

Kriterium, das wir anwenden können. Es wäre auch etwas schwierig zu definieren, was «widerlich» ist. Wenn Sie uns einen solchen Auftrag erteilen wollten, dass man alles, was «widerlich» ist, ausschliessen müsste, müssten wir auch die Befugnis haben, einen Experten beizuziehen. Dann müsste man sich überlegen, hier einzufügen: «Damit ist vom Bundesrat – zum Beispiel Nationalrat Moritz Leuenberger – zu beauftragen.» Ich wäre mit meinen Mitarbeitern jedenfalls überfordert. Sie haben einige Beispiele unter Hinweis auf einen bekannten schweizerischen Künstler, Walter Roderer, zitiert. Der Begriff der Widerlichkeit kommt meines Erachtens nicht in Frage. Das Uebrige haben wir mit Artikel 4 und mit den Bestimmungen hier bereits eingefangen.

Zum Antrag Neukomm: Es ist so, dass wir nicht in allen Bereichen Verbote in bezug auf Werbung haben, aber wir haben Beschränkungen. Wir verpflichten den Bundesrat, darauf Rücksicht zu nehmen bei den Bestimmungen, die er zu erlassen hat. Wir sagen das im Absatz 1; und im Absatz 3 ermächtigen wir den Bundesrat zu weiteren zusätzlichen Werbebeschränkungen.

Wir können – die Referenten haben das zu Recht gesagt – hier keine Alleingänge machen. In unserer insularen Position werden wir von aussen her auch mit Werbesendungen, Werbebotschaften – das ist heute schon so – über Satellitenrundfunk direkt eingedeckt. Es bringt – bezogen auf das Schutzobjekt – wenig, wenn wir sehr rigorose Beschränkungen haben, die weit über das hinausgehen, was im benachbarten Ausland, in der Nachbarschaft, der Fall ist. Im Euro-parat, der sich mit diesen Fragen der Harmonisierung beschäftigt, vertritt die Schweiz eine harte Linie. Auch das, was Herr Neukomm beantragt – ein direktes Verbot von Werbesendungen für Alkohol-, Tabak- und Heilmittel –, vertreten wir im Euro-parat. Aber Herr Neukomm, die Schweiz steht damit fast allein da. Ich glaube kaum, dass wir ein so rigoroses Verbot durchsetzen können. Man kann Begrenzungen, aber kaum generelle Verbote erreichen.

Es wäre nicht einzusehen und nicht zweckmässig, wenn wir in einem gesetzlichen Erlass Alleingänge verankern würden. Geben Sie dem Bundesrat den Auftrag, das zu tun, was sinnvoll und möglich ist. Dann bleibt auch die nötige Beweglichkeit für die Anpassung an europäische Entwicklungen gewährleistet!

Ich bitte Sie, diese beiden Anträge abzulehnen.

**Le président:** Nous passons à la décision, mais auparavant je dois préciser que si les propositions Gurtner et Neukomm étaient acceptées elles deviendraient lettres d et e de l'article.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag Gurtner	42 Stimmen
Dagegen	75 Stimmen

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag Neukomm	47 Stimmen
Dagegen	70 Stimmen

#### Art. 25

##### Antrag der Kommission

##### Abs. 1 bis 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

##### Abs. 4

Konzessionen, die keine Verschlüsselung der Programme vorschreiben oder den Inhalt der Programme nicht beschränken und vornehmlich die Versorgung der Schweiz oder einzelner Sprachregionen bezwecken, unterliegen der Genehmigung durch die Bundesversammlung. Diese kann Änderungen verlangen.

#### Art. 25

##### Al. 1 à 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

#### Al. 4

Les concessions qui ne prescrivent pas le codage des programmes ou ne limitent pas le contenu de ceux-ci et qui visent surtout à desservir la Suisse ou certaines régions linguistiques sont soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale. Cette dernière peut exiger des modifications.

#### Angenommen – Adopté

#### Art. 26 bis 40

##### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### Art. 26 à 40

##### Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

#### Angenommen – Adopté

#### Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	100 Stimmen
Dagegen	20 Stimmen

#### An den Ständerat – Au Conseil des Etats

87.553

### Dringliche Interpellation Giudici Förderung des Huckepackverkehrs zur Entlastung des Strassenschwerverkehrs

#### Interpellanza urgente Giudici Servizio Huckepack per sgravare il traffico pesante attraverso il San Gottardo e San Bernardino

#### Interpellation urgente Giudici Trafic des poids lourds et ferroutage

#### Wortlaut der Interpellation vom 22. September 1987

Die schwerwiegenden Auswirkungen der Ueberschwemmungen der letzten Zeit, vor allem im Kanton Uri, haben kurz- und mittelfristig zur Folge, dass der Strassenschwerverkehr blockiert bleibt und über den San Bernardino umgeleitet werden muss.

Dies wird für die unbestimmte Zeit so bleiben. Die ausserordentliche Situation verlangt auch ausserordentliche Massnahmen. Die Einrichtung des Huckepackverkehrs durch den Gotthard stellt eine wirksame Lösung dar, die sich technisch in relativ kurzer Zeit verwirklichen lässt.

Die ausserordentliche Situation berechtigt ausserdem dazu, mindestens vorübergehend «politische» Preise zu verlangen und angemessene polizeiliche Massnahmen zu treffen, damit der Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene umgeleitet werden kann.

Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass er und die SBB zur Entlastung des Strassenschwerverkehrs durch die Alpen Sofortmassnahmen ergreifen sollten?

#### Testo dell'interpellanza del 22 settembre 1987

Le gravissime conseguenze delle inondazioni recenti, specie nel Cantone di Uri, comportano a breve e media scadenza, il blocco del traffico pesante stradale e il suo dirottamento attraverso il San Bernardino.

Questa situazione permarrà per una durata imprevedibile. La situazione eccezionale impone misure eccezionali. L'istituzione di un servizio Huckepack attraverso il San Gottardo appare una soluzione efficace e realizzabile tecnicamente in tempi relativamente brevi.

La situazione eccezionale permette altresì di applicare, almeno transitoriamente, prezzi politici e misure di polizia adeguate idonei a trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

Condivide il Consiglio federale la necessità di adottare, da parte Sua e delle FFS, misure urgenti per ottenere lo sgravio del traffico pesante stradale attraverso le alpi?

*Texte de l'interpellation du 22 septembre 1987*

Les graves inondations qui se sont produites récemment, en particulier dans le canton d'Uri, ont, à court et moyen terme, pour conséquence de fermer la route du Gothard au trafic des poids lourds qui sont obligés d'emprunter le San Bernardino.

Cette situation exceptionnelle risque de se prolonger pour une durée indéterminée. Or, à situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles. La mise en place d'un service de ferroutage à travers le Gothard représente une solution efficace et techniquement réalisable en un temps relativement bref.

Une telle situation permet en outre d'appliquer, du moins à titre provisoire, des tarifs de transport et des mesures réglementaires propres à assurer un déplacement du trafic lourd de la route vers le rail.

Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas qu'il devrait prendre, de concert avec les CFF, des mesures immédiates afin de décharger la route d'une partie du trafic des poids lourds à travers les Alpes?

*Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires:* Keine – Nessuno – Aucun

*Schriftliche Begründung – Motivazione scritta  
Développement par écrit*

L'interpellante rinuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates  
vom 28. September 1987*

*Risposta scritta del Consiglio federale  
del 28 settembre 1987*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 septembre 1987*

Dal 18 settembre 1987, il collegamento stradale nella valle della Reuss, nel Cantone di Uri, è riaperto al transito, nei due sensi, delle autovetture, dei torpedoni e degli autocarri fino a 16 t.

Ciò ha portato ad un sensibile alleggerimento del traffico attraverso il San Bernardino. Ad esempio, il traffico attraverso la galleria stradale di questa località, registrato nella giornata di sabato 19 settembre 1987, è stato meno della metà di quello registrato il sabato precedente, quando cioè l'asse del San Gottardo era ancora interrotto.

