

gung der Publikations-, Einsprache- und Beschwerdefristen vergehen vom Moment der Gesuchstellung bis zum Zeitpunkt, in dem die Bewilligung in Rechtskraft erwächst, im besten Falle annähernd drei Monate. Der Vollzug des Arbeitsgesetzes kann heute systematisch behindert werden, und die Betriebe sind unter Umständen nicht in der Lage, zu der von ihnen gewünschten ausserordentlichen Arbeitszeit zu produzieren, sich neuen Gegebenheiten anzupassen oder ihrem variablen Bestellungseingang zu entsprechen. Es liegt im wirtschaftlichen Gesamtinteresse, nicht bloss nach flexiblen Arbeitszeitmodellen, sondern auch nach einfacheren, unbürokratischen und raschen Kontrollmechanismen zu suchen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. September 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 septembre 1987

Der Bundesrat ist sich der Tragweite der vom Motionär aufgeworfenen Frage bewusst. Tatsächlich sind die Wirtschaft unseres Landes im allgemeinen und die Industrie im besonderen mehr denn je darauf angewiesen, rasch vor allem auf die sich stetig verändernde Konkurrenzsituation gegenüber dem Ausland und die technologische Entwicklung reagieren zu können. Nur wenn sie über ein grosses Mass an Beweglichkeit verfügen, können sie diesen Herausforderungen erfolgreich begegnen.

Das mit der arbeitsgesetzlichen Bewilligungspflicht für Schichtarbeit, Nachtarbeit usw. zusammenhängende Verfahren, das aufgrund eines Bundesgerichtsentscheides erschwert worden ist, wirkt sich auf die Beweglichkeit der gesuchstellenden Betriebe aus. Tatsächlich dauert das Verfahren lange und der damit verbundene Unsicherheitsfaktor kann auch für Investitionsvorhaben ungünstige Folgen haben.

Nicht nur für die betroffenen Betriebe, sondern auch für die Vollzugsbehörden des Bundes und der Kantone bringt das Bewilligungsverfahren eine grosse Belastung mit sich. Die Verpflichtung, Arbeitszeitgesuche und -bewilligungen zu publizieren, bedeutet für die Bewilligungsbehörden erhebliche Mehrarbeit.

Uebrigens ist zu berücksichtigen, dass die Bewilligungspflicht nicht für alle dem Arbeitsgesetz unterstehenden Betriebe gilt, also heute zweierlei Recht besteht. Rund 40 Betriebsarten (z. B. Spitäler, Gastbetriebe und viele mehr) können die sie interessierenden Arbeitszeitsysteme gemäss Sonderbestimmungen ohne behördliche Bewilligung anordnen. Daraus ergibt sich eine ungleiche Behandlung insbesondere der industriellen Betriebe gegenüber den zu diesen rund 40 nicht-industriellen Betriebsarten gehörenden Betrieben.

Auf der anderen Seite übt die Arbeitszeitbewilligung für die Arbeitnehmer eine doppelte Schutzfunktion aus; denn sie wird nur erteilt, wenn einerseits ein Bedürfnis nachgewiesen werden kann und andererseits der nachgesuchte Stundenplan den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Die Arbeitszeitbewilligung nimmt im Rahmen der zum Schutz der Arbeitnehmer aufgestellten Vorschriften einen nicht unbedeutenden Platz ein.

Angesichts der mit diesem System sowohl für die Betriebe wie die Bewilligungsbehörden verbundenen Nachteile ist allerdings die Frage ernsthaft zu prüfen, ob ein wirksamer Schutz der Arbeitnehmer nicht auch mit geringerem administrativem und zeitlichem Aufwand und ohne grosse Beeinträchtigung der betrieblichen Beweglichkeit durch andere Kontrollmassnahmen sicherzustellen wäre.

Diese Frage ist komplex. Einerseits handelt es sich um eine sehr technische Materie, und andererseits sind hier teils widerstreitende Interessen im Spiel: der Anspruch der Arbeitnehmer auf einen wirksamen Schutz steht dem Interesse der Betriebe an einem Verfahren gegenüber, das ihrem Bedürfnis nach Beweglichkeit entgegenkommt. Immerhin könnte man prüfen, ob diesen berechtigten Anliegen durch andere, einfachere Verfahren, z. B. eine Melde- anstelle der Bewilligungspflicht, ausgewogen Rechnung getragen werden kann.

