

ERSCHLOSSEN
MF 0005 11677

Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: 5. Mai 1992 11.30 Uhr

**Busto Arsizio II - im Brennpunkt des
Europäischen Transitverkehrs**

Referat
von

Bundesrat Adolf Ogi

Vorsteher des
Eidg. Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartements

anlässlich

**der Einweihungsfeier des Terminals Busto-Arsizio II
der HUPAC SA. Chiasso**

Busto Arsizio II/Italien - 5. Mai 1992

Signor prefetto,

Signor sindaco,

Signore e signori parlamentari,

Signor console,

Signore e signori,

Benvenuti

all'inaugurazione

del terminale Busto Arsizio Due.

Mi preme innanzitutto

ringraziare i nostri amici italiani

della calorosa ospitalità.

Vorrei poi complimentarmi

con la HUPAC

per la perfetta organizzazione

della giornata odierna.

Zvon E. E. E. E. E.
S. 1

Signori presidenti delle commissioni di trasporti

permettami

~~permettami~~

di parlare

ora in ~~italiano~~

metesco

Perché chi

mi ha

preceduto

a parlato

in italiano

Anrede

Die Eröffnungsfeier des neuen Terminal Busto-Arsizio II könnte zeitlich gar nicht besser liegen.

Noch frisch sind die Zeitungen, welche uns von der Unterzeichnung des Transitabkommens am vergangenen Samstag in ^{Porto}Portugal berichten.

Und nächste Woche will der Bundesrat seine Botschaften zum Transitabkommen, zum trilateralen Abkommen Schweiz-Deutschland-Italien und zum europäischen Abkommen über wichtige internationale Verkehrslinien und zugehörige Einrichtungen für kombinierte Transporte (AGTC) dem Parlament zuleiten.

AGTC im UNDO Abkommen z. Kombi Verkehrs in Europa

Der heutige Tag beweist im Massstab 1:1, dass die Schweiz nicht nur Worte und Texte produziert, sondern dass Taten zählen.

In Busto Arsizio II können wir zwanzig Züge pro Tag abfertigen, dank einer Anlage auf 9,4 Hektaren Fläche und mit über acht Kilometern Gleislänge.

An die Investitionen von rund 48 Milliarden Lire oder ~~58~~ 58 Millionen Franken hat die Eidgenossenschaft 90 Prozent beigetragen.

Der Terminal von Busto Arsizio II symbolisiert für mich vier Aussagen: *wichtige Anlage*

1. die enge Zusammenarbeit zwischen Italien und der Schweiz;
2. die Weitsicht des Unternehmens HUPAC;
ich hoffe es wird anhalten
3. die vielversprechenden Perspektiven des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse, und
4. die Richtigkeit des Konzepts Alpentransits. *was*

Zu diesen vier Symbolen nun einige Gedanken.

1. Die Zusammenarbeit Italien - Schweiz

Italien ist der wichtigste Nutzniesser des Alpentransits durch die Schweiz.

Italien ist für seinen Zugang zum EG-Binnenmarkt auf leistungsfähige Alpenübergänge und -zufahrten^{SE41} angewiesen.

Italien weiss um diese Tatsache und es investiert deshalb weitsichtig in leistungsfähige Verkehrsanlagen Richtung Norden.

Ich denke dabei einmal an verschiedene neue Autobahnen in Norditalien Richtung Grosser Sankt Bernhard, Simplon und Tessin.

Ich denke an den Ausbau des Güterbahnhofes Domodossola II als Pforte zur Achse Lötschberg-Simplon, wo wir die durchgehende Doppelspur am Freitag eröffnen werden.

Ich denke heute besonders an die Unterstützung bei Planung und Bau neuer Terminals für den kombinierten Verkehr.

Unsere gute Zusammenarbeit wird jetzt im trilateralen Abkommen auch völkerrechtlich gut verankert.

Die Schweiz will ein Gesamtangebot erreichen, das der italienischen Wirtschaft optimal dient und seine Importe und Exporte bestmöglich unterstützt.

2. Die unternehmerische Weitsicht der HUPAC

Die HUPAC ist seit 25 Jahren auf dem Markt.

Ich gratuliere allen ~~herzlich~~ zum wachsenden Erfolg.
Erfolg bestätigt aber verpflichtet

Die Nachfrage nach ihrem "Produkt" ist namentlich seit rund zehn Jahren stark gestiegen.

Die HUPAC bewältigt heute weit über 100'000 Transporte pro Jahr.

*Transporte die von der Masse
auf der Umwelthöhe
kann sie bester sein.*

Die HUPAC

Sie ist der erfolgreiche Beweis einer echten Kooperation zwischen einem staatlichen Bahnunternehmen und privaten Transporteuren und Spediteuren.

Damit erreicht sie eine optimale Mischung von privatwirtschaftlicher Unternehmensführung und Einbindung in die europäische Verkehrspolitik.

Die HUPAC steht vor gewaltigen Investitionen. /

Sie
Die HUPAC wird auch mit neuen Marktbedingungen im EG-Binnenmarkt konfrontiert. *sein*

Neue Konkurrenz im Sinne eines Wettbewerbes nach dem Grundsatz des free access/auch auf den Transitrou-
ten/könnte eine gesamteuropäische Tendenz sein.

Für diesen Wettbewerb wäre die HUPAC bestens gerüstet, sie könnte sogar neue Märkte erschliessen.

