prêt de 20 millions portera intérêt à 5,5 pour cent, qui est un taux très favorable pour l'Italie mais également pour les CFF puisqu'il est inférieur à celui qui est mis à la charge de la Régie.

M. Rolf Weber soutient la proposition de non-entrée en matière de M. Röhlin, affirmant qu'un deuxième tunnel n'est pas nécessaire. La majorité de la commission, dont je fais partie, n'est pas du même avis. Il ne s'agit pas de dire si l'ancien tunnel doit être rénové par la suite ou non. Nous pensons simplement que la construction d'un nouveau tunnel améliorera les conditions de trafic et surtout évitera le blocage de la circulation des trains en cas de perturbations dues aux travaux. Pour la commission, il s'agit d'assurer le trafic sans interruption sur les deux voies. La Suisse ne participera pas à la rénovation de l'ancien tunnel. Je vous engage à voter l'entrée en matière.

Bundesrat Schlumpf: Darf ich nach dieser etwas breiten Verkehrsdebatte, bei der sogar Zukunftsvorhaben miteinbezogen wurden – ich möchte nicht sagen, Visionen des nächsten Jahrhunderts, über die Sie übrigens in absehbarer Zeit zu diskutieren haben –, wiederholen, worum es geht:

1. Der heutige Tunnel ist reparaturbedürftig. Es geht nicht um ein Geschäft mit der Angst, wie Nationalrat Röhlin sagte; aber die Reparaturbedürftigkeit besteht. Der Tunnel muss saniert werden. Wenn man an derartige reparaturbedürftige Bauwerke herangeht, bestehen die bei Sanierungsarbeiten üblichen Risiken.

2. Man sollte eine Profilerweiterung vornehmen. Nationalrat Barchi hat vor allem darauf hingewiesen. Wir haben am

Gotthard jetzt grössere Profile und damit – insbesondere für den kombinierten Verkehr – eine bessere Durchlässigkeit. Wir können diese aber südlich von Chiasso nicht nutzen, weil die Lichtraumprofile am heutigen Monte Olimpino nicht gegeben sind. Wollen wir also mit dem kombinierten Container-Huckepack-Verkehr weitermachen, und zwar über lange Strecken, muss eine Profilerweiterung erfolgen. Das kann – es handelt sich dabei um eine Sohlenabsenkung im bestehenden Tunnel – aus geologischen Gegebenheiten nicht verantwortet werden.

3. Es geht um eine Kapazitätserweiterung zwischen Mailand und dem Tessin, und damit natürlich auch des «Transits Schweiz». Durch diesen neuen Tunnel wird die Kapazität ungefähr verdoppelt. Es geht aber nicht um ein Präjudiz irgendwelcher Art in der Frage einer neuen Alpenbahn-Transversale. Damit möchte ich zu den Fragen von Nationalrat Weber-Arbon Stellung nehmen. Es ist keine Vorinvestition für einen allfälligen Gotthard-Basistunnel. Es geht lediglich darum, die bestehenden Infrastrukturen – dazu gehört auch die Lötschberg-Simplon-Linie, von der Herr Delamuraz sprach – optimal mit einem verhältnismässigen Aufwand auszunutzen. Natürlich, Nationalrat Weber, ist es so, dass die Strecke Mailand Nord, also Mailand-Chiasso, sukzessive auf vier Spuren ausgebaut wird. Mit diesem Tunnel – er misst rund 7 Kilometer – ist etwa die Hälfte zwischen Mailand-Chiasso vierspurig ausgebaut. Dabei geht es aber ebenfalls nicht um eine Vorleistung für einen Gotthard-Basistunnel, sondern um die Bewältigung des Verkehrs Italien-Schweiz und *vice versa*. Es geht auch um eine gewisse Reserve, die übrigens teilweise auch einem allfälligen Splügenbahnprojekt im Teil gegen Mailand – je nach der Linienwahl – zustatten kommen könnte.

Sie erwähnen Artikel 6 des Abkommens, wo man sich verpflichtet, mit allen geeigneten Mitteln den Verkehr zu fördern. Das wird in Artikel 4 der Vereinbarung konkretisiert, indem dort die Leistungsfähigkeit der beiden Tunnels Gotthard und Simplon beziffert wird: anzustreben sind die Beförderung von je 12 Millionen Nettotonnen Güter; die Länder Italien und Schweiz verpflichten sich, die Zufahrtslinien auf eine «Schluckfähigkeit» für diese Tunnelkapazitäten auszurichten. Sie wissen, dass die Kapazität des Gotthardtunnels etwa 12 Millionen Tonnen ausmacht; sie sind jetzt nicht voll ausgelastet. Am Lötschberg/Simplon wollen wir mit dem jetzigen Ausbau des Lötschberges auf Doppelspur auf diese 12 Millionen Tonnen kommen.

Das sind also die Zielgrössen: je 12 Millionen Tonnen an diesen beiden Tunnels, und die Zufahrtsstrecken sollen seitens Italiens und der Schweiz so ausgebaut werden, dass man das auch auslasten kann. Bei der Frage eines neuen Basistunnels Gotthard oder einer Splügenbahn geht es um ganz andere Grössenordnungen. Die Studien gehen von neuen Kapazitäten von etwa 25 Millionen für jede dieser Varianten aus.

Es kann also – ich möchte das ganz klar festhalten – in keiner Art und Weise ein Präjudiz abgeleitet werden, weil sich die Schweiz an dieser Neuanlage mit dieser fixen Summe beteiligen wird.