La vera strettoia sulla N 2 è rappresentata dal ponte sulla Reuss, del quale è percorribile solo la corsia lato monte. Questa corsia deve smaltire l'intero traffico della strada nazionale e di quella cantonale. Allo stato attuale, non è possibile prevedere quando la N 2 potrà essere di nuovo transitabile senza restrizioni.

Il problema di un collegamento Huckepack Uri-Ticino è stato esaminato subito dopo aver conosciuto l'entità dei danni procurati dal maltempo. Occorre osservare, dapprima, che le rampe del Gottardo vengono percorse giornalmente, in media, da 225 treni viaggiatori e merci, il che costituisce una frequenza molto forte per una linea a doppio binario. Qualche riserva è ancora disponibile per quanto concerne il trasporto convenzionale di merci su carri, il trasporto di contenitori, e per il traffico Huckepack in transito attraverso la Svizzera.

Una offerta di trasporto tipo Huckepack su brevi distanze deve poter comprendere, per essere interessante, collegamenti bidirezionali abbastanza frequenti, in pratica ogni ora. In particolare, possiamo precisare quanto segue:

1. Possibilità di carico e scarico

E possibile predisporre i relativi impianti nelle regioni Arth-Goldau/Altdorf e Biasca/Bellinzona.

2. Materiale rotabile

Con i vagoni a pianale ribassato disponibili verranno formati nei prossimi giorni, a completamento degli attuali dieci treni, altri quattro treni «strada mobile» (traffico accompagnato) Basilea-Ticino. Si arriverà, con ciò, al completo sfruttamento del parco attuale. I vagoni già ordinati, e che saranno consegnati nella primavera 1988, serviranno ad ampliare l'offerta «strada mobile» in transito attraverso la Svizzera; ciò in relazione con le trattative con l'Italia circa il traffico pesante su strada. Non sono disponibili altri veicoli, né è possibile trovarne in affitto presso altre ferrovie.

Sarebbe necessario, pertanto, togliere dei vagoni dalle attuali composizioni o sopprimere collegamenti già promessi. La costruzione di nuovi veicoli richiede, nel migliore dei casi, da otto a dodici mesi.

3. Capacità sulle rampe del Gottardo

L'inserimento di 30 a 40 treni supplementari «Huckepack a breve distanza» potrebbe avvenire solo ostacolando la circolazione degli altri treni. Un'eventuale sostituzione dei treni regionali con trasporti su strada non porterebbe ad un sufficiente alleggerimento delle condizioni di circolazione. Il dirottamento su larga scala dei treni merci convenzionali su altri itinerari avrebbe per le FFS conseguenze finanziarie insopportabili, e influenzerebbe negativamente l'acquisizione per il trasporto di merci.

Occorre inoltre osservare che esistono limiti molto stretti alla circolazione di treni merci supplementari sulla tratta Olten-Berna.

I dirottamenti conseguenti all'interruzione della linea del San Gottardo hanno chiaramente dimostrato l'impossibilità di osservare gli orari sulle altre linee, già sovraccaricate.

Altro può essere il giudizio, in termini di esercizio, circa il trasporto su rotaia degli autoveicoli tra Göschenen ed Airolo allo scopo di alleggerire il traffico nella galleria stradale.

La frequenza dei treni nel traforo del San Gottardo può essere molto più elevata grazie alle brevi tratte di blocco ed alla alta velocità di percorrenza, se confrontata alla circolazione sulle rampe.

4. Conclusioni

A causa delle limitate capacità di trasporto, le FFS non sono in grado di presentare una offerta di trasporto Huckepack a breve distanza sufficientemente ampia e regolare. Per poter soddisfare a tali condizioni, sarebbe necessario sacrificare in maniera inammissibile il rimanente traffico.

**Giudici:** On. sig. Consigliere federale, Lei sa che non è nel mio stile usare parole forti. Tuttavia in questa occasione devo esprimere delusione profonda per l'atteggiamento rassegnato e attendista del Consiglio federale che è espresso nella risposta scritta alla mia interrogazione urgente.

I fatti sono a tutti noti. Le alluvioni di fine agosto hanno sconvolto i cantoni alpini, specie il canton Uri, determinando un cedimento del ponte autostradale a Wassen.

Fino al 18 settembre il traffico è stato interrotto. Poi è stato ripreso quello leggero e quello pesante fino a 16 t.

E' possibile che il traffico pesante fino a 28 t. riprenderà a pacchetti, secondo quanto discusso a Berna fra il Dipartimento e i Cantoni interessati. Quando ciò avverrà, non è dato di sapere, come è detto nella risposta alla mia interrogazione.

Davanti al Consiglio degli Stati, rispondendo ad un'interrogazione Cavelti, Ella, on. Schlumpf, ha dichiarato il 30 settembre, che, cito, «Es ist noch offen, ob die Brücke nicht doch abgerissen werden muss.». Ciò significherebbe l'interruzione, per anni, del traffico pesante sulla N 2 e gravissime difficoltà anche per quello leggero. Le conseguenze stradali disastrose sugli altri assi, a partire dal San Bernardino, sono evidenti.

Il San Bernardino, per il suo tracciato, non è idoneo a sopportare 3000 veicoli TIR al giorno, soprattutto nel periodo invernale.

E' un'ipotesi che finora non può essere esclusa, a meno che Lei oggi ci dica che quel ponte sarà agibile su due corsie anche per il traffico pesante 28 t.

La soluzione del transito anche sulla N 2 di traffico leggero, pesante a pacchetti e a ore fisse, non appare opportuna, appare anzi inquietante e pone interrogativi per la sicurezza delle persone e dei beni.

A media e lunga scadenza, il problema del traffico pesante sulla N 2 si pone comunque in termini gravi, indipendentemente dalle difficoltà attuali.

La nuova trasversale alpina, ovunque fosse costruita, non sarà realizzata prima del 2000. Secondo le previsioni del Governo ticinese già nel 2000 avremo seimila veicoli pesanti attraverso il San Gottardo.

E' incontestato che la strategia del traffico pesante Nod-Sud deve essere quella intermodale strada-ferrovia, a lungo termine, ma anche a medio termine, fino alla messa in esercizio della trasversale.

L'inversione di tendenza nell'utenza, se vogliamo evitare disagi crescenti nei prossimi 15 anni, deve essere anticipata oggi, in questi anni.

La Confederazione e le Ferrovie federali hanno l'occasione unica, partendo dall'emergenza, di orientare oggi le scelte future degli utenti del traffico pesante, inducendoli a passare al modulo strada-ferrovia.

La mia interrogazione diverge su un punto da quella dell'on. Cavelti, ma è un punto sostanziale. Essa riflette esattamente la posizione del Governo ticinese.

Noi non chiediamo un traffico combinato a breve distanza tra Erstfeld e Biasca, come ha chiesto l'on. Cavelti. Il percorso è troppo ridotto e quest'operazione non sarebbe economicamente supportabile, per altro il traffico pesante è soprattutto di transito internazionale.

Chiediamo, invece, un incremento importante del servizio intermodale frontiera-frontiera e, in questo senso, siamo d'accordo con quanto da Lei esposto al Consiglio degli Stati.

Ma questo incremento dev'essere immediato, messo in atto immediatamente, perché è necessario oggi, nell'emergenza, e utile a media scadenza per determinare un cambiamento di atteggiamento dell'utenza.

Parco veicoli: i vagoni Huckepack possono essere raddoppiati in otto mesi, secondo dichiarazioni della ditta Hupac, ed è significativo che ciò avvenga oggi e non prima.

Il traffico non equipaggiato sembra essere la soluzione del futuro e può essere pure incrementato del 20 per cento.

Il Consiglio federale dichiara nella risposta che non è possibile trovare veicoli in affitto presso altre ferrovie.

Chiedo presso quali ferrovie è stato chiesto e quale è stata la risposta di queste ferrovie.

Capacità della linea: La risposta afferma che è ancora disponibile una qualche riserva per il traffico di transito frontiera-frontiera.

Quanti treni Huckepack e con semirimorchi e casse mobili sono tecnicamente ancora accettabili oltre gli attuali?

Mi risulta pure che i treni già oggi circolanti non sono pienamente utilizzati.

Occorre quindi imporre, in questo momento di emergenza, l'uso della ferrovia.

