



13.4013 Postulat

Eisenbahnstrecke Iselle-Domodossola. Kapazitätsoptimierung durch Übernahme des Betriebs und Unterhalts durch die Schweiz

Eingereicht von: Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR

Einreichungsdatum: 11.11.2013

Eingereicht im: Nationalrat

Stand der Beratung: Abgeschrieben

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen:

1. ob die Effizienz und operative Kapazitätsauslastung der Lötschberg-Simplon-Achse durch eine Übernahme der operativen Betriebsführung und des Unterhalts zwischen Iselle und Domodossola durch die BLS bzw. SBB verbessert bzw. erhöht werden könnte;

2. ob mit Italien Gespräche über eine entsprechende Aufgabenübertragung aufzunehmen seien.

Eine Minderheit (Binder, Fluri, Français, Giezendanner, Huber Gabi, Killer, Rickli Natalie, Wobmann) beantragt, das Postulat abzulehnen.

Begründung

Im Rahmen der Verlagerungspolitik fördert die Schweiz den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene. Mit der Fertigstellung der Neat sowie der Realisierung des 4-Meter-Korridors am Gotthard und auf den südlichen Neat-Zuläufen wird der alpenquerende Schienengüterverkehr bald über eine moderne und leistungsstarke Infrastruktur verfügen.

Um diese optimal zu nutzen und auszulasten, braucht es effiziente betrieblich-technische Abläufe und Prozesse mit klaren Verantwortlichkeiten. Hierin liegt – insbesondere auf der Simplonachse zwischen Iselle und Domodossola – noch erhebliches Optimierungspotenzial, da die Zuständigkeiten heute kompliziert zwischen verschiedenen Akteuren aufgeteilt sind:

Die dispositive Betriebsführung erfolgt zentral durch die BLS in Spiez. Die Verantwortung für die operative Zuglenkung ist zwischen BLS (Lötschberg-Basis- und -Bergstrecke, Sierre-Visp), SBB (Brig bis Iselle) und RFI (südlich Iselle) aufgeteilt. Dasselbe gilt – mit leicht verschobenen Zuständigkeitsgrenzen – auch für den Streckenunterhalt. Dies führt regelmäßig zu Abstimmungsproblemen in der Unterhaltsplanung und im Störungsmanagement, welche überdies durch die fehlende Finanzierungssicherheit in Italien erschwert werden. Größere Unterhaltsarbeiten in Italien werden oftmals mit zu spätem Einbezug der betroffenen – vornehmlich schweizerischen – Eisenbahnverkehrsunternehmen geplant und führen zu Verkehrsausfällen oder teuren Umwegen. Die veralteten, nicht fernsteuerbaren Stellwerke der RFI in Iselle, Varzo und Preglia verunmöglichen zudem eine optimale Kapazitätsnutzung im operativen Betrieb. Auf Schweizer Seite soll die Betriebsführung der Lötschberg-Simplon-Achse 2015 mit der geplanten Automatisierung des Bahnhofs Brig in Spiez zusammengeführt werden. Damit kann diese künftig aus einer Hand durch die BLS erfolgen. Auf italienischer Seite bleibt die komplizierte Verantwortungsteilung zwischen Iselle und Domodossola jedoch weiterhin bestehen.

Mit der Übernahme der Betriebsführung und des Streckenunterhalts durch die schweizerischen Bahnen könnte die Schweiz einen wirkungsvollen Schritt hin zur Kapazitätsoptimierung und reibungslosen Verkehrsabwicklung im Nord-Süd-Verkehr tun, ohne dass teure Anpassungen an der Streckentopologie vorgenommen werden müssten. Es bräuchte dafür lediglich eine Modernisierung der heutigen Sicherungsanlagen auf diesem Abschnitt. Aus Schweizer Sicht besteht zudem die Möglichkeit, das Anliegen verhandlungstaktisch mit der durch die 4-Meter-Korridor-Vorlage vorgesehenen Mitfinanzierung von Netzausbauten in Italien zu verknüpfen.

Stellungnahme des Bundesrates vom 19.02.2014

Der Betrieb auf der Simplonachse von der Landesgrenze bis zur nördlichen Einfahrweiche von Iselle wird in einem Abkommen vom 28. März 2006 zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Italienischen Republik über die Erneuerung der Simplonkonzession (SR 0.742.140.22) geregelt.



Die betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen – auf schweizerischer Seite die SBB, da sie mit dem Betrieb der Strecke bis zur nördlichen Einfahrweiche bei Iselle betraut wurden, und auf italienischer Seite die RFI (Rete Ferroviaria Italiana) – können gemäss diesem Abkommen nach Zustimmung der beiden Regierungen unter sich die territoriale Ausweitung der einheitlichen Verwaltung der Teilstrecke Iselle-Domodossola der Bahn vereinbaren (Art. 5 Abs. 1 Bst. e). Ein Vorgehen, wie von der Postulantin gefordert, wäre somit nur mit Unterstützung der RFI – und mit Zustimmung auch der italienischen Regierung – möglich.

Die Übernahme der integralen Verantwortung durch die SBB für die ganze Strecke von der Landesgrenze bis Domodossola wurde anlässlich der Erneuerung der Simplonkonzession 2006 bereits erörtert. Die italienische Seite war damals nicht bereit, näher darauf einzugehen. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass sich diese Haltung inzwischen geändert hätte.

Zwar könnten mit einer Übernahme der Verantwortung durch eine schweizerische Infrastrukturbetreiberin Schnittstellen auf der Simplonstrecke beseitigt werden. Die seit Jahren auf dieser Strecke auftretenden Schwierigkeiten sind jedoch weniger durch veraltete Technik und uneinheitliche Verwaltung als durch geologische Schwierigkeiten verursacht. Diese erfordern immer wieder aufwendige Sanierungen mit Kosten in Millionenhöhe. Offen ist, ob bei einer Übernahme der Verantwortung durch eine Schweizer Infrastrukturbetreiberin auch die Kosten durch die Schweiz zu tragen wären. Dies wäre eine Abkehr vom Territorialprinzip.

Die Postulantin weist auf die veralteten, nicht fernsteuerbaren Stellwerke hin und vermutet, dass diese einer Kapazitätsoptimierung und einer reibungslosen Verkehrsabwicklung im Wege stehen. Die Erfahrung zeigt, dass durch eine Automatisierung der Betriebsführung die Effizienz und die Steuerung des Verkehrs verbessert werden können. Einzig im seltenen Störungsfall kann unter Umständen eine Bedienung vor Ort erlauben, einen Minimalbetrieb aufrechtzuerhalten. Der Entscheid einer Automatisierung liegt jedoch bei RFI. Eine solche Automatisierung wäre im Übrigen mit grossen Investitionen für den Ersatz der Stellwerke und die Fernsteuerung der Strecke verbunden.

Antrag des Bundesrates vom 19.02.2014

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung des Postulates.

Ratsunterlagen

10.06.2016 - Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses

Chronologie

06.05.2014 Nationalrat
Annahme

12.06.2017 Nationalrat
Abschreibung

Im Zusammenhang mit der Beratung des Geschäfts 17.006.

Zuständigkeiten

Behandelnde Kommissionen

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR (KVF-NR)

Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Weitere Informationen

Konnexe Geschäfte

13.045 Geschäft des Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NE-Bundesrates AT am Gotthard

Behandlungskategorie

IV





Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

Links

Weiterführende Unterlagen

Amtliches Bulletin | Abstimmungen NR

