

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 N2 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 utilizzerebbero 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 N2 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 N2 sur le tronçon Biasca-Altdorf.

*Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires:* Borel, Bré-laz, Christinat, Fetz, Fierz, Friedli, Gloor, Gurtner, Herczog, Longet, Magnin, Meizoz, Pitteloud, Rebeaud, Robbiani, Ruffy (16)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Le trafic des poids lourds est en constante augmentation sur l'autoroute N 2 et à travers le tunnel autoroutier du Saint-Gothard. Il s'agit le plus souvent de transports de marchandises en transit et, toujours d'avantage, comme on l'a vu récemment, de substances dangereuses. Les conséquences en sont de plus en plus graves, non seulement pour l'environnement – mais aussi pour la sécurité du trafic. Elles touchent en particulier la population et l'environnement proche de l'autoroute, notamment dans la Léventine. Cette situation ne saurait être tolérée plus longtemps.

Il convient d'adopter sans tarder des mesures visant à transférer ce trafic de la route au rail. Certes, la réalisation rapide de la transversale ferroviaire alpine constituera un pas important dans cette voie. On ne peut cependant l'envisager qu'à moyen terme. La situation ne fera qu'empirer dans l'intervalle. C'est pourquoi il faut prendre d'autres mesures transitoires, mais radicales et efficaces.

Parmi celles-ci, à part le doublement du tunnel autoroutier du Saint-Gothard, qui aggraverait le problème au lieu de le résoudre puisqu'il entraînerait un trafic supplémentaire – et, à cet égard, la récente décision du Conseil fédéral de ne pas prévoir ce doublement au moins jusqu'à la réalisation du projet RAIL 2000 semble logique et acceptable – on pourrait envisager:

- a) une forte réduction tarifaire applicable à tous les transports de marchandises par poids lourds empruntant le rail;
- b) l'introduction de l'obligation pour les transporteurs de marchandises en transit ou pour les transporteurs de substances dangereuses d'utiliser le chemin de fer;
- c) la même obligation pour les transporteurs par poids lourds à l'intérieur du pays, à l'exception de ceux qui desservent des points situés le long de l'autoroute N 2 sur le tronçon Biasca–Altdorf.

Je demande qu'on étudie la possibilité d'instaurer les mesures susmentionnées, en tant que règles exceptionnelles et temporaires, dans le cadre de la lutte contre la pollution et du programme d'amélioration de la sécurité du trafic.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 2. September 1987*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 septembre 1987*

Depuis 1981, première année d'exploitation complète du tunnel routier du Saint-Gothard, le transport des marchandises à travers cet ouvrage n'a cessé de croître. A l'époque, 680 camions de plus de 3,5 tonnes l'ont emprunté chaque jour ouvrable. On en comptait 1590 en 1986, la moitié au moins étant immatriculée à l'étranger. Bien que le trafic lourd passant par le Saint-Gothard ait augmenté de 134 pour cent de 1981 à 1986, il est parfois beaucoup moins important que celui qui utilise les autoroutes du Plateau. Quant au volume de transport, 1,6 million de tonnes a été acheminé en 1984 par le tunnel routier du Saint-Gothard; il n'y a pas de données plus récentes. Sur ce tonnage, à travers notre pays, un peu plus d'un demi-million concerne le transit international global. Le rail a écoulé 93 pour cent du tonnage global en transit et la route 7 pour cent. Mentionnons des chiffres à titre de comparaison: en 1984, dans le transit par le Brenner 13 millions de tonnes (77 pour cent) ont passé par la route et 3,8 millions (23 pour cent) par le chemin de fer.

Les accords internationaux ne permettent pas à la Suisse de tolérer ou non le transit. Dans une optique macro-économique, et surtout pour des raisons inhérentes à la protection de l'environnement, une part aussi grande que possible du trafic doit cependant être attribuée au chemin de fer, moyen de transport écologique. Une conception globale du transit, qui tient compte du rail et de la route, doit donc empêcher un nouvel accroissement du transport routier des marchan-

disés sur de longues distances. Il importe, à cette fin, d'aménager le chemin de fer pour le ferroutage, moyen qui permet d'acheminer rapidement et rationnellement des camions sur des wagons surbaissés.