Mi chiedo se è conciliabile cogli accordi internazionali, in un caso di emergenza come questo, imporre l'uso della ferrovia al traffico pesante di transito – almeno a quello tra le 18 e 25 t.

E, in caso negativo, non ritiene il Consiglio federale di mettere in atto subito, almeno temporaneamente, dei prezzi politici per rendere attrattivo l'uso del treno? Sarebbe questo un ritorno fra utenti stradali, non un finanziamento indiretto del trasporto passeggeri, qualora fosse questo finanziamento coperto dalla legge sul dazio dei carburanti. E infine, on. Consigliere federale, con il Governo ticinese chiedo che il Consiglio federale, oggi, non domani o fra un anno, affronti la questione di terminali di trasbordo in Germania ed in Italia, ed eventualmente in Francia.

Il nostro Governo cantonale non esclude una sua disponibilità ad esaminare un terminale nel sud del Ticino.

Per concludere, mi auguro con Lei che i tecnici e le maestranze che hanno riattivato in modo eccezionalmente rapido la linea ferroviaria possano riaprire anche il nodo di

Wassen. Ma temo che se quel ponte non sopportasse l'urto dei TIR saremo di fronte ad un autentico disastro.

Dall'emergenza traiamo quindi l'impegno di agire anche per il futuro. Non vale oggi più la massima «Il est urgent d'attendre» ma quella «Il est urgent d'agir».

**Giger:** Ich möchte an die Fragestunde vom vergangenen Montag anknüpfen. Ich habe auf das grosse Problem am Walensee hingewiesen. Bekanntlich rollt der ganze Schwerverkehr über 16 Tonnen vom Gotthard bei uns auf Nebenstrassen durch die Dörfer und weiter über den San Bernardino.

Herrn Bundesrat Schlumpf möchte ich bitten, für die Fahrt zum nächsten Weekend, das er in seinem Stöckli in Felsberg verbringt, ausnahmsweise das Auto – natürlich nicht nachts, wenn der Schwerverkehr ruht – zu benutzen. Dann wird er die ganze Katastrophe, die wir dort erleben, auch mitbekommen.

Aus der schriftlichen Antwort auf die Interpellation Giudici geht hervor, dass ein kurzfristiges Verlagern auf das Huckepacksystem am Gotthard nicht möglich ist: Erstens einmal genügt die Kapazität nicht. Zweitens sind die Verlademöglichkeiten für die Gotthardrampen nicht vorhanden, und drittens mangelt es an Rollmaterial. Also ist eine vorübergehende Verkehrsentlastung mittels Huckepack offenbar gar nicht möglich.

Wie ich in der Beantwortung der Interpellation Giudici lese, ist eine Kapazitätssteigerung auf der ganzen Strecke, also Olten–Bern, überhaupt nicht möglich: «Es sind sehr enge Grenzen gesetzt.» Es steht auch geschrieben, dass z. B. anlässlich der Katastrophe in Uri der Fahrplan auf diesem Streckenbereich nicht mehr eingehalten werden konnte. Die ganze Übung kommt mir wie eine Bankrotterklärung an das ganze Gotthardbahn-System vor.

Ich möchte an den Bericht über eine mögliche Alpentransversale erinnern, den wir 1984 in diesem Rat behandelt haben. Darin stand z. B. geschrieben, dass auf der Bahn noch grosse Ueberkapazitäten für das Huckepacksystem, für den kombinierten Verkehr, vorhanden seien und dass ein Linienentscheid noch um weitere zehn Jahre hinausgeschoben werden könnte. Heute erleben wir plötzlich, dass die Kapazitäten voll ausgelastet sind, wie das auch bereits Herr Giudici gesagt hat.

Wie lösen wir das Problem? Ich spreche jetzt natürlich vom Schwerverkehr dem Walensee entlang über die San-Bernardino-Route. Wir wissen ja, dass eine Fahrspur im Reusstal noch intakt ist, und ich begreife nicht, warum man nicht dort auch den Schwerverkehr über 16 Tonnen (bis 28 Tonnen) teilweise oder ganz passieren lassen kann. Ich möchte immerhin daran erinnern, dass ja auch der Gotthard-Strassentunnel nur zwei Fahrspuren, also nur eine Röhre, hat. Dort funktioniert ja der Verkehr auch einigermaßen gut.

Ich möchte einfach Herrn Bundesrat Schlumpf bitten, zusammen mit der Regierung vom Kanton Uri das Menschenmögliche zu tun, damit auch die Laster bis 28 Tonnen auf der Gotthard-Route verkehren können.

**Grassi:** I danni dovuti al recente nubifragio nel cantone di Uri hanno dimostrato due cose: che l'interruzione dell'asse del San Gottardo comporta il tracollo del traffico europeo nord-sud e sud-nord, e che non si può fare affidamento su una via parallela come lo potrebbe essere il San Bernardino. Ne consegue che occorre al più presto predisporre un programma globale a breve, media e lunga scadenza, con lo scopo di fornire al traffico combinato strada-ferrovia, a livello europeo, le infrastrutture adatte.

E allora, a breve scadenza, vediamo che il transito dal San Bernardino degli autocarri, dalle 16 alle 28 t., è garantito solo, con tutte le riserve del caso, fino al più tardi la metà di novembre. Dopo, la pioggia, la neve e il ghiaccio ne faranno – sig. Consigliere federale, Lei lo sa benissimo – una via del terrore e delle disgrazie.

Di conseguenza occorre prendere immediatamente delle misure per il trasporto dei veicoli pesanti e delle merci,

sull'asse nord-sud e viceversa, e scaricare con ciò il San Bernardino.

Quali misure sono ipotizzabili?

Oltre allo sfruttamento completo del materiale rotabile disponibile al quale si allude nella risposta al collega Giudici, sarebbe pensabile di chiedere in prestito dei vagoni, a pianale ribassato, da altre ferrovie statali estere per impiegarli sulla via del San Gottardo.

Per il caso di emergenza non si deve poi escludere già oggi di predisporre per il trasporto Huckepack su breve distanza, una misura temporanea che potrebbe servire anche a invogliare i camionisti a usare la ferrovia anche in futuro.

A questo scopo si dovranno pure introdurre delle misure di promozione tariffali e pubblicitarie, al fine di convogliare un massimo di traffico merci sulla ferrovia.

Ricordo che la recente chiusura della N 2 al Gottardo ha portato alla Crossair dei passeggeri che non avevano mai usate tale mezzo di trasporto o che non conoscevano la comodità e la rapidità del servizio. E questi sono rimasti fedeli clienti ancora oggi.

Così potrebbe essere anche per i camionisti e applicare il detto «provare per credere».

Se è vero che entro il 2000 saranno 5700 i veicoli pesanti che ogni giorno attraverseranno il cantone Ticino – e, cari colleghi, è una fila di 100 km –, allora occorre già oggi prevedere le misure a media scadenza poiché nei prossimi anni il traffico non tenderà a diminuire, e più presto siamo pronti ad assorbitarlo, meno saranno gli inconvenienti.

Si tratta di chinarsi seriamente su delle misure, magari un po' originali, e procedere alla loro attuazione.

Fra queste la strada mobile da confine a confine è un postulato indispensabile già per motivi ambientali. Un aumento della capacità dei trasporti intermodali al Gottardo però richiede la messa a disposizione di adeguate infrastrutture, le quali potrebbero essere ubicate a Chiasso e soprattutto a Stabio, già collegata da un tracciato ferroviario che non richiede interventi esorbitanti e che sarà il terminal di un collegamento autostradale italiano a 4 piste.

La disponibilità di infrastrutture e di personale qualificato assieme alla lunga tradizione della regione di Chiasso nel campo dei trasporti e delle spedizioni, sono premesse ottimali per una soluzione rapida ed efficiente.

E a lunga scadenza la trasversale ferroviaria alpina dev'essere decisa senza indugio e realizzata ancora entro il 2000. Con i mezzi tecnici disponibili e quelli prevedibili nei prossimi anni questo dovrebbe essere possibile. La nuova linea di grande capacità e di alte velocità dovrà essere resa attraente, anche nei costi, per trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

Per tutte queste misure a breve, media e lunga scadenza, i mezzi finanziari sono disponibili attraverso i dazi sui carburanti. Non credo che manchi la capacità delle ferrovie federali. Recentemente esse sono state capaci di ripristinare il traffico ferroviario a Wassen in tempo record.

