

Ferner schätzt die Verwaltung, dass die Maturanden durchschnittlich pro Person fünfzig bis sechzig Taggelder (was einer Entschädigungsperiode von zwei bis drei Monaten entspricht) im Totalbetrag von 5078 Franken (50 Taggelder) und 6094 Franken (60 Taggelder) beziehen.

3. Der Bundesrat stellt fest, dass die geltende Gesetzgebung tatsächlich Verhaltensweisen begünstigt hat, die allgemein als «Missbrauch» bewertet werden. In der Tat kann die Möglichkeit, rasch Leistungen der Arbeitslosenversicherung zu beziehen, Maturanden dazu bringen, eine angebotene Stelle, etwa einen Ausbildungsplatz, abzulehnen. Aus diesem Grunde hat der Bundesrat in seinem Entwurf für die Teilrevision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes vorgeschlagen, die Wartezeit der Personen, welche von der Beitragspflicht befreit sind, auf maximal sechs Monate zu verlängern. Im März 1994 hat sich der Ständerat diesem Vorschlag angeschlossen und die Wartezeit, welche der Bundesrat für diese Personengruppen bestimmen kann, sogar auf maximal zwölf Monate verlängert. Ebenfalls beabsichtigt der Bundesrat, die Pauschalansätze herabzusetzen, welche Grundlage für die Bestimmung des massgebenden versicherten Verdienstes für diese Personen sind. Diese Massnahmen bewirken für diese Personengruppen einen erschwerten Zugang zu den Leistungen der Arbeitslosenversicherung, was gleichzeitig den Anreiz verstärkt, eine Arbeit (nötigenfalls auch einen Praktikumsplatz) anzunehmen.

*Erklärung des Interpellanten: befriedigt*  
*Déclaration de l'interpellateur: satisfait*

94.3085

**Interpellation Camponovo**  
**Intensivierung des Eisenbahnverkehrs**  
**Schweiz–Italien**

**Interpellanza Camponovo**  
**Intensificazione del traffico ferroviario**  
**fra la Svizzera e l'Italia**

**Interpellation Camponovo**  
**Intensification du trafic ferroviaire**  
**entre la Suisse et l'Italie**

*Wortlaut der Interpellation vom 7. März 1994*

Eine Koordinierung der Entwicklung zwischen Norditalien und der Schweiz im allgemeinen und zwischen der Lombardei und dem Kanton Tessin im besonderen ist für unsere Wirtschaft und unsere Umwelt von sehr grossem Interesse.

Der Wirtschaftsraum Norditalien gehört zu den technologisch fortschrittlichsten und dynamischsten Regionen in Europa.

Die Annahme der Alpen-Initiative zwingt die Schweiz, die Bemühungen zur Lösung der Probleme im Bereich der Bahntransporte und des multimodalen Verkehrs zwischen den beiden Ländern fortzusetzen. Die Entwicklung unserer Nachbarregionen kann durch Absatzschwierigkeiten gefährdet und unser Einbezug in die Entwicklungsdynamik, wie sie die Lombardei, Bayern und die Region Lyon kennen, gebremst werden, wenn nicht neue Lösungen gefunden werden.

Ich ersuche darum den Bundesrat um Auskunft auf die folgenden Fragen:

- Beabsichtigt er, die Kontakte mit Rom zu verstärken, um die Politik zur Entwicklung des Bahnverkehrs zu intensivieren?
- Gedenkt er den Kanton Tessin in den Bemühungen zur Konkretisierung seiner grenzübergreifenden Politik zu unterstützen?
- Ist er bereit, die Realisierung der «Regione Insubrica» (Insubrische Region, die den Kanton Tessin und die Provinzen Como, Varese und Novara umfasst) zu unterstützen?

– Will er nicht umgehend eine Lösung zur Weiterführung der Eisenbahnschnellverbindung durch den Gotthard bis zur italienischen Grenze mit Anschluss an die italienischen Bahnstrukturen und Einrichtungen für den multimodalen Verkehr vorschlagen?

*Testo dell'interpellanza del 7 marzo 1994*

Lo sviluppo coordinato fra le regioni dell'Italia del nord e la Svizzera in generale nonché fra la Lombardia e il Ticino in particolare è di estremo interesse per la nostra vita economica e ambientale.

Il polo economico nord-italiano è fra le regioni europee più dinamiche e tecnologicamente avanzate.

L'accettazione dell'iniziativa delle Alpi impone alla Svizzera la continuazione degli sforzi tesi a risolvere i problemi dei trasporti ferroviari e intermodali fra le due Nazioni. In mancanza di soluzioni nuove lo sviluppo delle regioni a noi vicine potrebbe soffrire di difficoltà di smercio e frenare il nostro inserimento nella dinamica di sviluppo che caratterizza la Lombardia, la Baviera e la regione di Lione.

