

13.4013

**Postulat KVF-NR (13.045).
Eisenbahnstrecke
Iselle–Domodossola.
Kapazitätsoptimierung
durch Übernahme des Betriebs
und Unterhalts durch die Schweiz
Postulat CTT-CN (13.045).
Tronçon ferroviaire
Iselle–Domodossola.
Prise en charge par la Suisse
de l'exploitation et de l'entretien
afin d'optimiser la capacité**

Nationalrat/Conseil national 06.05.14

Antrag der Mehrheit
Annahme des Postulates

Antrag der Minderheit
(Binder, Fluri, Français, Giezendanner, Huber, Killer Hans, Rickli Natalie, Wobmann)
Ablehnung des Postulates

Proposition de la majorité
Adopter le postulat

Proposition de la minorité
(Binder, Fluri, Français, Giezendanner, Huber, Killer Hans, Rickli Natalie, Wobmann)
Rejeter le postulat

Grossen Jürg (GL, BE), für die Kommission: Die Kommission beantragt Ihnen, das Postulat 13.4013 anzunehmen. Das Postulat ist in Zusammenhang mit den Beratungen zum 4-Meter-Korridor entstanden und entsprechend in engem Kontext zu diesem zu verstehen. Auf der Bahnstrecke südlich des Simplontunnels treten regelmässig Probleme auf, welche letztlich zu einer reduzierten Güterverkehrskapazität auf diesem wichtigen Nord-Süd-Korridor führen. Der Parlamentsbeschluss zum 4-Meter-Korridor wurde in der Winter-session 2013 so gefasst, dass damit nicht nur auf der Gotthardachse, sondern explizit auf beiden Nord-Süd-Achsen gutfunktionierende durchgängige Trassen garantiert werden können.

Um diesem Anliegen auch auf der Simplonachse angemessene Rechnung zu tragen, hat unsere Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen dieses Postulat mit 15 zu 8 Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen. Inhaltlich geht es darum, dass auf der Simplonachse zwischen Iselle und Domodossola noch erhebliches Optimierungspotenzial besteht, da die Zuständigkeiten für die operative Leitung und Führung heute sehr kompliziert und auf verschiedene Akteure aufgeteilt sind: Die dispositive Betriebsführung erfolgt durch die BLS in Spiez, die Verantwortung für die operative Zuglenkung ist aufgeteilt zwischen der BLS, den SBB und südlich von Iselle durch die RFI. Dasselbe gilt mit leicht verschobenen Zuständigkeitsgrenzen auch für den Streckenunterhalt.

Für die Kommissionsmehrheit sind die regelmässig auftretenden Abstimmungsprobleme bei der Unterhaltsplanung, der Betriebsabwicklung und beim Störungsmanagement Grund genug, um dieses Postulat anzunehmen. Es ist schon mehrfach vorgekommen, dass bei Gütertransporten weite und umständliche Umwege gemacht werden mussten. So hat sich z. B. beim letzten Ausfall auf der Gotthard-Bahnstrecke gezeigt, dass auch die Bahnstrecke auf der Simplonachse mit einer hohen und zuverlässigen Kapazität zur Verfügung stehen muss, um den Bedarf zu decken. Für die Umsetzung der Massnahmen zum 4-Meter-Korridor mus-

sten und müssen zudem ohnehin Verhandlungen mit Italien geführt werden.