Zum Nichteintretensantrag von Nationalrat Röhlin: Herr Aregger, Frau Bacciarini, Herr Robbiani haben dazu bereits Stellung bezogen; ich danke ihnen wie auch den Kommissionssprechern. Es geht um 60 Millionen Franken. Die Leistung der Schweiz – Herr Aregger hat das gesagt – ist pauschal festgelegt. Wir haben keine Nachleistungspflicht, auch bei Kostenüberschreitungen nicht. Es ist nicht ein Geschäft mit der Angst – ich habe das schon gesagt –, sondern es ist eine vorsorgliche Handlung. Es soll nicht zugewart werden, bis tatsächlich einmal bedeutende Betriebsunterbrüche eintreten. Es ist aber auch nicht eine Verfälschung in bezug auf die Rechnungen geplant; wir legen in der Botschaft lediglich dar, dass die Kasse des Bundes nicht belastet wird, d. h. dass wir keine liquiden Mittel aus dem Bundeshaushalt beanspruchen werden, weil wir die 40 Millionen Rückleistung aus der Elektrifizierung für diesen 40-Millionen-à-fonds-perdu-Beitrag hier einsetzen können. Das wird einerseits als Eingang verbucht und andererseits

als Ausgang. Wir haben vielleicht zu wenig klar gesagt, dass die liquiden Mittel des Bundes nicht geschmälert werden, weil wir einen Eingang und einen Ausgang in gleicher Höhe haben.

Eine letzte Bemerkung zu den Überlegungen von Herrn Röthlin sowie zur Frage von Herrn Aregger. Die Vertrauensfrage: Wir bezahlen unsere Beiträge nach Massgabe von Artikel 5 der Vereinbarung, wenn mit den Bohrarbeiten begonnen wird, nicht vorher. Wir dürfen sagen, dass sich die Italiener als Unternehmer, als Baumeister, aber auch als Konstrukteure bewährt haben, dass sie eine grosse Tradition auf diesem Gebiet besitzen und immer wieder bewiesen haben, grosse und anspruchsvolle Bauwerke bewältigen zu können. Wir haben ja von dieser Kapazität der italienischen Nachbarn auch gelegentlich gerne profitiert.

Man kann durchaus sagen, es sei nicht immer leicht – aber das gilt auch umgekehrt –, zu Abmachungen zu kommen. Aber man darf nicht sagen, dass Abmachungen, die mit unserem italienischen Nachbarn getroffen werden, nachher nicht korrekt eingehalten würden – ich habe jedenfalls nie gegenteilige Feststellungen gemacht –, so dass für mich die Vertrauensfrage, die zu Recht gestellt worden ist, durchaus positiv beantwortet werden kann. Zudem ist zu beachten, dass Italien bereits Vorleistungen erbracht hat. Es hat mit einem «Piano integrativo», der in Ausführung ist, etwa 20 Milliarden Franken für den Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Das ist im Gange. Mit einem «Piano pluriennale», der daran anschliesst, werden weitere erhebliche Mittel für den Ausbau des Schienennetzes, insbesondere für den Transitverkehr, zur Verfügung stehen. Das gibt doch auch Vertrauen, dass Italien es ernst meint.

Ich möchte also sagen: Wir dürfen Vertrauen haben. Wir leisten mit den 60 Millionen Franken einen Beitrag nach Massgabe unserer, der schweizerischen Interessen. Diese Investition dient der Gefahrenabwendung und der Kapazitätserweiterung im Rahmen der heutigen Infrastrukturen. Die von der Schweiz zu erbringenden Leistungen sind pauschal (fix), ohne Nachschusspflicht; sie sind sicher auch adäquat. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Röthlin (Nichteintreten) 7 Stimmen
Für den Antrag der Kommission (Eintreten) 144 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Präsident: In Artikel 1 schliesst sich die Kommission dem Beschluss des Ständerates an. Die Kommissionssprecher haben bereits Stellung genommen.

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 143 Stimmen
Dagegen 2 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

83.003

Stärkung der Wirtschaft. Massnahmen Renforcement de l'économie. Mesures

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 31. Januar 1983 (BBl I, 841)

Message et projets d'arrêté du 31 janvier 1983 (FF I, 813)

Beschluss des Ständerates vom 3. März 1983

Décision du Conseil des Etats du 3 mars 1983

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Fischer-Bern)

Nichteintreten

Antrag Villiger

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag,

- a. das Massnahmenpaket auf unmittelbar beschäftigungswirksame Investitions- und Beschaffungsvorhaben zu konzentrieren;
- b. die Erhöhung des Zahlungskredites für die Vorschüsse an die ERG beizubehalten;
- c. nur Bereiche zu berücksichtigen, wo die Beschäftigungslage schlecht ist;
- d. sich auf Projekte mit ausgewiesener Dringlichkeit zu beschränken;
- e. Projekte wegzulassen, deren Realisierung die zukünftige Beschäftigung gefährden oder voraussichtlich anpassungsbedürftige Strukturen zementieren würde.

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Fischer-Berne)

Ne pas entrer en matière

Proposition Villiger

Renvoi du projet au Conseil fédéral en l'invitant

- a. à axer le train de mesures sur des projets d'investissement et d'acquisition ayant une incidence directe sur l'emploi;
- b. à maintenir le relèvement du crédit de paiement destiné à financer les avances à la GRE;
- c. à ne prendre en compte que les secteurs où la situation de l'emploi est précaire;
- d. à se limiter aux projets incontestablement urgents;
- e. à abandonner les projets dont la réalisation mettrait en péril l'état futur de l'emploi ou consoliderait des structures qui appellent vraisemblablement des ajustements.

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 | 1983 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | II |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Frühjahrssession |
| Session | Session de printemps |
| Sessione | Sessione primaverile |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 06 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 82.059 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 08.03.1983 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 263-270 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 011 278 |

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.