3. die erfreulichen Perspektiven des kombinierten Verkehrs

Der neue Transitzkorridor wird den wichtigsten Sprung in Qualität und Quantität des Kombi-Verkehrs über die Alpen der Schweiz bringen.

Für dieses Angebot wird die HUPAC selbst rund 1'000 Bahnwagen bestellen und zusätzlich einsetzen.

Diese Wagen sollen von den rund 90 neuen Lokomotiven der SBB und BLS gezogen werden.

Damit wird eine Leistungssteigerung im Schweizer Transit-Kombi-Verkehr von rund drei auf zehn Millionen Gütertonnen pro Jahr möglich.

Dank der neuen völkerrechtlichen Verträge erhält der kombinierte Verkehr in ganz Europa eine zentrale strategische Bedeutung.

Der Kombi-Verkehr wird damit neben dem Strassengüterverkehr und dem Wagenladungsverkehr der Bahnen bald die dritte wichtige Säule bilden.

Für die HUPAC / für die verladende Wirtschaft wie für die Schweiz sind das vielversprechende Perspektiven.

4. zur Bedeutung des Konzeptes Alpentransit (NEAT)

Die hier Anwesenden noch vom Nutzen der NEAT überzeugen zu wollen, hiesse wohl, unnötig Wasser in den Po zu giessen.

^{als}
Ich zähle darauf, dass Sie alle als aktive Botschafter für dieses ^{West} ~~Jahrhundertwerk~~ ^{Des 16. Jh} einstehen werden. ^{Kampf das nicht mit der Leiche kampf gemacht werden}
Zahlreiche "Widerstandsnester" mit manchmal widersprüchlichen Argumenten beginnen sich zu formieren.

Sie, meine Damen und Herren, sind als Fachleute gefragt, um Zusammenhänge zu zeigen ^{um} und falsche Behauptungen richtigzustellen.

> Hier und heute will ich nur 7 Punkte unterstreichen:

1. Die NEAT ist ein Umweltprojekt - es entlastet belastete Strassen wirkungsvoll.

2. Die NEAT ist ein Wirtschaftsförderungsprojekt - knapp 15 Milliarden Franken (resp. 12'000 Milliarden Lire) Aufträge für die Wirtschaft und eine viel bessere Standortgunst. *Projektiert - Standort 89
Frei - Standort 90 60.10.85*
3. Die NEAT ist ein Verkehrsgestaltungsprojekt - wir setzen die neue Verkehrspolitik europaweit durch.
4. Die NEAT ist ein staatspolitischer Testfall für unsere Handlungsfähigkeit und unsere Glaubwürdigkeit.
5. Ohne NEAT fällt die Schweiz in die 4. Liga zurück.
6. Ohne NEAT legen wir im nächsten Jahrhundert unsere wichtigsten Strassenachsen lahm - zum Schaden aller, auch der Urner und Tessiner, auch der Strassen-transporteure. *Acc. 10.10.85*
7. Ein Nein zur NEAT würde für die Strassentransport-unternehmen zum Bumerang, denn ohne NEAT gibt es kein Transitabkommen und ohne Transitabkommen

keinen gesicherten Marktzugang mit 40 Tonnen im
EG-Binnenmarkt.

UKW 5

Busto Arsizio II kann in Europas Verkehr ein leuchten-
des Beispiel werden, das es verdient, vielerorts nachge-
ahmt zu werden.

**Dieses Werk ist Teil der gesamten Verkehrspolitik des
Bundesrates.**

Der Bundesrat hat kürzlich das vierte langfristige
Bauprogramm der Nationalstrassen verabschiedet.

in der Schweiz
Nach heutiger Schätzung wird das vollendete National-
strassennetz einem Gegenwert von rund 55,7 Milliarden
Franken (ca. 45'000 Milliarden Lire) entsprechen.

Gleichzeitig hiess der Bundesrat 1,44 Milliarden Fran-
ken (ca. 1'150 Milliarden Lire) für den 8. Rahmenkredit

für die Privatbahnen gut, vorgesehen für Investitionen in den Jahren 1993 bis 1997.

Der laufende Rahmenkredit umfasste 930 Millionen Franken (ca. 750 Milliarden Lire).

→ Mit den sieben Eckpfeilern *nämlich*

- Bahn und Bus 2000
- Transitkorridor für den kombinierten Verkehr
- 8. Rahmenkredit für die Privatbahnen
- Konzept Alpentransit NEAT
- 4. langfristiges Bauprogramm für die Nationalstrassen
- Aenderung des Luftfahrtgesetzes
- und nicht zuletzt mit dem Transitabkommen

verfügt der Bundesrat über eine **langfristig ausgerich-
tete und konsistente Verkehrspolitik.**

Wir haben eine Verkehrspolitik

Der Bundesrat leistet damit auch einen wichtigen Bei-
trag zur Lösung der innerschweizerischen Herausforde-
rungen des Verkehrs.

Gleichzeitig wertet er den "Standort Schweiz" langfri-
stig auf und sorgt für eine umweltverträgliche Ver-
kehrsbewältigung.

Mit diesen eng aufeinander abgestimmten Projekten und
Konzepten hat der Bundesrat für die Schweiz und für
Europa bedeutende Weichen gestellt.

*Alles Gute
hier
aufpassen*

Ich komme zum Schluss und danke der HUPAC für
diese würdige und originelle Feier.

Ich wünsche mir, dass alle Verkehrsunternehmen den
Schwung und die Kreativität der HUPAC haben.