

Präsident: Herr Ruffy ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

88.529

Interpellation Müller-Meilen

Transitgüterverkehr

Trafic des marchandises en transit

Wortlaut der Interpellation vom 22. Juni 1988

Aus der Europäischen Gemeinschaft ist der Druck auf die Schweiz, die Gewichtslimite von 28 Tonnen für Lastwagen aufzuheben, im Steigen begriffen. Ist der Bundesrat weiterhin fest entschlossen, an dieser aus Umweltschutzgründen wichtigen Limite festzuhalten, wie er bisher immer versichert hat?

Welche Massnahmen hält er bis zur geplanten Inbetriebnahme einer Alpenbahnbasislinie in etwa fünfzehn Jahren für denkbar, um dem Druck der EG besser widerstehen zu können?

Wie wäre beispielsweise eine durchgehende Bahnlinie mit 4 m Eckhöhe für den Huckepackverkehr realisierbar und zu welchen Kosten?

Texte de l'interpellation du 22 juin 1988

Les pressions qu'exercent les Communautés européennes pour inciter la Suisse à supprimer la disposition limitant à 28 tonnes le poids des camions autorisés à circuler sur son territoire vont croissant. Le Conseil fédéral est-il toujours fermement décidé à maintenir cette limitation importante pour la protection de l'environnement, ainsi qu'il l'a toujours affirmé jusqu'ici?

Quelles sont, selon lui, les mesures qui pourraient être prises ces quinze prochaines années environ, d'ici à la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire de base à travers les Alpes, pour permettre à la Suisse de mieux résister aux pressions des CE?

Dans quelles conditions serait-il par exemple possible de réaliser une ligne ferroviaire de transit pour le feroutage permettant le chargement de camions d'une hauteur d'angle de 4 mètres et quel en serait le coût?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dormann, Giger, Kühne, Spoerry, Stamm, Steinegger, Wanner, Zwingli (8)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988

1. Der Bundesrat ist entschlossen, die Gewichtslimite von 28 Tonnen im Strassenverkehr beizubehalten. Diese im internationalen Vergleich niedrige Limite hat sich bewährt. Sie soll einen sicheren und flüssigen Strassenverkehr gewährleisten und die verursachten Immissionen (Abgase, Lärm, Rauch, Erschütterungen, Strassenschäden) sowie die Verkehrsbehinderungen in vertretbaren Grenzen halten.

Die niedrige 28-Tonnen-Limite für Fahrzeugkombinationen (Anhängergzüge und Sattelmotorfahrzeuge) und die relativ hohen Gewichtslimiten für Einzellastwagen (z. B. 25 t für dreiachsige Lastwagen mit zwei angetriebenen Achsen) unterstützen eine verkehrspolitisch sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse.

Deshalb kann eine Heraufsetzung der 28-Tonnen-Limite aus verkehrspolitischen, ökologischen und verkehrspolitischen Gründen nicht in Frage kommen. Dies hat der Bundesrat letztmals am 14. November 1988 bekräftigt. Der Bun-

desrat hat Kenntnis genommen von der Resolution des Europäischen Parlamentes vom 16. November 1988. Er bedauert diese Stellungnahme, sie führt nicht zu einer Änderung seiner Haltung.

2. Der Bund fördert den Huckepackverkehr bereits heute, damit den Strassenfahrzeugen, welche unsere Gewichtslimite von 28 Tonnen überschreiten, eine möglichst marktfähige Transitalternative auf der Schiene zur Verfügung steht. Im Leistungsauftrag 1987 an die SBB wird der Huckepackverkehr dem gemeinwirtschaftlichen Bereich zugeordnet. Der Bund entschädigt die SBB für die ungedeckten Kosten, damit sie den Huckepacktransport vermehrt nach verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten betreiben können. Es wurden auch gezielte Preissmassnahmen beschlossen, um das Huckepackangebot attraktiver zu gestalten. Der Bund gewährt ausserdem Investitionsbeiträge an Verladeanlagen des Huckepack- und Grosscontainerverkehrs.