E allora manca la volontà? Io spero di no. Il nostro obiettivo è quello di non aumentare il traffico stradale e pesante lungo l'asse del San Gottardo, a condizione però di non aumentare i veicoli al San Bernardino.

Di conseguenza, tocca alle ferrovie federali intervenire decisamente, ma non domani, sig. Consigliere federale, ancora oggi! Procuratevi i carri-merci, preparate le infrastrutture, fate circolare i treni. I ticinesi ve ne saranno grati e con loro tutti coloro che hanno a cuore il nostro ambiente.

**Bircher:** Ich möchte gegenüber unseren Tessiner Kollegen nicht etwa Spielverderber sein, aber ich möchte doch anmerken – wenn wir schon Fragen und Forderungen im Zusammenhang mit dem Huckepack-Verkehr stellen –, dass aus unserer Sicht ein etwas weiterer Rahmen gezogen werden sollte, als er nun in der Interpellation Giudici zum Ausdruck gekommen ist.

Der Bundesrat wendet sich in seiner schriftlichen Antwort richtigerweise gegen eine kurzfristige Förderung der Kurzstrecken-Huckepack-Verkehre. Er begründet das damit, dass die Freistellung von Kapazitäten die übrigen Verkehrs-

sparten in unverhältnismässiger Weise beeinträchtigen würde.

Ich möchte etwas weiter gehen und aus der Sicht unserer Fraktion eine andere Priorität in den Vordergrund rücken. Von uns aus gesehen hat eben jeder Huckepack-Verkehr, bei welchem der Verlad und der Entlad innerhalb der Schweizer Grenzen stattfindet, seine grossen Nachteile. Nehmen Sie den Vorschlag Giudici – Verladerampen beispielsweise in Altdorf und Biasca –: Danach müssen die Lastwagen noch immer ungefähr die Hälfte der Wegstrecke durch die Schweiz auf der Strasse absolvieren. Das ist natürlich bei weitem nicht die beste Lösung. Da kommen wir auch in den Clinch mit der 28-Tonnen-Beschränkung. Die Ausländer, die mit 40 Tonnagen die Schweiz traversieren möchten, werden dann für den übrigen Streckenbereich, den sie nicht auf der Schiene zurücklegen können, weiter mir ihrer Forderung an uns gelangen. Von uns aus gesehen müsste der Verkehr also viel grossräumiger von der Strasse auf die Schiene gebracht werden, also beispielsweise von Landesgrenze zu Landesgrenze, wenn Sie schon investieren wollen, oder dann, noch etwas weiter gehend, vom süddeutschen Raum in das oberitalienische Gebiet, Mailand beispielsweise.

Hier eine Anmerkung, Herr Bundesrat Schlumpf, die uns in der Antwort gefehlt hat. Wir haben das Gefühl, der Huckepack-Verkehr sei heute generell wirtschaftlich nicht mehr der günstigste. Viel sinnvoller wäre eine verkehrswirtschaftliche Lösung mit Container-Transporten. Da haben Sie keine Leergewichte, das Verhältnis zwischen Nutzlast und Tara wäre ein weit besseres, und Sie hätten auch in den meisten Fällen keine Probleme mit den Eckhöhen, mit den berühmten 3,70 m, die jetzt für die Lastwagen nicht mehr reichen. Mit geschlossenen Container-Zügen kämen Sie auch bei den 3,70-m-Tunnel-Eckhöhen bei uns noch spielend durch.

Wir sollten also längerfristig, vielleicht sogar auch im gleichen Zeitrahmen, wie es Herr Giudici für den Huckepack-Transport fordert, versuchen, viel mehr die Container-Transporte durch die Schweiz zu fördern. Dazu wäre natürlich notwendig, dass wir neben den Investitionen für Verladerampen auch betrieblich etwas abgeben für diese Transportform. Wir haben heute ja leider nur die betriebliche Vergünstigung für Huckepack-Transporte. Wenn Sie das ausdehnen würden, Herr Bundesrat Schlumpf, wäre natürlich der Anreiz für Transportfirmen gegeben, mehr ins Container-Geschäft einzusteigen und das Rollmaterial und die Container-Einrichtungen selber zu beschaffen. Heute ist beim Ueberangebot an Lastwagen für die Transportfirmen die Versuchung sehr gross, bei dieser aus unserer Sicht – ich wiederhole es – nicht wirtschaftlichsten und vor allem auch verkehrspolitisch nicht optimalen Verkehrsform zu bleiben. Es ist überflüssig zu sagen, dass natürlich auch für diese Container-Transporte der Eisenbahntunnel, die neue Eisenbahn-Alpentransversale, die notwendige Ergänzung bildet, damit diese Transporte auch zeitlich und mengenmässig besser disponiert werden können.

Das sind – gestatten Sie das, geschätzte Tessiner Kollegen – doch etwas andere Schwerpunkte, die wir im Verladeverkehr von der Strasse auf die Schiene sehen. Ich glaube, wenn wir schon dieses Thema hier traktandiert haben, musste das ebenfalls gesagt werden.

**M. Rebeaud:** Je remercie nos amis tessinois d'avoir exprimé le sentiment d'urgence. En politique, il y a des moments où ce dernier est suffisamment répandu pour que l'on puisse prendre des mesures qui, en d'autres temps, seraient impopulaires, mal comprises ou mal appliquées. Ce sentiment d'urgence, chers Tessinois, je l'éprouve encore plus que vous, certes pour des motifs inhérents au trafic, mais aussi pour des raisons en relation avec le dépérissement des forêts. Il y a longtemps que ce thème n'a plus été abordé. Hier, par hasard, nous avons eu connaissance d'un rapport déjà rédigé au mois de juin, mais qui avait été tenu secret, ou, en tous les cas, que ni les parlementaires, ni les journalistes n'avaient reçu. Aujourd'hui, certains journaux en par-

lent. Il s'intitule «Walderhaltung- und Schutzaufgaben im Berggebiet». Ce document, que je tiens à disposition de tous ceux qui s'y intéressent, montre que dans toutes les vallées des Alpes où passent quotidiennement plus de 3000 camions, les forêts protectrices sont sur le point de s'effondrer. Ce rapport est de nature à justifier des décisions extrêmes et urgentes telles que, par exemple, l'interdiction immédiate de tout trafic automobile fonctionnant à l'essence ou au diesel dans les vallées menacées. Naturellement, les ambulances, les pompiers et les hélicoptères de secours seraient exceptés.

Cette urgence est encore plus préoccupante que celle résultant du problème du trafic. Elle est liée à la survie de nos régions de montagne. Tout ce qui peut être fait pour transférer une partie du trafic de la route au rail doit être fait. J'espère que M. Schlumpf partage ce sentiment d'urgence pour des raisons de survie des Alpes aussi et non seulement pour des motifs de technique du trafic. Excusez-moi, Monsieur Schlumpf, d'exprimer ma colère et mon inquiétude; je n'ai rien à vous reprocher personnellement, mais vous êtes le représentant du Conseil fédéral. Je ne peux comprendre, ni accepter qu'un rapport d'une telle importance ait pu être tenu secret depuis au moins une année. Il a paru en juin et personne ne l'a reçu. Il doit y avoir un blocage.

Hier, à l'Institut de Birmensdorf, on m'a répondu que ce rapport avait été tiré en un nombre insuffisant d'exemplaires et que, par conséquent, il ne pouvait pas être distribué aux parlementaires, ni à d'autres personnes que des forestiers. Aujourd'hui, on apprend qu'il y en a 5000 en circulation. M. Schlumpf n'a probablement pas d'explication à me donner à ce propos, parce que cette question ne dépend pas directement de son département, mais des cachotteries de ce genre de la part de l'autorité, quel que soit le département concerné, sont irresponsables.