Chiedo pertanto al Consiglio federale se intende

- incentivare i contatti con Roma per attuare una politica di sviluppo dei traffici ferroviari più intensa di quella già in programma;
- sostenere gli sforzi del Canton Ticino intesi a concretizzare la sua politica transfrontaliera;
- sostenere la realizzazione della «Regione Insubrica» quale comunanza fra il Canton Ticino e le province di Como, Varese e Novara,
- proporre con urgenza una soluzione di continuità della linea ferroviaria veloce del Gottardo sino alla frontiera italiana con raccordo alle strutture ferroviarie e intermodali italiane.

*Texte de l'interpellation du 7 mars 1994*

La coordination du développement entre les régions du nord de l'Italie et la Suisse en général, et entre la Lombardie et le canton du Tessin en particulier, est d'un grand intérêt pour notre économie et notre environnement.

Le pôle économique que constitue l'Italie du nord fait partie des régions les plus dynamiques et technologiquement avancées d'Europe.

L'acceptation de l'initiative des Alpes oblige la Suisse à poursuivre ses efforts pour résoudre les problèmes de transports ferroviaires et intermodaux entre les deux pays. A défaut de solutions novatrices, le développement des régions voisines de notre pays pourrait connaître des difficultés sur le plan des échanges commerciaux, ce qui entraverait nos possibilités de participer au développement dynamique qui caractérise la Lombardie, la Bavière et la région de Lyon.

C'est pourquoi je demande au Conseil fédéral s'il entend:

- favoriser les contacts avec Rome afin de mettre en oeuvre une politique de développement des transports ferroviaires plus intense que celle qui est prévue actuellement;
- appuyer les efforts du canton du Tessin tendant à renforcer sa politique transfrontalière;
- soutenir la réalisation de la «Région insubrique» en tant que communauté d'intérêts entre le canton du Tessin et les provinces de Côme, de Varese et de Novare;
- élaborer d'urgence un projet visant à prolonger la ligne ferroviaire rapide du Gotthard jusqu'à la frontière italienne et à la raccorder au réseau ferroviaire et intermodal italien.

*Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Keine – Nessuno – Aucun*

*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*

Il DFTCE e le FFS sono in contatto permanente con il Ministero italiano dei trasporti e con le Ferrovie dello Stato italiane.

Il programma comune di promozione del traffico ferroviario si riflette in particolare nell'accordo tra i Ministri dei trasporti di Germania, Svizzera e Italia sul miglioramento del trasporto di merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere.

Dal canto suo, l'Italia si impegna ad eseguire le seguenti opere:

- adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) e potenziamento degli impianti di trazione elettrica della linea Torino–Novara–Domodossola–Iselle;
- elettrificazione ed adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) della linea Novara–Vignale–Domodossola;
- realizzazione del nuovo scalo di smistamento Domo II;
- completamento del blocco automatico sulla linea Gallarate–Domodossola;
- potenziamento dell'impianto intermodale di Novara;
- completamento dello scalo di smistamento ed intermodale di Torino Orbassano;
- blocco automatico banalizzato sulla tratta Chiasso–Milano;
- adeguamento al gabarit «B» (codifica P 60) della tratta Chiasso–Milano;
- nuovo Centro Intermodale a Segrate.

Un gruppo di lavoro italo-svizzero esaminerà la questione del proseguimento del progetto NTFA da Lugano in direzione di Milano. Da parte svizzera, i membri del gruppo di lavoro sono costituiti da rappresentanti dell'Ufficio federale dei trasporti, delle FFS e delle autorità del Canton Ticino.

Da parte sua, il Consiglio federale è favorevole alla collaborazione tra il Canton Ticino e le province di Como, Varese e Novara nel quadro dell'esame comune di questioni che rientrano nella sfera di competenza di queste collettività regionali.

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt*

*Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

94.3101

## **Interpellation Keller Rudolf**

### **Rangierbahnhof Muttenz und SBB-Transportrisikoanalyse**

### **Gare de triage de Muttenz.**

### **Analyse des risques par les CFF**

*Wortlaut der Interpellation vom 14. März 1994*

Ich bitte den Bundesrat um die rasche Beantwortung folgender Fragen:

1. Versteht er die Ungeduld und Beunruhigung der Baselbieter Regierung und des Baselbieter Landrates, und ist er bereit, der SBB die Anweisung zu geben, umgehend mit der Baselbieter Regierung Kontakt aufzunehmen, damit die notwendigen Risikoanalysen-Arbeiten weitergeführt werden können?
2. Wie beurteilt er die Zusammenarbeit des Bundesamtes für Verkehr mit den Kantonen in bezug auf die Risikoanalyse SBB? Wo bestehen heute Zusammenarbeitsprobleme?
3. Bis wann rechnet er damit, dass die Transportrisikoanalyse der SBB erfasst und aufgearbeitet sein wird?
4. Welche Massnahmen gedenkt er – gerade nach den schweren Unfällen von Stein/AG und Zürich-Affoltern – einzuleiten, damit die SBB verpflichtet werden können, den wegweisenden und sicherheitstechnisch absolut notwendigen Sicherheitsstandard des Kantons Baselland zu erreichen?