Eine Minderheit beantragt, das Postulat abzulehnen, und äussert vor allem Bedenken im Zusammenhang mit der Finanzierung der Betriebsführung. Ich möchte aber klar festhalten, dass das Postulat nichts zur Finanzierung sagt. Selbstverständlich ist auch für die Mehrheit klar, dass möglichst Lösungen gesucht werden müssen, welche keine oder höchstens geringe Kostenfolgen für die Schweiz haben. Ich möchte im Namen der Mehrheit betonen, dass durch die Terminalfinanzierung in Italien im Rahmen der Realisierung des 4-Meter-Korridors sehr viel Geld ausgegeben wird, und dies ohne echte Gegenleistung. Mit dem Vorschlag im vorliegenden Postulat bestünde eine einfache Möglichkeit, eine minimale Gegenleistung von Italien zu verlangen, damit letztlich eine optimale Kapazitätsnutzung auf dieser Strecke vorgenommen werden könnte. Auch das Bundesamt für Verkehr hat in den Beratungen bestätigt, dass gestützt auf die Simplonkonvention heute ein Wechsel des Betriebes, also die Neugestaltung der Fragen, wer die Betriebsführung macht und wer die Stationsbeamten stellt, denkbar wäre. Für die Mehrheit steht ausser Frage, dass mit dem Entscheid bei der 4-Meter-Korridor-Finanzierung, auch die Lötschberg-Simplon-Achse zu alimentieren, die Grundlage gelegt ist, um eine Redundanz auf diesem Nord-Süd-Güterkorridor sicherzustellen. Die im Postulat geforderten organisatorischen Massnahmen sind ein erster Schritt dazu.

Auch die Gegenargumente des Bundesrates überzeugen unseres Erachtens nicht. Nur weil Italien vor acht Jahren auf eine offenbar wenig konkrete Anfrage nicht näher einging, sollte man nicht gleich von vornherein aufgeben, zumal der Bundesrat in seiner Antwort auch attestiert hat, dass die Automatisierung der Betriebsführung, die Effizienz und die Steuerung des Verkehrs durchaus verbessert werden könnten. Schliesslich hat auch Italien ein Interesse an der Automatisierung. Es gibt die veralteten Stellwerke auf der Simplon-Südseite, konkret in Iselle, Varzo und Preglia, für welche die RFI heute vor Ort Personal abstellen muss. Es scheint deshalb naheliegend, das Gespräch mit Italien zu suchen, um eine für alle Seiten gewinnbringende Lösung zu finden. Diese muss ja nicht zwingend in der integralen Übernahme der gesamten Strecke und der damit verbundenen Investitionen durch die Schweiz liegen. Denkbar wäre beispielsweise, dass die Schweizer Bahnen die Betriebsführung im Auftrag der RFI übernehmen und dafür entsprechend entschädigt würden. Mit einer solchen verhältnismässig einfachen Massnahme könnte ein wirkungsvoller Schritt hin zur Kapazitätsoptimierung und zur reibungslosen Verkehrsabwicklung im Nord-Süd-Verkehr getan werden, ohne dass teure Anpassungen an der Streckentopologie vorgenommen werden müssten.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Mehrheit, das Postulat anzunehmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzter Herr Grossen, ich möchte von Ihnen nur eine Bestätigung: Bevor wir den Unterhalt auf dieser Strecke übernehmen können – Sie wissen, ich bin Hupac-Unternehmer –, braucht es Investitionen im Umfang von mindestens 800 Millionen Franken für die Gleiserneuerung. Danach können wir über Unterhaltskosten sprechen. Das sind jährlich 200 Millionen Franken, die dem Schweizer Bahnnetz abgehen. Stimmen meine Zahlen?

Grossen Jürg (GL, BE), für die Kommission: Ob Ihre Zahlen stimmen, kann ich nicht bestätigen, Herr Giezendanner. Das haben wir in der Kommission nicht besprochen. Was ich aber sagen kann, ist, dass der Text des Postulates in keiner Weise auf so etwas hinzielt.

Regazzi Fabio (CE, TI), pour la commission: L'histoire de la collaboration entre la Suisse et l'Italie dans l'exploitation commune du tronçon Iselle–Domodossola remonte à un traité de 1895, lorsque les deux Etats ont convenu de construire et d'exploiter une liaison ferroviaire entre Brigue et Domodossola, dont l'élément central est le tunnel du Sim-

plon. Depuis lors, le Simplon fait partie de la magistrale ferroviaire transeuropéenne qui relie l'Italie au nord-ouest de l'Europe via la Suisse. Cette dernière est intégrée dans le réseau ferroviaire européen grâce aux tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg. Ce dernier est relié à l'Italie par le tronçon jusqu'à Domodossola. Ceci pour souligner l'importance de la liaison Brigue-Domodossola, objet du présent postulat.