**Fierz:** Ich glaube, man muss die Interpellation Giudici inhaltlich noch eine Spur erweitern. Wir stehen wegen den Unwetterschäden im Kanton Uri vor gewissen Problemen. Die Bahn funktioniert noch, und jedermann tut jetzt so, wie wenn man einfach die Strasse reparieren, temporär die Bahn benützen und kurzfristig Symptomtherapie betreiben könnte.

Meine Damen und Herren, der jetzt verstorbene Direktor Bosshard von der Eidgenössischen Anstalt für das forstliche Versuchswesen, einer der wenigen mutigen Förster in diesem Land, hat mir persönlich vor drei Jahren gesagt, man könne die Gotthard-Eisenbahnroute und die Gotthard-Autobahnroute im Reusstal einfach nicht aufrechterhalten, wenn die Verschlechterung des Wald-Zustandes so weitergeht. Der Wald-Zustand hat sich regelmässig weiter verschlechtert. Gestern wie heute müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass wir über diese Verschlechterung von den verantwortlichen Behörden wissentlich im Unwissen gelassen wurden. Es ist deprimierend, dass sich das Parlament bzw. der Souverän ohne Entscheidungsgrundlagen zu für dieses Land lebenswichtigen Fragen äussern sollte. Jedenfalls würde ich die Frage von Herrn Giudici an den Bundesrat erweitern: Was gedenkt der Bundesrat zu tun, wenn die Gotthardstrecke nicht passierbar ist? Wird, wie Herr Schmidhalter gefragt hat, der Lötschberg-Simplon-Huckepack bald im Sinne einer Ausweichroute tauglich gemacht? Denkt man an einen Basistunnel? Hat sich der Bundesrat überhaupt Gedanken dazu gemacht, oder wählt er den Weg der Verdrängung von Problemen, der jetzt offiziell offenbar gegangen wird?

**Steinegger:** Zunächst möchte ich Kollegen Giger wegen der Zahlen über den Schwerverkehr am San Bernardino und am Gotthard noch etwas beruhigen. Nehmen wir nämlich die LV-Fahrzeuge, also diejenigen Fahrzeuge, die über fünf Meter lang sind, so hat sich in den letzten Wochen seit der beschränkten Inbetriebnahme der N 2 die Situation wie folgt entwickelt: Wir haben in Uri täglich 700 derartige Fahrzeuge und 1200 nach wie vor am San Bernardino. Es hat sich also wieder eine Verschiebung eingestellt. Wir diskutieren im

Zusammenhang mit dieser Interpellation Sofortmassnahmen der SBB, weil der Verkehr auf der Nationalstrasse N 2 behindert ist.

Ich möchte aber daran erinnern, dass der Alpentransit nach dem Unwetter durch ein ganz anderes Problem bedroht ist. Wir haben nämlich bei den Lastwagen in der Schweiz die Gewichtslimite von 28 Tonnen. Durch Deutschland und Italien gerät diese Gewichtslimite zunehmend unter Druck. Ich verweise auf die deutsche Note vom 16. September 1987 und auf die Forderung von Italien nach einem Korridor Chiasso-Basel. Für die Schweiz darf eine Erhöhung auf 40 Tonnen aber nicht in Frage kommen. Die Erhöhung der Gewichtslimiten hätte für unsere Transitachsen unübersehbare Auswirkungen, überdies würden wir SBB und BLS noch zusätzlich konkurrenzieren, und wir könnten den kombinierten Verkehr in Zukunft abschreiben. Wir können bei den Nationalstrassen an Bauwerken, beispielsweise im Kanton Uri, und am Lüftungssystem des Gotthard-Strassentunnels erkennen, welches die Auswirkungen eines unerwartet hohen Anteils Schwerverkehr sind. Würde die Gewichtslimite von 28 Tonnen aufgehoben und höher angesetzt, würden sich die Urner wieder gewisser Methoden des Morgartenkrieges erinnern – nur sind bei uns die Hänge steiler und die Steine grösser!

Bundesrat Schlumpf wird bei seinen Verhandlungen vom 16. Oktober dieses Jahres in Deutschland bei der Ablehnung der 40-Tonnen-Limite von der grossen Mehrheit in diesem Saal voll unterstützt. Die Schweiz nimmt nämlich keineswegs eine Verweigerungshaltung ein. Wir bieten auf Strasse und Schiene leistungsfähige und billige, sprich subventionierte Verkehrsträger. Die Kapazität des kombinierten Verkehrs wird laufend gesteigert und der Entscheid über den Alpenbasistunnel vorbereitet. Es ist zweckmässig, auch noch kurz auf diese Zusammenhänge hinzuweisen!

**Schärli:** Als direktbetroffener Vertreter aus dem Bereich Strassennutzverkehr stelle ich fest, dass sich der Bundesrat und insbesondere Bundesrat Schlumpf redlich und soweit wie möglich einsetzen. Sie machen möglich, was in der Verteilung des Güterverkehrs überhaupt machbar ist.

Wir müssen uns überlegen, dass die immer grösser werdende Nachfrage im Güterverkehr innerschweizerisch und im Transit – verursacht durch unser Konsumbedürfnis – sehr schwierig zu lenken ist. Was lässt sich hinsichtlich Strasse/Schiene steuern? Langfristig gesehen sind wenige Varianten vorhanden. Wir müssen uns überlegen: Im binneneconomischen Gütertransport werden jährlich 400 Millionen Tonnen Waren vom Produzenten zum Konsumenten geführt. Heute werden von diesen 400 Millionen Tonnen etwa 11 Prozent auf der Schiene transportiert. Stellen Sie sich jetzt einmal vor, bei einer Verdoppelung der Verlagerung auf den Schienenverkehr hätten wir erst etwas über 20 Prozent der Güter auf der Schiene und immer noch gut 70 Prozent der Güter auf der Strasse. Hinzu kommt das jährliche Wachstum. Deshalb ist es vor allem dringend notwendig, dass sich der öffentliche Verkehr der ganzen Angelegenheit annimmt und die Zuwachsrate zu meistern versucht. Bleiben wir auch beim Huckepack auf dem Boden der Realität! Auch die Möglichkeiten im Transit müssen wir realistisch sehen. Es sind wenige Prozent der Güter, die im Transit auf der Strasse über oder durch unsere Alpen – Gotthard, Simplon, Grosse Sankt Bernhard, San Bernardino – transportiert werden, also nur 700 000 Tonnen: 700 000 Tonnen Transit stehen 400 Millionen Tonnen im Binnenverkehr gegenüber! Es besteht zudem die Gefahr, dass mit unseren verbesserten Huckepack-Möglichkeiten Verkehr zum Beispiel vom Brenner abgezogen wird, weil es interessant wird, den kürzesten Weg durch die Schweiz zu wählen.

Ich habe auch noch ein anderes Anliegen, Herr Bundesrat Schlumpf, und ich bitte Sie, dieses etwas anzuschauen. Mit den vielen Vorschriften und Verboten im Strassennutzverkehr verschieben wir unsere Arbeitsplätze ins Ausland, weil die ausländischen Transporteure nicht zu den gleichen Bedingungen wie die Schweizer im schweizerischen Ver-

kehr fahren müssen. Sie haben schon bei den Abgas- und Lärmvorschriften Vorteile, aber natürlich auch ganz andere Spieße bei den finanziellen Belastungen.

Zum Schluss noch ein Frage, Herr Bundesrat Schlumpf, zu Ihrer Antwort auf die Interpellation Giudici. Die Finanzdelegation hat vor kurzer Zeit die BLS, d. h. die Bern-Lötschberg-Simplon-Linie, und ihre Leistungsfähigkeit bewundert und dabei mit Erstaunen festgestellt, dass die Kapazitäten als Ausweichmöglichkeit bei weitem nicht ausgenutzt werden. Wäre nicht hier noch eine Möglichkeit gegeben, um die kürzeste Linie Nord-Süd zu entlasten?