5. Sind die SBB angesichts des riesigen Gefahrenpotentials in Muttenz bereit, dort einen ihrer Löschzüge dauernd zu stationieren?

*Texte de l'interpellation du 14 mars 1994*

Je prie le Conseil fédéral de répondre rapidement aux questions suivantes:

1. Comprend-il l'impatience et l'inquiétude du Conseil d'Etat et du Grand Conseil de Bâle-Campagne et peut-il prier les CFF de prendre contact immédiatement avec le gouvernement du demi-canton afin de poursuivre les nécessaires analyses des risques?
2. Que pense-t-il de la collaboration entre l'Office fédéral des transports et les cantons en ce qui concerne l'analyse des risques par les CFF? Quels sont les problèmes qui se posent?
3. Quand compte-t-il que l'analyse des risques par les CFF sera achevée et exploitée?
4. Quelles mesures entend-il instaurer, à la suite des graves accidents de Stein/AG et de Zurich-Affoltern, afin que les CFF soient tenus d'adopter le niveau de sécurité du demi-canton de Bâle-Campagne, niveau qui est à la fois exemplaire et indispensable du point de vue de la technique de sécurité?
5. Les CFF sont-ils disposés à stationner en permanence un train d'extinction et de sauvetage à Muttenz, compte tenu de l'énorme danger qui menace cette gare?

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun*

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Mit dem Schlussbericht «Schweizerhalle» wurde das kantonale Sicherheitsinspektorat verpflichtet, die umfassende Risikoanalyse im Kanton Baselland weiterzuführen, insbesondere neu auch den Transport der gefährlichen Güter aufzunehmen. Dazu benötigt das kantonale Sicherheitsinspektorat Baselland aber entsprechende Detailkenntnisse über Art und Umfang des Gefahrgutes.

Während mit Industrie, Gewerbe und Handel eine kooperative Zusammenarbeit stattfand und die entsprechenden Unterlagen nun vorliegen, hat ausgerechnet ein Bundesbetrieb (SBB) seine Auskunftsbereitschaft und Zusammenarbeit teilweise vermissen lassen. Ein Kurzbericht der netzweisen Aspekte (erster Teil) wurde zwar an die Kantone zur Stellungnahme abgegeben, war aber nicht so umfassend und anwendbar wie vergleichbare Risikoanalysen zum Beispiel der chemischen Industrie.

Von den Kantonen wurde daher auf die von den SBB in Aussicht gestellten ortsabhängigen Risikoaspekte gewartet. Diese SBB-Risikoanalyse der ortsabhängigen Aspekte wurde aber in der Folge von den Kantonen als ungenügend zurückgewiesen. Als Konsequenz haben das Bundesamt für Verkehr bzw. die SBB entsprechende Sitzungen mit den involvierten Kantonen mehrmals verschoben.

Als Grund wurde von den SBB angeführt, dass die ortsabhängigen Risikoaspekte von den Kantonen ja nicht akzeptiert wurden, andererseits die SBB aber ausserstande seien, detaillierte Daten zurzeit zur Verfügung zu stellen.

Von den Kantonen wird nun befürchtet, dass mittels Salami-taktik, jeder einzelne Kanton individuell bearbeitet und entsprechende Vorbehalte übergangen werden sollen. Die Bewältigungsmöglichkeit einer Havarie bei den SBB- bzw. den Rangierbahnhöfen ist damit nicht in jedem Fall gegeben. Dies ist nun insofern problematisch, als der Rangierbahnhof Muttenz mengenmässig den grössten Umsatz an gefährlichen Gütern der Schweiz hat und mindestens einmal monatlich eine Havariemeldung den Kanton beschäftigt.

Nach den schwerwiegenden SBB-Unfällen in Stein/AG und Zürich-Affoltern ist die Nordwestschweizer Bevölkerung natürlich besonders sensibilisiert in bezug auf die Gefahrenpotentiale beim Rangierbahnhof Muttenz. Direkt neben dem Rangierbahnhof liegen Chemiebetriebe und verläuft die sechsspurige Autobahn N 2! Von insgesamt 8 Millionen Tonnen Gefahrgütern werden etwa 5,5 Millionen Tonnen über Bahnstrecken im Baseltal geführt. Im Gegensatz zu den SBB beurteilt der Kanton Baselland die Risiken und Gefahrenpotentiale als nicht so harmlos!

## **Interpellation Camponovo Intensivierung des Eisenbahnverkehrs Schweiz-Italien**

## **Interpellation Camponovo Intensification du trafic ferroviaire entre la Suisse et l'Italie**

## **Interpellanza Camponovo Intensificazione del traffico ferroviario fra la Svizzera e 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	94.3085
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1211-1212
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 208

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.