Die Eidgenössische Arbeitskommission ist als Expertenkommission zurzeit mit den Vorarbeiten zu einer Teilrevision des Arbeitsgesetzes befasst. Im Rahmen dieser Vorarbeiten sollte auch die vom Motionär aufgeworfene Frage geprüft werden, ob es angezeigt sei, das Bewilligungsverfahren aufzugeben und welche andere Lösung an dessen Stelle zu setzen wäre. Die Zusammensetzung der Kommission, in der namentlich Vertreter der Sozialpartner-Organisationen sitzen, wird sicherstellen, dass bei der Suche nach Lösungen die Standpunkte der interessierten Kreise zum Ausdruck kommen und berücksichtigt werden. In diesem Sinn schlägt der Bundesrat vor, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

87.464

Motion Grassi
Strassenverkehr am Gotthard

Mozione Grassi
Traffico stradale al San Gottardo

Motion Grassi
Trafic routier au Gothard

Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1987

Der Bundesrat wird beauftragt, den beiden Räten gleichzeitig mit der Botschaft über die Eisenbahn-Alpentransversale konkrete Vorschläge zu unterbreiten, wie die Missstände des Strassenverkehrs auf der N 2 im Gebiet der nördlichen und südlichen Zufahrtsrampe sowie im Gotthardtunnel beseitigt werden sollen.

Im Hinblick darauf, dass

1. die zweite Gotthard-Tunnelröhre in absehbarer Zeit nicht gebaut wird,
 2. dem Schutz der Umwelt vor Luftverschmutzung und Lärmbelästigung Priorität zukommt,
 3. der Bevölkerung jener Gebiete nicht zugemutet werden kann, weiterhin übermässige Verschmutzungen und Belästigungen zu ertragen,
 4. die Benützer der Autobahn andererseits das Recht haben, in angemessenem Tempo zu fahren,
- müssen die Lösungsvorschläge insbesondere die folgenden Massnahmen einbeziehen:
1. die Wiedereinführung der Pendelzüge für den Transport der Autos, insbesondere der Lastwagen, durch den Gotthard-Eisenbahntunnel;
 2. technische Verbesserungen im jetzigen Eisenbahntunnel, um den Transport per Eisenbahn attraktiver zu gestalten;
 3. die Möglichkeit, im bereits bestehenden Sicherheitsstollen eine Fahrbahn für Personenwagen und/oder Lastzüge einzubauen;
 4. die begrenzte Benutzung des Sicherheitsstollens bei ausserordentlich starkem Verkehr.

Testo della mozione del 17 giugno 1987

Il Consiglio federale é incaricato di sottoporre alle camere, contemporaneamente al messaggio sulla trasversale ferroviaria alpina, delle proposte concrete per eliminare gli inconvenienti del traffico stradale sulla N 2 alle rampe di accesso nord e sud e nella galleria del San Gottardo.

Tenuto conto

– che la seconda galleria stradale del San Gottardo non verrà costruita in tempi prevedibili;

- che la protezione dell'ambiente contro l'inquinamento dell'aria e fonico è prioritaria;
 - che alla popolazione locale non può essere imposto di sopportare ulteriormente inquinamenti e molestie eccessivi;
 - che d'altro canto gli utenti dell'autostrada hanno il diritto di muoversi in tempi ragionevoli;
- la soluzione da proporre deve considerare, tra eventuali altre misure, in particolare:
1. il ripristino dei treni spola per il trasporto degli autoveicoli, soprattutto dei veicoli pesanti, attraverso la galleria ferroviaria;
 2. l'esecuzione di migliorie tecniche all'attuale galleria ferroviaria per rendere attraente il trasporto per ferrovia;
 3. La possibilità di installare un tappeto mobile per autovetture e/o autotreni nella galleria laterale di emergenza già esistente;
 4. l'uso della galleria di emergenza limitatamente ai momenti di eccezionale traffico.

Texte de la motion du 17 juin 1987

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres, en même temps que le message sur la transversale ferroviaire alpine, des propositions concrètes visant à supprimer les inconvénients du trafic routier sur la N 2, le long des rampes d'accès nord et sud, ainsi que dans le tunnel du Saint-Gothard.