En 2006, la convention de 1895 entre les deux Etats a été renouvelée en renforçant les possibilités pour la Suisse d'influer sur l'accès sud au tunnel de base du Lötschberg. Toutefois, comme l'a admis le Conseil fédéral dans sa réponse au postulat, l'Italie n'est pas encore prête à entrer en matière sur ce point – prévu par la Convention de 2006 – visant à confier aux CFF la responsabilité intégrale de l'exploitation du tronçon vers Domodossola. Du côté suisse en revanche, l'importance de cet axe a été confirmée tout récemment dans le cadre des discussions concernant la réalisation du corridor de 4 mètres, lorsque le Parlement a approuvé l'inclusion du Simplon dans le projet et en prévoyant un investissement supplémentaire de 50 millions de francs. La Suisse a donc un grand intérêt politique et financier à ce que ce tronçon bénéficie des conditions-cadres qui permettent une exploitation optimale de la ligne. Il en va de sa politique de transfert.

Il s'avère toutefois que sur l'axe du Simplon, entre Iselle et Domodossola, différents acteurs se partagent actuellement les responsabilités de manière compliquée, comme l'a expliqué le rapporteur de langue allemande. D'une part la conduite de l'exploitation est gérée de manière centralisée par le BLS à Spiez, et d'autre part la régulation opérationnelle est assurée conjointement par trois acteurs: le BLS, les CFF et la Rete ferroviaria italiana au sud d'Iselle. Ces trois entreprises sont aussi responsables, de manière différente, de l'entretien de la ligne.

Cette situation conduit régulièrement à des problèmes de coordination, lorsqu'il s'agit de planifier des travaux d'entretien et de gérer les pannes.

A ce cadre intriqué s'ajoutent les incertitudes qui pèsent sur le financement des mesures à prendre du côté italien. Souvent, il n'y a pas de concertation en amont avec les entreprises ferroviaires concernées – principalement suisses – avant les gros travaux d'entretien qui nécessitent des suppressions de trains ou de coûteux détournements de trafic. S'y ajoutent d'autres problèmes d'ordre technique déjà exposés en détail par le rapporteur de langue allemande.

A cause de tous ces problèmes, la commission demande au Conseil fédéral d'étudier la possibilité que toute la ligne depuis Domodossola puisse être entretenue et exploitée par la Suisse, de sorte à régulariser le trafic de marchandises et de voyageurs sur l'axe Brigue-Domodossola.

Notre pays a investi et va investir beaucoup d'argent dans la politique de transfert et doit être en mesure de pouvoir gérer de manière optimale ses investissements, surtout dans un pays voisin comme l'Italie. C'est pourquoi le principe de territorialité évoqué par le Conseil fédéral a des limites, qui ont déjà été dépassées dans le cadre d'autres projets, comme celui du corridor de 4 mètres. Je rappelle que le Conseil fédéral et le Parlement ont approuvé le principe de financer à hauteur de 280 millions de francs la réalisation de ce projet en Italie.

La commission est d'avis que si les Chemins de fer suisses pouvaient reprendre l'exploitation et l'entretien de la ligne italienne, notre pays serait en mesure d'optimiser ses investissements, ainsi que les capacités du trafic nord-sud, sans devoir entreprendre d'onerieuses modifications de la topologie du tracé. La deuxième requête formulée par la commission invite le Conseil fédéral à étudier la reprise de ce tronçon dans le cadre des négociations relatives au cofinancement prévu des travaux sur le territoire italien pour la réalisation du corridor de 4 mètres au Saint-Gothard.

La minorité de la commission est opposée au postulat pour des raisons financières concernant les coûts de gestion et d'entretien du tracé. Toutefois, ce sont justement des motivations d'ordre financier et d'optimisation de notre politique de

transport qui ont motivé la commission à déposer ce postulat, qui invite le Conseil fédéral à étudier une possibilité d'améliorer la situation actuelle. Il n'implique à ce stade aucun engagement de type financier.