Conjointement avec l'entreprise de ferroutage Hupac, les CFF ont développé progressivement le trafic combiné sur l'itinéraire du Saint-Gothard. Ils en ont élargi le profil ferroviaire, de manière à pouvoir charger les camions d'une hauteur aux angles de 3,7 m, au lieu des 3,5 m autorisés auparavant. Le nouveau profil a permis d'augmenter sensiblement la part des véhicules routiers qui pouvaient, à l'époque, être transportés en ferroutage. Les CFF et Hupac ont déjà investi 125 millions de francs pour agrandir le profil, acquérir le matériel roulant et construire les installations de transbordement.

La Confédération encourage sciemment le ferroutage, étant donné que ce genre de trafic est reconnu comme une prestation de service public en vertu du mandat de prestations 1987 des CFF. Elle indemnise le chemin de fer des coûts non couverts résultant du ferroutage. Par ailleurs, la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants l'autorise à octroyer des contributions d'investissements en vue de promouvoir le trafic combiné, c'est-à-dire les transports par ferroutage et par grands conteneurs.

Le Conseil fédéral a chargé les CFF de prendre immédiatement des mesures pour améliorer leur offre. Il s'agit en l'occurrence d'augmenter le nombre des trains, de réduire les temps de parcours et de moderniser les terminaux au nord (Rielasingen) et au sud (Busto-Arsizio). On procède à certaines adaptations de profil en vue d'acheminer des camions d'une hauteur d'au moins 3,8 m. Le potentiel disponible pour ce genre de trafic sera alors doublé.

Lors de l'élaboration des documents concernant la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, on examine actuellement la possibilité d'agrandir le profil du tunnel du Simplon et de permettre ainsi des transports en ferroutage sur cet axe. L'itinéraire du Saint-Gothard pourrait alors être délesté.

Le Conseil fédéral se prononce comme il suit sur les mesures demandées par l'auteur de la motion:

1. Accorder de trop grandes réductions de tarif pour le ferroutage rendrait nécessaire un abaissement du niveau du prix dans le reste du trafic de transit (transport par grands conteneurs et par wagons complets). La couverture des coûts de tout le transit alpin s'en trouverait considérablement réduite. Les taux de croissance actuels du ferroutage (environ 10 pour cent par année) confirment que les prix sont acceptés par le marché. De vastes réductions tarifaires généralisées n'entrent pas en considération. En revanche, des rabais spécifiques sont préparés dans certains secteurs, pour inciter les transporteurs à une plus grande utilisation de l'offre.

2. L'auteur de la motion demande que les poids lourds en transit soient obligatoirement transportés par le rail, de même que ceux qui acheminent des marchandises dangereuses. Une telle obligation vise à atteindre des objectifs relevant de la politique des transports et de la sécurité. La législation sur la circulation routière part du principe que les routes publiques sont ouvertes à tous les véhicules. Le droit actuel ne permet pas de retirer de la route le trafic lourd.

La base légale qui permettrait ce délestage est créée en relation avec le projet constitutionnel de politique coordonnée des transports. Elle fera l'objet du vote du peuple et des cantons au cours de l'année prochaine. La modification prévue autorisera la Confédération à prendre des mesures dans ce sens. Lorsque l'intérêt général l'exige, celle-ci pourra alors promulguer une loi en dérogeant, si nécessaire, à la liberté du commerce et de l'industrie. De telles interventions ne seront possibles qu'en dernier ressort, lorsque le délestage ne peut être atteint par des mesures de police, sur la base de la législation en matière de circulation routière et de protection de l'environnement.