**Aliesch:** Nach den Unwetterschäden Ende August dieses Jahres im Urnerland hat die San-Bernardino-Route sozusagen den ganzen Nord-Süd-Transitverkehr übernommen. Heute ist wieder eine gewisse Entlastung eingetreten. Wir Bündner und die St. Galler haben eigene Erfahrungen mit diesem Schwerverkehr machen können. Ich möchte aus Bündnersicht auf drei Problemkreise hinweisen, die eigentlich getrennt zu betrachten wären, die indessen miteinander verbunden sind. Es sind erstens Kapazitätsprobleme, zweitens sind es verkehrstechnische Aspekte, und drittens handelt es sich um die Sicherheit der Verkehrswege.

Zuerst zu den Kapazitätsproblemen der Verkehrssysteme: Wir haben heute am Gotthard einen schlimmen Engpass beim Wassener Viadukt. Dort sind nur zwei Spuren benützbar; dazu kommt noch der Pannestreifen. Diese Situation ist vor allem wegen des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer gefährlich. Nun möchte ich Sie aber auf die Situation am San Bernardino hinweisen. Dort haben wir ebenfalls nur zwei Spuren, häufig ohne einen Pannestreifen, und eine Kantonsstrasse, die kaum benützbar ist. Das Kapazitätsproblem ist jedoch nur das eine. Hinzu kommen die verkehrstechnischen Aspekte. Der Gotthard ist eine Autobahn, gebaut nach europäischen bzw. schweizerischen Normen. Sie ist für den Schwerverkehr geeignet. Am San Bernardino – das ist die grosse Gefahr – haben wir starke Steigungen, lange und starke Gefälle, enge Kurven; es ist eine Bergstrasse, die für einen massiven Schwerverkehr nicht geeignet ist.

Nun komme ich zum dritten und für mich wichtigsten Punkt: Im Zusammenhang mit verkehrstechnischen Aspekten und Kapazitätsfragen steht für mich der Sicherheitsaspekt eindeutig im Vordergrund. Ich habe Stauungen noch allemal lieber als Tote auf unseren Strassen. Sie müssen sehen: Der San Bernardino ist baulich und verkehrstechnisch vor allem für ausländische Lastwagen absolut ungeeignet. Diese Lastwagen sind den Anforderungen dieser Bergstrecke technisch nicht gewachsen. So kommt es immer wieder auf den langen Gefällen zu schwersten Unfällen. Es ist beinahe ein Wunder, dass wir bis heute noch keine Toten zu beklagen haben.

Wir Bündner wollen kein Schwarzpeter-Spiel; wir wollen die Probleme, die wir heute haben, gemeinsam mit den Urnern und mit dem Bund lösen. Ich meine aber, dass bei der zukünftigen Bewirtschaftung der Verkehrssysteme die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Vordergrund stehen sollte.

Ich möchte deshalb Herrn Bundesrat Schlumpf anfragen, ob er vielleicht sogar die Zusicherung abgeben kann, dass spätestens bei Wintereinbruch die schweren ausländischen Lastwagen nicht mehr gezwungenermassen auf der San-Bernardino-Route verkehren müssen.

Zum zweiten: Ich habe darauf hingewiesen, dass die ausländischen Lastkraftwagen für die Bergstrecke San Bernardino zu wenig gut ausgerüstet sind; die Bremsen versagen sehr oft. Ich frage Herrn Bundesrat Schlumpf an, ob es nicht möglich wäre, den Transit ausländischer Lastwagen über die San-Bernardino-Route zu verbieten, welche die technischen Anforderungen, wie wir sie heute in der Schweiz an Lastwagen stellen, nicht erfüllen. Bei uns in der Schweiz müssen die Lastkraftwagen beispielsweise pro Tonne Gesamtgewicht 10 PS haben. Ich bin der Auffassung, dass sich der notwendige Kontrollaufwand angesichts der

Gefährdung, die uns die ausländischen Lastwagen bringen, verantwortbar ist.

Schliesslich danke ich Herrn Bundesrat Schlumpf für seine bisherigen Bemühungen. Wir Bündner wollen nichts erzwingen, aber wir sollten unser Möglichstes tun, damit unter den heutigen Gegebenheiten eine möglichst hohe Verkehrssicherheit am San Bernardino und am Gotthard erreicht wird.

**Bundesrat Schlumpf:** Eigentlich wäre der Stoff, den Sie mit Ihren Voten ausgebreitet haben, gerade richtig für eine ausgewachsene Verkehrsdebatte. Das war aber nicht Ihre Meinung; am heutigen Tag ohnehin nicht. Vieles, was hier zur Diskussion gestellt wurde, haben wir bereits in anderem Zusammenhang beantwortet. Ich will so kurz wie möglich zu den aufgeworfenen Fragen Stellung nehmen.

Nationalrat Giudici, die Regierungen der Kantone Uri, Tessin und Graubünden machen zusammen mit uns alles überhaupt Mögliche, um den Verkehr schrittweise wieder in Gang zu bringen. Heute ist die Nationalstrassenbrücke bei Wassen talseits kaputt und die Kantonsstrasse ebenfalls demoliert. Personenwagen, Cars und Lastwagen bis 16 Tonnen können aber passieren. Ferner steht die N 13 – ich werde auf dieses Problem kurz zurückkommen – zur Verfügung.

Zur Nationalstrassenbrücke bei Wassen: In einigen Wochen können wir definitiv sagen, ob sie repariert werden kann oder ob sie auf der Talseite neu gebaut werden muss. Davon hängt natürlich auch die Zeitdauer dieser Beschwerden ab. Zur Kantonsstrasse: Diese sollte raschmöglichst instandgestellt werden. Es ist keine eidgenössische Hauptstrasse; das hat finanzielle Konsequenzen für den Kanton Uri. Wir dürfen den Kanton Uri hier nicht hängen lassen. Das steht dann in Zusammenhang mit der Sondervorlage, die wir bringen. Die Kantonsstrasse muss also so rasch wie möglich repariert werden, damit wir das Zusammentreffen von Durchgangs-, Lokal-, Regional- und Baustellenverkehr auf der halben Wassener Nationalstrassenbrücke eliminieren können. Der Werk- und Regionalverkehr muss so rasch wie möglich auf die Kantonsstrasse verlegt werden. Finanziell müssten wir dafür geradestehen, wir können es nicht den Urnern überlassen.

Beim Huckepack-Verkehr: Da sind offenbar einige Missverständnisse entstanden. Wie in unserer schriftlichen Antwort dargelegt, können wir die Kapazität beim Huckepack-Verkehr stark steigern, aber nur entweder-oder: entweder den Langstrecken-Huckepack – also Grenze-Grenze – oder dann kurzfristig einen Kurzstrecken-Huckepack – Reusstal in den Raum Bellinzona. Für beides ist die Infrastruktur, und zwar auf der Reusstalseite bei den Rampen, nicht vorhanden; der Tunnel und der Ausbau in der Leventina würden genügen, aber die Rampen im Reusstal nicht.

Nach unserer Politik muss der Langstrecken-Huckepack Grenze-Grenze gefördert werden. Sie haben dieser Tage gehört oder gelesen, dass ab sofort bereits eine Verdoppelung möglich ist. Für diese zusätzlichen Kapazitäten Huckepack Grenze-Grenze haben wir auch das Rollmaterial. Wir hätten aber nicht genug Rollmaterial, um auch noch zusätzlich – innert einiger Wochen – einen Kurzstrecken-Huckepack auf die Beine zu stellen.

Diese Politik verfolgen wir schon seit langem. Das ist nichts Neues.

Perciò vorrei dire, signor Grassi, non c'è un limite da parte dei cantoni, dei governi o del Consiglio federale, ma c'è un limite delle capacità a disposizione. Il Suo appello di non cominciare con le misure necessarie adatte solo domani, ma già oggi, è giusto. Sono dello stesso punto di vista – non domani, ma neanche oggi. Il Consiglio federale ha cominciato con quella politica già da tanto tempo.

Die Förderung des kombinierten Verkehrs ist wahrhaftig keine Erfindung von heute, wir fördern ihn doch seit vielen Jahren, so dass wir auch seit vielen Jahren Zuwachquoten beim Huckepack von 10, 12, 15 Prozent pro Jahr haben. Das ist möglich, weil Sie mit dem Leistungsauftrag SBB 1987 beispielsweise den Huckepack-Verkehr auch als gemein-

wirtschaftliche Leistung anerkannt haben, die wir also auch abgelten können.