Der Bundesrat ist aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen weiterhin entschlossen, den Huckepackverkehr zielstrebig zu fördern. Für eine zusätzliche Verlagerung von Strassenschwerverkehr auf die Schiene wurden kurz- bis mittelfristig erhebliche Kapazitäten geschaffen. Zu erwähnen sind die etwa 1990 fertiggestellte Doppelspur der Lötschbergbahn, der Bau des neuen Rangierbahnhofes in Domodossola und der Ausbau der italienischen Zufahrten zum Simplon und zum Gotthard (zweiter Monte-Olimpino-Tunnel).

Dem Alpentransit dienen künftig auch die im Konzept «Bahn 2000» geplanten Neubaustrecken Muttenez–Olten und Rothrist–Mattstetten sowie die verschiedenen Verbesserungen an der bestehenden Infrastruktur.

Ein signifikanter Sprung, nicht zuletzt in bezug auf die Qualität der Transportleistung, wird allerdings erst mit dem Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale möglich sein. Zur Verwirklichung dieses Vorhabens wird der Bundesrat den eidgenössischen Räten 1989 nach Abschluss der Vernehmlassung und nach den Gesprächen mit den Regierungen der Nachbarstaaten seine Anträge unterbreiten.

Wir können es indessen nicht beim heutigen Transitangebot bewenden lassen. Die SBB und die BLS wurden deshalb beauftragt, Uebergangsstrategien zu erarbeiten, damit die Schweiz in den Verhandlungen mit der EG darlegen kann, welche Angebotsverbesserungen bis zur Inbetriebnahme einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale noch möglich sind. Gegenstand der Untersuchungen ist auch die Schaffung eines Vier-Meter-Huckepackkorridors von Grenze zu Grenze, damit alle Strassenfahrzeuge mit den in der EG üblichen Abmessungen ohne Einschränkung zum Transport angenommen werden können.

Eine erste Beurteilung der Untersuchungen zeigt, dass ein solcher Korridor grundsätzlich sowohl auf der Gotthard- als auch auf der Lötschberg/Simplon-Achse und auf der Umfahrroute via Jura-Südfuss–Lausanne–St. Maurice–Brig-Iselle realisierbar ist.

Die Ausweitung des Lichtraumprofils der Gotthardbahn für Lastwageneckhöhen von vier Metern wäre aber mit grossen bautechnischen und bahnbetrieblichen Schwierigkeiten verbunden. Sie wäre auch erst nach langer Bauzeit mit entsprechend hohem Aufwand möglich.

Die technisch-betrieblichen Abklärungen für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor sind noch nicht abgeschlossen. Auf internationaler Ebene ist auch die Frage zu klären, ob ein solches Angebot von den Nachbarländern angenommen wird. Vor allem Italien ist da angesprochen, da der Huckepack-Terminal Iselle auf seinem Territorium zu stehen käme. Der Bundesrat wird die Entscheidungsgrundlagen für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor so rasch als möglich bereitstellen.

3. Angaben über die zu realisierenden Massnahmen und deren Kosten sind erst möglich, wenn die laufenden Untersuchungen über die in Betracht fallenden Uebergangsstrategien abgeschlossen sind.

Müller-Meilen: Ich möchte dem Bundesrat für seine interessante Antwort danken. Ich bin ihm vor allem dankbar, dass

er darin ausdrücklich erklärt hat, dass er an der 28-Tonnen-Limite festhalten will. Ich begrüsse als zweiten Punkt, dass der Hucklepackverkehr bereits bisher gefördert worden ist und dass man ihn weiterhin fördern will. Wir haben vor allem in den Jahren 1987/88 eine grosse Steigerung des Hucklepackverkehrs erlebt. Es ist wünschbar und gut, dass die Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene langsam stattfindet. Ich bin auch für die Aeusserung dankbar, dass die Möglichkeit eines Vier-Meter-Eckhöhe-Korridors weiter untersucht wird. Es scheint mir wichtig, dass diese Uebergangslösung eines Vier-Meter-Eckhöhe-Korridors im Zusammenhang mit der Neat beurteilt wird. Damit stellt sich die Frage nach der Uebergangslösung. Der Bundesrat hat in seiner Antwort geschrieben, dass ein solcher Korridor auf verschiedenen Achsen möglich wäre. Ich hoffe, dass die Bundesinstanzen die Möglichkeiten des Vier-Meter-Eckhöhe-Korridors auf allen möglichen Achsen mit der gleichen Intensität prüfen.