Des normes sévères sont applicables au transport des marchandises dangereuses par la route. Elles sont actuellement

revues lors de l'élaboration de l'ordonnance sur les mesures préventives en matière de protection de l'environnement. Par ailleurs, l'Office fédéral de la police s'efforce, en collaboration avec les cantons et les autorités douanières, d'améliorer les contrôles à l'intérieur du pays et à la frontière. De telles mesures contribuent notablement à accroître la sécurité dans la circulation routière et à mieux protéger l'environnement.

3. Comme nous l'avons exposé au chiffre 2, nous ne sommes pas à même d'intervenir pour interdire le trafic routier intérieur. En résumé, nous approuvons dans une large mesure l'objectif de la motion, mais nous ne pouvons pas accepter cette dernière en raison de ses exigences concrètes. Comme nous estimons qu'il faut trouver une solution optimale pour le problème du trafic lourd du Saint-Gothard, nous proposons de transformer la motion en postulat.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates  
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

87.522

**Motion Braunschweig**

**Bundesgesetz über die politischen Rechte.  
Streichung von Artikel 2**

**Loi sur les droits politiques.**

**Abrogation de l'article 2**

*Wortlaut der Motion vom 19. Juni 1987*

Der Bundesrat wird ersucht, bei nächster Gelegenheit eine Vorlage zu unterbreiten, wonach vom Stimmrecht in eidgenössischen Angelegenheiten nicht mehr auszuschliessen ist, wer wegen Geisteskrankheit oder Geistesschwäche (Art. 369 ZGB) entmündigt worden ist, das heisst ersatzlose Streichung des Artikels 2 Bundesgesetz über die politischen Rechte.

Allenfalls ist zu prüfen, ob nur noch vom Stimmrecht ausgeschlossen ist, wer entmündigt im Sinne von Artikel 369 ZGB und urteilsunfähig ist.

*Texte de la motion du 19 juin 1987*

Le Conseil fédéral est chargé, à l'occasion de la prochaine révision de la loi fédérale sur les droits politiques, de présenter un projet prévoyant l'abrogation de l'article 2. Les personnes interdites pour cause de maladie mentale ou de faiblesse d'esprit (art. 369 CCS) ne se trouveraient ainsi plus privées du droit de vote en matière fédérale.

Il conviendrait éventuellement d'examiner s'il est nécessaire de continuer à priver du droit de vote les personnes interdites au sens de l'article 369 CCS qui n'ont pas la capacité de discernement.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Borel, Chopard, Christinat, Deneys, Egli-Winterthur, Euler, Fankhauser, Fetz, Friedli, Gloor, Grendelmeier, Gurtner, Herczog, Lanz, Leuenberger Moritz, Maeder-Appenzell, Mauch, Meyer-Bern, Morf, Müller-Bachs, Nauer, Neukomm, Ott, Pitteloud, Rechsteiner, Renschler, Riesen-Freiburg, Stappung, Vannay, Weder-Basel (30)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Früher war vom Stimmrecht ausgeschlossen, wer unter Vormundschaft stand, heute nur noch, «wer wegen Geisteskrankheit oder Geistesschwäche (Art. 369 ZGB) entmündigt wurde».

Die heutige Regelung kann vom Standpunkt der Gerechtigkeit aus nicht befriedigen. Viele Bevormundete im Sinne von Artikel 369 ZGB empfinden den Stimmrechtsausschluss als eine zusätzliche und überflüssige Belastung, die weh tut. Sie erschwert das Verhältnis zum Arzt, zum Vormund, zur Familie und zur Gesellschaft ganz allgemein. Sie führt weder zur Entspannung noch zur Heilung, im Gegenteil: Oft verstärkt sie Verbitterung und Einsamkeit.