Wir tun mit den betroffenen Kantonsregierungen alles, um die Verkehrsmisere – es ist eine – zwischen Nordschweiz und Tessin und natürlich auch für den Transit zu beheben. Noch zu den Fragen von Herrn Giudici in seiner Interpellation: Das Rollmaterial, das uns im nächsten Frühjahr zusätzlich zur Verfügung steht, ist natürlich längst bestellt. Das erlaubt eine weitere Erhöhung der Kapazität – gemäss unserer Politik Grenze-Grenze. Die Regierung Ihres Kantons ist damit einverstanden.

Nationalrat Bircher, der Bundesrat und ich besonders teilen Ihre Auffassung, Huckepack-Verkehr als Verlad des Gefährts ist langfristig nicht die optimale Lösung. Längerfristig muss der Schwerpunkt auf kombinierten Verkehr durch Grossbehälter, durch Container, durch Wechselaufbauten usw. gelegt werden. Trotzdem wird es auch langfristig für bestimmte Güter, im Hinblick auf die Feinverteilung am Zielort, einen Huckepack-Verkehr geben, der marktgerecht ist. Kurzfristig muss im Hinblick auf die Marktgegebenheiten und die Kapazitäten der Strassen der Huckepack-Verkehr weiter gesteigert werden.

Nationalrat Rebeaud, beim Bericht Walderhaltung/Berggebiete – ich habe ihn natürlich – geht es nicht um die Alternative Geheimhalten oder Nicht-Geheimhalten, sondern um eine ganz andere Fragestellung, wie übrigens bei vielen Berichten: Das Nicht-sofort-Publizieren, nachdem ein solcher Bericht von der betreffenden Fachstelle herausgegeben worden ist, hat mit Geheimhalten oder Verheimlichen überhaupt nichts zu tun. Man erwartet von uns – wie auch Herr Fierz – zu solchen Berichten auch eine Meinungsäusserung, eine Stellungnahme. Wir schiessen bei ernsthaften Fragen nicht aus den Hüften. Uebrigens betrifft das ja nicht mein Departement, ich verteidige hier niemanden, sondern lege die Haltung des Bundesrates dar. Wir betreiben keine Geheimhaltung, wir legen die Unterlagen dann auf den Tisch, wenn wir auch zu einer Stellungnahme in der Lage sind. Es handelt sich also hier nicht um eine Indiskretion.

Nationalrat Fierz, keine Symptomtherapie – ich teile diese Meinung. Hören wir doch auf mit Schnellfeuer mit wechselnden Zielen – je nach der Windrichtung in der Oeffentlichkeit. Gerade im so wichtigen Umweltbereich bringt das nichts. Es nützt gar nicht, wenn wir heute einen Schuss hinausboillern. Wir müssen gesamthafte Politiken nachhaltig und auch beharrlich verfolgen.

Herr Fierz, der Bundesrat macht das. Sie fragen, ob wir im Sinne hätten, die Frage einer Eisenbahn-Alpentransversale gelegentlich vorzulegen, oder ob der Bundesrat weiterhin den Weg der Verdrängung wähle. Das ist nicht eben freundlich, Herr Fierz, ich antworte daher auch unfreundlich: Es ist nicht gerade parlamentswürdig, wenn man das Studium der Akten, die man zu Hause hat, immer wieder verdrängt und nicht zur Kenntnis nimmt, was dieser Bundesrat Ihnen seit Jahr und Tag zu seiner Verkehrspolitik dutzendfach unterbreitet hat, und wenn man nicht zuhört, wenn der Departementschef hier – noch in dieser Woche – einmal mehr lang und breit, bei entsprechenden Vorstössen, darlegt, welche Prioritäten er hinsichtlich Transitpolitik setzt – die Prioritäten hinsichtlich Fertigstellung der Nationalstrassen, «Bahn 2000», neue Eisenbahn-Alpentransversale. Sie sind einer der wenigen in diesem Lande, die noch nicht wissen, dass der Bundesrat dem Parlament im nächsten Jahr eine Vorlage mit einem Baubeschluss für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale unterbreiten wird. Von «verdrängen», von «sich gelegentlich einmal auf den Weg machen», Herr Fierz, kann gar keine Rede sein. Wir haben uns früh – das habe ich schon Herrn Grassi gesagt – auf den Weg gemacht. Das war unsere Pflicht. Ich rühme mich oder den Bundesrat deswegen nicht, aber machen Sie uns deswegen auch keine Vorhaltungen.

Nationalrat Steinegger, ich danke Ihnen für den Rückhalt, den Sie mir für das Ministertreffen von nächster Woche geben. Wir machen bei der Tonnage ganz sicher keine Konzessionen. Das wäre von der Sache her einfach nicht zu

vertreten. Es kann doch von uns auch gar nicht verlangt werden.

Bei allen verkehrsbeschränkenden und anderen Bestimmungen (Ruhezeiten, Geschwindigkeiten, Masse und Gewichte) haben wir uns immer ausnahmslos an das elementare, völkerrechtliche Prinzip der Nichtdiskriminierung gehalten. Sowohl die Inländer wie alle Ausländer werden gleich behandelt. Im Ausland akzeptieren wir das doch auch. Unsere Camionneure im Ausland müssen die jeweiligen Landesvorschriften auch akzeptieren. Das ist in Ordnung. Wir beanspruchen für uns lediglich das Recht, auch in der Frage der Tonnagen eine Ordnung beizubehalten, die bereits seit Jahrzehnten besteht – mit Blick auf Gegebenheiten, die nichts anderes erlauben. Dabei wird es bleiben. Der Bundesrat wird diese Politik standhaft weiter verfolgen. Nationalrat Schärli, auch Ihnen möchte ich für die lebenswürdige Anerkennung und Unterstützung danken. Sie haben mit Recht gesagt, wir hätten europäisch gesehen wenig Spielraum. Wir könnten wenig anbieten – aber wenn wenig, so doch Bedeutendes: eine Fertigstellung unseres Nationalstrassennetzes, von unserem Parlament beschlossen und in vollem Gange, zudem die «Bahn 2000», um Kapazitäten für den Durchgangsverkehr (Beispiel Basel–Olten–Bern) zu steigern, sowie eine neue Alpenbahntransversale.

Sie meinten, zu viele Verbote provozierten Abwanderungen. Das zeigt, dass in der europäischen Verkehrspolitik eine Harmonisierung der Vorschriften unerlässlich ist. Ich frage mich immer wieder, warum man gerade auf dem Gebiet des Verkehrs – wo Harmonisierung am einfachsten möglich sein sollte, weil vergleichbare Gegebenheiten vorliegen – nicht rascher vorankommt.

Zu Ihrer dritten Frage. Bei der BLS haben wir tatsächlich noch Reserven. Engpässe bestehen vor allem auf der Zubringerstrecke Olten–Bern. Mit der Neubaustrecke von «Bahn 2000» möchten wir das bewältigen. Lötschberg und Simplon stellen aber Reserven dar, die wir schrittweise ausbauen und ausnützen wollen.

Zur Ueberlegung von Nationalrat Giger: Ich verspreche Ihnen, dass Ihre Empfehlung ernst genommen wird. Meine nächste Heimfahrt ins «Stöckli» nach Felsberg werde ich im Auto absolvieren; dabei werde ich die Verkehrssituation am schönen Walensee – die ich einmalhin von Strasse und Schiene her kenne – wieder einmal persönlich in Augenschein nehmen.