Vu

1. que le second tunnel routier du Saint-Gothard ne sera pas construit dans un délai prévisible,
 2. que la protection de l'environnement contre la pollution atmosphérique et contre le bruit est prioritaire,
 3. que la population locale ne saurait se voir imposer plus longtemps des désagréments excessifs de toute sorte,
 4. que, d'autre part, les usagers de l'autoroute ont le droit de se déplacer à des vitesses raisonnables,
- la solution à envisager doit prendre en considération, parmi d'autres mesures éventuelles, les points suivants:
1. le rétablissement des trains-navettes pour le transport des véhicules automobiles, surtout des poids lourds, à travers le tunnel ferroviaire;
 2. des améliorations de nature technique à l'actuel tunnel ferroviaire aux fins de rendre attrayant le transport par rail;
 3. la possibilité d'installer un tapis roulant pour voitures ou poids lourds (éventuellement les deux) dans le tunnel de secours latéral;
 4. l'utilisation du tunnel de secours seulement en cas de trafic exceptionnel.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Allenspach, Baggi, Basler, Bundi, Camenzind, Carobbio, de Chastonay, Cotti, Couchepin, Couteau, Darbellay, Dirren, Eisenring, Fehr, Feigenwinter, Fischer-Sursee, Früh, Giudici, Graf, Hess, Hunziker, Jeanneret, Kühne, Leuenberger-Solothurn, Maître-Genève, Oehler, Pidoux, Pini, Robbiani, Röthlin, Salvioni, Savary-Fribourg, Schärli, Schmidhalter, Weber-Schwyz, Weber Leo, Wellauer, Wyss (38)

Schriftliche Begründung

Motivazione scritta – Développement par écrit

1. Il traffico autostradale al San Gottardo ha avuto uno sviluppo che supera ogni previsione. Dall'apertura della galleria autostradale il 5 settembre 1980 si è constatato un incremento costante del traffico nei primi quattro anni (1981-1985) tra il 6 e il 9,6 per cento rispetto all'anno precedente, mentre nel 1986 l'aumento registrato ha superato il 15 per cento. Nella galleria del San Gottardo sono transitati dal primo gennaio 1981 al 31 dicembre 1986 un totale di 21 550 000 veicoli di cui 19 milioni automobili e il resto veicoli pesanti. Questi ultimi hanno raggiunto una media giornaliera di 1590 contro 600 al momento dell'apertura. Nel 1987 tutte le cifre sono in ulteriore aumento, se si pensa che solo durante i quattro giorni del periodo pasquale sono transitati nella galleria del San Gottardo ben 91 380 veicoli, quasi il 25 per cento in più del 1986 (27 134 il solo Venerdì Santo).

Queste poche cifre mostrano il forte carico di autoveicoli sulla N 2 attraverso la galleria del San Gottardo. Una estrapolazione prudenziale ci dice che l'efficienza teorica della galleria sarà raggiunta nel 1991, mentre verrebbe spostata di tre anni, al 1994, se si riuscisse ad obbligare il traffico pesante a scegliere un'altra via (p. es.: la ferrovia).

2. Siccome il traffico non si ripartisce uniformemente sull'arco di 24 ore, si deve assumere che già oggi la capacità oraria massima della galleria viene largamente superata. Da ciò risulta:

- un arresto e/o un perturbamento del traffico soprattutto durante i fine settimana, le festività e il periodo delle vacanze al nord delle Alpi. Ne sono una prova le colonne di autoveicoli ferme su una lunghezza fino a 10 a 12 km prima dei portali di accesso;
- il deviatamento del traffico attraverso il passo, quando ciò è possibile (estate) che significa un aumento dei dislivelli e il prolungamento del percorso.

3. Altri fattori di disturbo sono rappresentati dal fatto che non è possibile eseguire i lavori di manutenzione nei tempi consentiti dalle misure di sicurezza a causa del forte traffico, mentre il forte uso accresce la necessità di mantenere efficaci gli impianti.

Ciò comporta necessariamente la chiusura temporanea della galleria rispettivamente l'introduzione del traffico alternato. Queste misure vengono adottate anche in conseguenza di incidenti della circolazione, incendi e panne di vetture, difetti tecnici, trasporti speciali, controlli di polizia, spalatura della neve alle uscite, ecc.

Si calcola che complessivamente le perturbazioni del traffico occupano dal 30 al 50 per cento del tempo totale di apertura della galleria (365 giorni x 24 ore) mentre la chiusura totale della galleria si muove nell'ordine del 4 a 6 per cento.