Au nom de la Commission des transports et des télécommunications, qui a accepté le postulat par 15 voix contre 8, je vous invite à faire de même.

Binder Max (V, ZH): Wir haben in diesem Saal in letzter Zeit schon etliche Fehler respektive Verstösse gegen das Territorialprinzip gemacht. Dabei kann man allerdings sagen, dass es immer um Investitionen ging, die letztlich im Wesentlichen auch im Interesse der Schweiz waren. Das ist an sich schon eine fragwürdige Konstellation, aber nun soll mit diesem Postulat allenfalls die Möglichkeit geschaffen werden, in eine unmögliche Situation zu kommen: Es soll mit diesem Postulat geprüft werden, ob wir im Ausland, in Italien, die operative Betriebsführung und den Unterhalt zwischen Iselle und Domodossola übernehmen sollen. Wer diese Strecke kennt, weiss, dass das eine geografisch und geologisch anspruchsvolle Strecke ist.

Mit der Übernahme durch die BLS oder die SBB sollen mehr Effizienz und eine höhere Kapazitätsauslastung erreicht werden. Das sprengt bei mir nun wirklich jedes Verständnis für die Situation: Einerseits würden wir das Territorialprinzip sträflich verletzen, andererseits kennen wir die finanzielle Situation, den Unterhaltsrückstand der SBB in der Höhe von Hunderten von Millionen Franken im eigenen Streckennetz. Jedes Land soll für Betrieb und Unterhalt seiner eigenen Infrastrukturen eigenverantwortlich zuständig sein. Im Übrigen wurde im Zuge der Erneuerung der Simplonkonzession im Jahre 2006 schon darüber diskutiert, ob die SBB die integrale Verantwortung für die ganze Strecke von der Landesgrenze bis Domodossola übernehmen sollen. Italien hat das damals, aus meiner Sicht völlig zu Recht, abgelehnt.

Bleiben wir korrekt. Unterhalten wir unser bestehendes Schienennetz optimal, wir haben grössten Anlass dazu. Ich habe es Ihnen gesagt: Wir haben einen Unterhaltsrückstand in der Höhe von Hunderten von Millionen Franken. Mit der Inbetriebnahme von Gotthard und Ceneri und anderen neuen Infrastrukturausbauten werden auch neue Unterhalts- und Betriebskosten anfallen; denn jede neue Investition zieht auch Unterhalts- und Betriebskosten nach sich.

Für unser System Schweiz haben wir eine Finanzierungssicherheit. Ich bin mit der Minderheit klar der Meinung, dass wir nicht auch in einem Nachbarstaat für Betrieb und Unterhalt von fremder Infrastruktur Finanzierungssicherheit leisten sollen. Wir machen unsere Aufgaben, Italien soll seine Aufgaben machen. Nicht zuletzt bin ich auch der Meinung, dass dies im vorliegenden Fall auch ein Auftrag an Italien ist, im Zusammenhang mit der vertraglichen Verpflichtung, wonach die ausländischen Bahnen die Kapazität der Nachfrage entsprechend zu erhöhen haben. Das heisst natürlich in diesem Fall auch, dass Unterhalt und Betrieb so zu optimieren sind, dass diese Nachfrage gedeckt werden kann. Das gilt sowohl für die Nord- als auch für die Südzulaufstrecken.

Stimmen Sie also mit der Minderheit, und lehnen Sie zusammen mit dem Bundesrat das Postulat ab. Die Arbeiten des Bundesrates für solche Abklärungen sind völlig unnötig.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie haben es gehört: Der Bundesrat lehnt dieses Postulat auch ab. Die Minderheit vertritt somit auch die bundesrätliche Haltung, Herr Binder hat wesentliche Gründe genannt. Auf der Simplonstrecke gibt es seit ein paar Jahren regelmässig Probleme; das ist unbestritten. Aber stellen Sie sich vor, das italienische Parlament würde umgekehrt beschliessen zu prüfen, ob die RFI den Betrieb und die ganze Verantwortung bis Brig übernehmen soll. Das würde wahrscheinlich zu ein bisschen Stirnrunzeln in diesem Saal führen. Umgekehrt können Sie davon ausgehen, dass dasselbe auch in Italien der Fall sein wird, wenn wir diese Massnahme jetzt quasi als Unfriendly Takeover prüfen, ganz im Stil: «Wir Schweizer können das viel besser als ihr Italiener, wir machen das für euch bis Domodossola!»