Sie haben den Bericht des Bundesrates aus dem Jahre 1983 zitiert. Wir gehen einer neuen Legislatur entgegen. Wenn ein neuer Zeitabschnitt kommt, fasst man immer gute Vorsätze. Herr Giger, nehmen Sie als guten Vorsatz diesen Bericht 1983 zur Hand, und lesen Sie ihn wieder einmal. Sie sehen dann, dass mit keinem Wort darin geschrieben steht, der Linienwahlentscheid sei um etwa 10 Jahre zu verschieben oder es seien für den Huckepack Kapazitätsreserven vorhanden, die vor dem Jahr 2000 den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale unnötig machen. Diese Argumentation begegnet mir immer wieder. Lesen Sie Seite 49 und 50. Wir sagten nicht, wir würden später einen Linienwahlentscheid bringen. Das Zentrale dieses Berichtes war: Wir bringen keinen Linienwahlentscheid, weil er nichts einbringt. Wir bringen einen Baubeschluss, der die Linienwahl enthält. Nur ein Baubeschluss folgt dem Prinzip: *hic Rhodos hic salta!* Diese Gelegenheit haben Sie im nächsten Jahr. Die Botschaft mit dem Baubeschluss kommt, aber – aus den dort dargelegten Gründen – nicht im Sinne einer vorgezogenen Linienwahlentscheidung.

Nationalrat Aliesch: Sie dürfen sicher sein, dass diese besonders an der N 13 (San Bernardino) bestehenden Sicherheitsprobleme sehr ernst genommen werden.

Zu Ihren konkreten Fragen: Eine Beschränkung für den Schwerverkehr auf der San-Bernardino-Route ist nicht möglich. Wir würden damit die grössten internationalen Konflikte auslösen. Solange die N 2 nicht wieder zur Verfügung steht, müssen Ausweichmöglichkeiten bestehen. Wir müssen im europäischen Rahmen solidarisch sein. Das wollen wir sowieso in der ganzen Verkehrspolitik. Eine Kontrolle

dieser Lastwagen im Einzelfall – ob sie unseren technischen Anforderungen entsprechen, nach unserer Gesetzgebung müssen sie das ja – wäre nicht praktikabel. 2000 Camions pro Tag zu kontrollieren, wäre aus zeitlichen und personellen Gründen nicht möglich.

Wir rechnen damit, dass wir Ende Oktober die künftige Entwicklung N 2 Reusstal–Leventina auch in zeitlicher Hinsicht beurteilen können und dass wir schrittweise Entlastungen in Dienst stellen können, welche das Problem an der San-Bernardino-Route entschärfen. Solange müssen sich aber Bündner und St. Galler gedulden und Solidarität üben.

**Fierz:** Ich danke für die väterliche Ermahnung. Ich kenne diese Transversalenpläne. Herr Schmidhalter kann Ihnen auch bestätigen, dass ich selbst Detailfragen über Tunnelprofile des Simplons mit ihm besprochen und Vorschläge dazu eingebracht habe.

In der Interpellationsantwort fehlt der Hinweis, dass die Gotthardroute permanent in Gefahr ist. Eigentlich hätte ich gerne gelesen, dass man sich in dieser Situation weiterreichende Gedanken machen muss. Zudem wurde laut Presseberichten und gemäss persönlicher Erfahrung ein Versteckspiel mit diesen Informationen getrieben. Das wurde von verschiedener Seite öffentlich und unwidersprochen bestätigt.

**Bundesrat Schlumpf:** Herr Fierz, ich nehme Ihre Erklärung selbstverständlich entgegen – im Alter wird man ohnehin mildtätig, und als Bergler ist man das ja «einewäg». Ich habe mir aber notiert, dass Sie gesagt haben: «Oder wählt der Bundesrat weiterhin den Weg der Verdrängung?» Das hat mich «auf die Palme gebracht», weil ein Bundesrat den Weg der Verdrängung nicht wählt.

**Le président:** Monsieur l'interpellateur est-il satisfait? – Monsieur Giudici est partiellement satisfait, cette interpellation est ainsi liquidée.

86.239

**Parlamentarische Initiative (Christinat)  
Schutz der schwangeren Frauen und Mütter  
Initiative parlementaire (Christinat)  
Protection des femmes enceintes et des mères**

*Wortlaut der Initiative vom 12. Dezember 1986*

Gestützt auf Artikel 21bis des Geschäftsverkehrsgesetzes und Artikel 27 des Geschäftsreglementes des Nationalrates reiche ich folgende Initiative in der Form des ausgearbeiteten Entwurfes ein:

Arbeitsgesetz (822.11)

Art. 35 Abs. 2 (neu)

Der Mutterschaftsurlaub dauert 16 Wochen, wovon mindestens 10 Wochen nach der Geburt bezogen werden müssen.

*Texte de l'initiative du 12 décembre 1986*

Conformément à l'article 21bis de la loi sur les rapports entre les conseils et à l'article 27 du règlement du Conseil national, je dépose l'initiative individuelle suivante sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces:

Loi fédérale sur le travail (822.11)

Art. 35, 2e al. (nouveau)

Le congé maternité est de 16 semaines dont 10 semaines au moins après l'accouchement.

Herr **Leuenberger**-Solothurn unterbreitet im Namen der Kommission für soziale Sicherheit den folgenden schriftlichen Zwischenbericht:

1. Am 12. Dezember 1986 reichte Frau Nationalrätin Christinat eine parlamentarische Initiative ein, mit welcher sie eine Aenderung des Arbeitsgesetzes verlangt, wonach der Mutterschaftsurlaub 16 Wochen dauert, wovon mindestens 10 Wochen nach der Geburt bezogen werden müssen.

2. Die Kommission für soziale Sicherheit befasste sich an ihren Sitzungen vom 6. Mai und 26. August 1987 mit dieser Initiative. Dabei stellte sie fest, dass die Initiative einen engen Zusammenhang mit dem von den eidgenössischen Räten im Rahmen der Revision des Krankenversicherungsgesetzes beschlossenen Mutterschaftstaggeld hat. Gegen diese Revision ist nun aber bekanntlich das Referendum ergriffen worden und zustande gekommen; die Volksabstimmung findet am 6. Dezember 1987 statt. Die Kommission erachtet es nicht als sinnvoll, über die parlamentarische Initiative zu entscheiden, bevor der Ausgang dieser Abstimmung bekannt ist.

*Antrag der Kommission*

Die Kommission für soziale Sicherheit beantragt Ihnen deshalb, die Frist für die Einreichung ihres Berichtes, welche gemäss Artikel 21ter Absatz 1 des Geschäftsverkehrsgesetzes in der Herbstsession 1987 abläuft, bis zur Frühjahrs-session 1988 zu verlängern und das Geschäft im Rat erst dann zu behandeln.

*Proposition de la commission*

C'est pourquoi la Commission de la sécurité sociale vous propose de prolonger jusqu'à la session de printemps 1988 le délai qui lui est imparti pour vous présenter son rapport, délai qui, selon l'article 21ter, 1er alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils, serait échu à la session d'automne 1987. Le Conseil pourrait ensuite traiter cet objet.

*Angenommen – Adopté*

87.466

**Motion Uchtenhagen  
BVG. Berücksichtigung  
der Teilzeitbeschäftigten  
LPP. Régime des salariés  
à temps partiel**

*Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1987*

Der Bundesrat wird eingeladen, die nötigen gesetzlichen Aenderungen vorzuschlagen, die eine bessere Berücksichtigung der Interessen von Teilzeitbeschäftigten und Kleinverdienern bei der beruflichen Vorsorge gewährleisten würden. Das Berufliche Vorsorge-Gesetz wäre dahingehend zu ändern, dass

- die Grenzbeträge des koordinierten Lohnes proportional zum Beschäftigungsgrad festgesetzt werden;
- der untere Grenzbetrag die Höhe eines halben Jahreslohnes nicht übersteigen darf.

*Texte de la motion du 17 juin 1987*

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une révision de la loi qui permette de mieux tenir compte, pour ce qui est de la prévoyance professionnelle, des intérêts des salariés travaillant à temps partiel ou ayant un bas revenu.

La loi sur la prévoyance professionnelle devrait être modifiée comme il suit:

- fixer les montants-limites du salaire coordonné proportionnellement au degré d'activité;
- le montant-limite inférieur ne doit pas être supérieur à la moitié du salaire annuel.

## **Dringliche Interpellation Giudici Förderung des Huckepackverkehrs zur Entlastung des Strassenschwerverkehrs**

### **Interpellation urgente Giudici Trafic des poids lourds et ferroutage**

### **Interpellanza urgente Giudici Servizio Huckepack per sgravare il traffico pesante attraverso il San Gottardo e San Bernardino**

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	87.553
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1423-1430
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 749

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.