4. I danni provocati all'ambiente alpino sulla direttrice del San Gottardo dalle situazioni elencate, dal forte incremento del traffico pesante e le relative immissioni, superano già oggi ogni valore ammissibile. Inoltre, le installazioni tecniche della galleria stradale, in particolare quelle per l'aerazione, carenti sin dall'apertura, sono fortemente impegnate dal passaggio del traffico.

5. Pertanto la situazione richiede l'adozione di provvedimenti urgenti. Per la realizzazione di una valida alternativa, sia essa la trasversale alpina ferroviaria oppure la seconda galleria autostradale si calcola un periodo da 10 a 15 anni. Mentre la decisione sulla prima è prevista nel 1988 (ma non è garantita l'opzione del San Gottardo), la seconda per il momento non entra in considerazione (vedi per ambedue le dichiarazioni del Consiglio federale). Di conseguenza e in ossequio alla volontà di promuovere un traffico combinato strada-ferrovia come stabilito dall'articolo 21 della Legge federale concernente l'uso dei dazi sui carburanti occorre prevedere delle soluzioni intermedie di un concetto generale «Gottardo» affinché non ci si trovi improvvisamente impreparati ad affrontare una situazione di emergenza con tutte le gravi conseguenze che ne derivano per l'uomo e per l'ambiente.

Le soluzioni potrebbero essere quelle descritte in questa mozione o altre che la fantasia può proporre. Il finanziamento dovrebbe basarsi sull'ordinanza del 20 novembre 1985 concernente la promozione del traffico combinato e del trasporto di veicoli a motore accompagnati, mentre che per i costi di esercizio dovrà essere trovato un equilibrio che tenga conto dell'interesse generale e della necessità di invogliare l'automobilista ad usare la via alternativa.

6. La mozione invita pertanto il Consiglio federale a prendere le decisioni intermedie di natura tecnica e finanziaria al fine di agevolare il transito veicolare al San Gottardo in attesa della realizzazione ferroviaria, sempre nel rispetto delle condizioni ambientali.

A questo proposito va rilevato che le considerazioni espresse nel Postulato Eisenring del 21. marzo 1979 (79.359) sul trasporto d'emergenza di automobili attraverso il Gottardo mantengono tuttora la loro validità e sono un esempio di lungimiranza.

Il Consiglio federale, pur accettando il postulato, non gli ha però dato seguito.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 9. September 1987

Risposta scritta del Consiglio federale del 9 settembre 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 septembre 1987

Il Consiglio federale è pienamente consapevole degli inconvenienti che debbono sopportare le popolazioni della valle della Reuss e della Leventina a causa della N2. Esso è perciò fermamente intenzionato a trasferire, mediante misure adeguate, il maggior volume di traffico possibile dalla strada alla ferrovia.

Attualmente si stanno riesaminando i documenti di base in previsione della costruzione di una linea ferroviaria transalpina. La presenza di una nuova linea di base permetterà di ridurre il tempo di percorrenza tra la Svizzera settentrionale e la Lombardia largamente al disotto del tempo di percorrenza su strada. Ciò vale anche per il traffico merci, per il quale sono previsti frequenti treni huckepack tra i terminali del Nordeuropa, al confine settentrionale del nostro paese, e sull'altopiano da un lato e la Lombardia d'altro lato.

Il Consiglio federale è pronto ad esaminare la possibilità di trasportare gli autoveicoli leggeri da Göschenen ed Airolo attraverso la galleria ferroviaria. Per quanto concerne il traffico pesante, una tale soluzione non sarebbe tuttavia efficace. Se si vuole liberare la popolazione delle valli sud-dette dalle immissioni causate dal traffico merci su strada, i veicoli pesanti dovrebbero essere trasferiti su ferrovia molto più a nord dell'area alpina e riportati sulla strada solo in Lombardia.

Il cunicolo di emergenza lungo la galleria stradale del San Gottardo non può essere utilizzato, a causa delle sue limitate dimensioni, né come corsia stradale supplementare, né come tappeto mobile. Esso è percorribile solo con veicoli di servizio speciali guidati da personale appositamente istruito. I costi per il necessario ampliamento del profilo non sarebbero in nessun giustificabile rapporto con i vantaggi che si intendono conseguire.