Wenn Bahnunternehmen sich im Rahmen ihrer Zusammenarbeit einigen, Betrieb und Unterhalt aufzuteilen, dann ist das etwas anderes. Das genau hat man 2006 diskutiert, weil wir auf dieser ganzen Strecke drei verantwortliche Bahnunternehmen haben: die BLS bis Visp, die SBB bis Iselle und dann die RFI. Die drei Bahnunternehmen haben miteinander diskutiert, und sie haben eine Anpassung der Simplonkonzession verworfen. Diese Konzession gilt. Ohne Zustimmung der RFI und ohne Zustimmung der italienischen Regierung ist keine Änderung der Konzession und keine Änderung der territorialen Zuständigkeiten möglich.

Wir glauben, wenn man genauer hinschaut, so zeigen sich die Probleme eben nicht beim Betrieb und Unterhalt. Die Probleme auf der Simplonstrecke haben in aller Regel einen geologischen Hintergrund. Es geht um geologische Schwierigkeiten und weniger um eine veraltete Technik oder eine uneinheitliche Verwaltung. Die geologischen Schwierigkeiten ändern sich nicht, egal welches Bahnunternehmen dann für den Betrieb und den Unterhalt verantwortlich zeichnet.

Es wurden vom Kommissionssprecher, Herrn Grossen, auch noch die Kosten kurz angesprochen. Die Automatisierung der Betriebsführung würde tatsächlich einen Effizienzgewinn bringen und die Steuerung verbessern. Da sind wir uns materiell einig. Auch der Entscheid über eine Automatisierung liegt aber bei der RFI, und sie würde grosse Investitionen bedingen. Haben Sie tatsächlich das Gefühl, dass nicht auch die Kosten auf die Schweiz überwältigt würden, wenn die Schweiz sagte, BLS und SBB übernähmen Betrieb und Unterhalt? Da bin ich mir nicht so sicher. In der Regel kommen eben genau solche Diskussionen auf die Agenda, und das wäre eine Abkehr vom Territorialprinzip.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Die Mehrheit der Kommission beantragt die Annahme, die Minderheit und der Bundesrat beantragen die Ablehnung des Postulates.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.4013/10 183)

Für Annahme des Postulates ... 87 Stimmen

Dagegen ... 87 Stimmen

(1 Enthaltung)

Mit Stichentscheid des Präsidenten

wird das Postulat angenommen

Avec la voix prépondérante du président

le postulat est adopté

12.3786

Postulat Hodgers Antonio. Strategie für eine bessere Lenkung der Nachfrage nach nichtabgefüllten Getränken

Postulat Hodgers Antonio. Stratégie pour une meilleure gestion de la demande de boissons sans emballages

Nationalrat/Conseil national 06.05.14

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Das Postulat Hodgers wurde von Frau Rytz übernommen.

Rytz Regula (G, BE): Wir sind am Aufräumen alter Vorstösse; hier ist noch einer unseres früheren Fraktionspräsidenten Antonio Hodgers.

Der beste Fürsprecher für dieses Postulat wäre natürlich Alexander Tschäppät, der Stadtpräsident von Bern. Seine

Gemeinde hat nämlich die von Antonio Hodgers geforderte Wasserstrategie bereits umgesetzt. Aufgrund der Blue-Community-Initiative haben die Behörden der Stadt Bern entschieden, in ihrem Einflussbereich so oft als möglich Leitungswasser anstelle von abgefülltem und über lange Strecken hinweg transportiertem Mineralwasser auf den Tisch zu bringen. Das gefällt den Mineralwasserproduzenten nicht besonders. Das hat der grosse Aufschrei, der durch den Medienwald tönte, nachdem dieser Entscheid bekanntgeworden war, gezeigt.