Die altertümliche Formulierung «Geisteskrankheit oder Geistesschwäche» ist irreführend und verletzend. Derart gekennzeichnete Menschen können mit Suchtkrankheiten, mit schizophrenen oder manisch-depressiven Erkrankungen behaftet sein, das heisst Menschen, die oft und lange Zeit wegen des Charakters der Krankheit oder dank Medikamenteneinnahme unauffällig leben, arbeiten und urteilsfähig sind. Sie sind durchaus in der Lage, Abstimmungsvorlagen und Wahlvorschläge einzuschätzen und entsprechend zu entscheiden, jedenfalls mindestens so richtig, wie viele Menschen, die in Amt und Würden stehen.

Die heutige Regelung ist aber auch formell ungerecht: Geistesranke oder Geistesschwache, die nicht unter Vormundschaft gestellt werden, weil sie «dauernd des Beistandes und der Fürsorge nicht bedürfen und die Sicherheit anderer nicht gefährden» (Art. 369 ZGB), gehen des Stimmrechts nicht verlustig, ebensowenig diejenigen, die nicht unter Vormundschaft, sondern unter die elterliche Gewalt der Eltern gestellt werden.

Das Risiko besteht, dass das Stimmrecht von Geisteskranken oder Geistesschwachen durch Angehörige oder Heimverantwortliche missbraucht werden könnte. Dieses Risiko besteht auch für alte, kranke oder andersweitig abhängige Menschen. Solcher Missbrauch rechtfertigt aber niemals den Stimmrechts-Ausschluss.

Es bleiben vielleicht 1000 oder 2000 Menschen, die ohne Urteilsfähigkeit stimmen und wählen würden. Allerdings muss ich zugeben, dass statistische Angaben über die Zahl der Bevormundeten fehlen oder mir nicht bekannt sind. Das Risiko besteht aber nur sehr beschränkt und ist für unser Land tragbar, wenn als Gegenleistung mindestens doppelt so viele Menschen in den demokratischen Prozess einbezogen werden. Demokratie ist auch eine Staatsform des Wagnisses: Ohne Wagnis gibt es keine Demokratie.

Sollte indessen der Bundesrat die Bereitschaft nicht haben, ein Wagnis einzugehen, so haben wir im Absatz 2 der Motion eine Alternative eingebaut: Urteilsunfähige Bevormundete würden das Stimmrecht nicht bekommen. Das würde allerdings zu einer erneuten Isolation der sehr kleinen, aber belasteten Minderheit führen. Dieser Weg wäre leicht begehbar, weil alle, die im Sinne von Artikel 369 bevormundet werden, sich einer fachärztlichen Begutachtung unterziehen müssen. Es wäre ein Leichtes, dem Psychiater die entsprechende Zusatzfrage zu stellen.

Ich schliesse diese Zwischenlösung nicht aus, möchte aber doch von ihr abraten, denn sie bringt eine neue Trennung, die kaum heilsam ist.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates  
vom 2. September 1987*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 septembre 1987*

Die in der Motion kritisierte Regelung ist erst seit dem 1. Juli 1978 in Kraft und löste die Frage des Ausschlusses vom Stimmrecht in eidgenössischen Angelegenheiten erstmals bundesweit, nachdem das Bundesrecht zuvor auf das jeweilige kantonale Recht abgestellt hatte. Die vor 1978 auch für Urnengänge des Bundes geltenden kantonalen Regelungen waren weit restriktiver gewesen: Je nach Kanton hatten als Stimmrechtsausschlussgründe jede Art von Bevormundung (teilweise mit Ausnahme der Bevormundung auf eigenes Begehren), Trunksucht, Arbeitsscheu, selbstverschuldete Armengekössigkeit, Ehrenstrafen, jede Art von Straffälligkeit, notorische oder ärztlich diagnostizierte Geistesschwäche oder schliesslich Berufsausübung im Dienste ausländischer Staaten gegolten. Der neue Artikel 2 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte (BPR) passierte 1975 in der nationalrätlichen Kommission nicht ohne Opposition. Es

## **Motion Carobbio Schwerverkehr am Gotthard**

### **Motion Carobbio Autoroute du Gothard. Trafic des poids lourds**

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	87.471
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1449-1451
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 768

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.