Il semplice ampliamento del cunicolo di emergenza non permetterebbe ancora di risolvere il problema. Occorrerebbe creare a Göschenen e ad Airolo spazi sufficienti per gli autoveicoli in attesa, e collegamenti stradali, sicuri in termini di traffico, tra l'autostrada ed il cunicolo. La superficie per accogliere queste opere manca, soprattutto a Göschenen. Se il cunicolo venisse adattato al traffico stradale, esso non sarebbe più disponibile per l'adduzione dell'aria e come pista d'evacuazione in caso di catastrofe.

La sicurezza del traffico se ne troverebbe ridotta in maniera inammissibile. Solo per questo motivo, occorre rinunciare a qualsiasi utilizzazione supplementare del cunicolo.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Dichiarazione scritta del Consiglio federale

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Il Consiglio federale propone di trasformare la mozione in postulato.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

87.471

Motion Carobbio

Schwerverkehr am Gotthard

Autoroute du Gothard.

Trafic des poids lourds

Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1987

Die ständige Zunahme des Schwerverkehrs auf der Gotthard-Autobahn und durch den Gotthard-Tunnel, besonders die des Transitgüterverkehrs und auch des Transports gefährlicher Stoffe, wirkt sich auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit immer gravierender aus.

Diese Situation kann nicht mehr länger hingenommen werden und verlangt nach wirksamen und einschneidenden Massnahmen.

Der Bundesrat wird ersucht, folgende Massnahmen einzuleiten:

1. Erhebliche Tarifierleichterungen für Lastwagen, die anstelle der Strasse die Bahn benützen und beispielsweise mit Rollmaterial der SBB transportiert werden;
2. die Verpflichtung, für die Beförderung gefährlicher Stoffe und die Beförderung von Gütern im Transitverkehr, die Bahn zu benützen;
3. die Verpflichtung, für den internen Gütertransport mit Lastwagen die Bahn zu benützen, ausgenommen für lokale Lieferungen im Gebiet entlang der Autobahn N 2 zwischen Biasca und Altdorf.

Testo della mozione del 17 giugno 1987

Il continuo aumento del traffico pesante, in particolare adibito a trasporto di merci in transito e spesso di sostanze pericolose, sull'autostrada del Gottardo e attraverso la galleria autostradale del Gottardo ha conseguenze negative sempre più gravi per l'ambiente e la sicurezza del traffico. La situazione non può più essere tollerata a lungo e domanda misure efficaci e radicali.

Il Consiglio federale è incaricato di introdurre le seguenti disposizioni e misure:

1. Forte riduzione tariffaria per tutti i trasporti di merci con autoveicoli pesanti che invece di utilizzare la strada utilizzano la ferrovia, caricando ad esempio l'autoveicolo su mezzi di trasporto messi a disposizione delle FFS;
2. Obbligo per i trasporti con autoveicoli pesanti di merci in transito o di sostanze pericolose di utilizzare la ferrovia;
3. Obbligo di utilizzare la ferrovia per i trasporti interni con autoveicoli pesanti, ad eccezione di quelli adibiti a servizi locali lungo l'autostrada N 2 sul tratto Biasca-Altdorf.

Texte de la motion du 17 juin 1987

L'augmentation constante du trafic des poids lourds, notamment celui qui a pour but le transport de marchandises en transit et, souvent, de substances dangereuses sur l'autoroute et dans le tunnel routier du Saint-Gothard a des conséquences toujours plus graves pour l'environnement et la sécurité de tous. Cette situation ne saurait être tolérée encore longtemps et exige qu'on prenne des mesures efficaces et radicales à cet effet.

Les soussignés demandent donc au Conseil fédéral d'édicter des prescriptions visant à:

1. réduire fortement les tarifs appliqués à tous les transporteurs de marchandises par poids lourds qui, au lieu d'utiliser la route, choisissent le rail, par exemple en chargeant leurs véhicules sur les wagons mis à leur disposition par les CFF;
2. obliger les transporteurs de marchandises en transit ou de substances dangereuses par poids lourds à recourir au chemin de fer;
3. obliger les transporteurs par poids lourds à l'intérieur du pays à utiliser le chemin de fer, à l'exception de ceux qui desservent des localités situées le long de l'autoroute N 2 sur le tronçon Biasca-Altdorf.

Motion Grassi Strassenverkehr am Gotthard

Motion Grassi Trafic routier au Gothard

Mozione Grassi Traffico stradale al San Gottardo

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.464
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1447-1449
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 767