Viele Bürgerinnen und Bürger schätzen das saubere Leitungswasser und verzichten gerne auf das Schleppen von schweren Flaschen. Eines der Hauptziele dieser Blue-Community-Grundsätze ist es, Ressourcen für den Transport, für das Abfüllen der Flaschen, aber auch für die Entsorgung und das Recycling der Gebinde zu sparen – wir haben hier schon mehrmals darüber gesprochen. Ein Grossteil der Schweizerinnen und Schweizer hat heute Zugang zu Leitungswasser von ausgezeichneter Qualität. Man kann das Wasser natürlich auch im Laden kaufen, aber es ist ganz klar so, dass sehr viel mehr Umweltressourcen gebraucht werden, um gekauftes Wasser auf den Tisch zu bringen, als wenn man einfach den Wasserhahn aufdreht. Ausserdem ist die Verwertungsquote von Getränkegebinden zwar hoch, aber das ändert nichts daran, dass die Aufbereitung und das Recycling dieser Gebinde sowie der Transport zur Recyclinganlage sehr viel Energie konsumieren.

Der Vorstoss von Antonio Hodgers ist deshalb als Teil der Energiestrategie gedacht und soll dazu beitragen, dass so wenig Wasser wie möglich durch die Schweiz gefahren wird und dass man es dort nimmt, wo man es auch herstellt, das heisst, dass auf überflüssige Transporte und damit auch auf CO₂-Emissionen verzichtet wird. Deshalb würden wir es sehr gut finden, wenn der Bundesrat im Rahmen der Energiestrategie auch national eine Strategie umsetzen würde, wie sie heute von einzelnen Kommunen verfolgt wird. Durch Informationskampagnen, aber auch durch die Möglichkeit von Lenkungsabgaben wie z. B. Pfandsysteme soll er die Verwendung von abgepackten Getränkeflaschen weniger attraktiv machen. Stattdessen soll er es attraktiver machen, das zu nehmen, was man schon hat, nämlich das Wasser vor unserer Haustüre.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Verpackungen und Getränke beschäftigen das Parlament ja regelmässig, auch Plastiksäcklein und alles, was damit zusammenhängt. Der Bundesrat ist gegenüber diesen Anliegen immer sehr skeptisch bis ablehnend eingestellt. Natürlich ist es so, dass ungekühltes Leitungswasser eine wesentlich bessere Ökobilanz hat als gekühltes, in Flaschen abgefülltes Wasser; das ist völlig klar. Aber Sie entscheiden selber, als Konsument, ob Sie Flaschen schleppen oder das gute Hahnenwasser trinken wollen. Und es gibt ja mittlerweile auch Apparaturen, die den Sprudel noch hinzufügen, wenn Sie das wollen. Es wäre also alles vorhanden.

Wir haben festgestellt, dass die gesamten Verpackungen, gemessen an der Umweltbelastung des gesamten privaten Konsums, ein Prozent ausmachen. Und wenn man dann den Anteil der Getränkeverpackungen an diesem einen Prozent in Rechnung stellt, so ist das ein Fünftel dieses einen Prozents. Der ökologische Effekt wäre, wenn wir für diesen beschränkten Bereich Lenkungsabgaben und ein System, ein Konzept prüfen und einführen würden, sehr bescheiden. Das ist das Problem: Der Aufwand, auch die Bürokratie für solche Lenkungsabgaben oder ein Pfand ist ausserordentlich gross. Die Einführungs- und Systemkosten für ein umfassendes Pfand werden mit 250 bis 300 Millionen Franken pro Jahr veranschlagt, und zwar vom Bafu, also nicht unbedingt von einem Amt, das solchen Ideen per se abgeneigt ist. Da kommen wir einfach zum Schluss: Das Verhältnis zwischen Aufwand und dargelegtem ökologischen Nutzen ist völlig unausgeglichen.

Fragwürdig ist auch Folgendes: Wenn Sie heute den Preis des Hahnenwassers und des günstigsten Mineralwassers vergleichen, so haben Sie im günstigsten Fall ein 140-mal