Die Frage, die sich mir stellt, ist – nach den kürzlich durchgeführten Demonstrationen des Container- und Hucklepackverkehrs –; ob eine Uebergangslösung mit 4 m Eckhöhe noch nötig ist, sie kostet zwischen 100 bis 200 Millionen Franken. Wäre es nicht vielmehr möglich, mit dem Umbau des Rollmaterials oder mit der Anschaffung von viel mehr Unterflurwagen? (*Glocke des Präsidenten*)

Le président: Monsieur Müller, il y a une petite confusion: ou bien vous demandez la discussion, ou bien vous intervenez juste pour dire en quelques mots si vous êtes satisfait ou non. Si vous n'êtes pas satisfait ou si vous demandez la discussion, vous le faites formellement et la discussion sera repoussée à une autre fois.

Müller-Meilen: Dann beantrage ich Diskussion.

Le président: Vous avez terminé. Je vous demanderai d'être bref pour terminer votre exposé. Nous votons sur la discussion. M. Müller-Meilen demande la discussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Müller-Meilen: Das Thema ist es wert, diskutiert zu werden. Die Frage der Uebergangslösung: Ist eine Uebergangslösung, die etwa 100 oder 200 Millionen Franken kosten würde, noch nötig, oder haben wir die Möglichkeit, mit der Anschaffung von neuem Rollmaterial, mit Unterflurwagen die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Neat-Korridors zu überbrücken? Das scheint mir eine der wichtigsten Fragen, die sich in diesem Zusammenhang in der nächsten Zeit stellen wird.

Heute werden bereits 70 Prozent des Transitverkehrs mit Containern und nur noch 30 Prozent mit Hucklepackverkehr abgewickelt. Diese Tendenz wird wahrscheinlich zunehmen. Es fragt sich, ob es für diese restlichen 30 Prozent nötig ist, eine relativ grosse Ausgabe für einen Vier-Meter-Eckhöhe-Korridor zu tätigen.

Ich bin von der Antwort grösstenteils befriedigt. Ich bin nicht völlig befriedigt, weil ich den Eindruck habe, dass über diesen Transitverkehr und über die Uebergangsmöglichkeiten seit langem diskutiert wird und dass sich die Zeitfrage gerade im Hinblick auf den Druck, der von der EG ausgeübt wird, nun stellt: Der Bundesrat sollte relativ rasch zu einem Schluss kommen, zu einem Antrag an das Parlament, wie er die Uebergangslösung zu bewerkstelligen gedenkt.

Le président: M. Müller-Meilen s'estime partiellement satisfait.

Bundesrat **Ogi:** Ich glaube, Herr Müller-Meilen erwartet, dass ich zu seinen Ausführungen kurz Stellung beziehe. Er ist von der Antwort teilweise befriedigt, und er hat Fragen in bezug auf die Uebergangslösung gestellt.

Diese Uebergangslösung wird in drei Schritten angegangen. Zunächst einmal möchten wir – sofern die Verhandlungen mit der EG dazu führen, dass sie bereit ist, den kombinierten Verkehr zu akzeptieren – in einem ersten Schritt für die Jahre 1991/1993 die bisherigen Lösungen mit dem Hucklepack-Container und den Wechselbrückenladungen verbessern. Es ist möglich, die Kapazitäten am Gotthard zu verdoppeln. Sie wissen ja auch, dass der Doppelspurausbau am Lötschberg 1991 abgeschlossen sein wird. Dadurch wird es auch hier möglich sein, die Kapazität zu erhöhen. Insgesamt werden wir dann statt heute etwa 15 Millionen Tonnen neu etwa 25 Millionen Tonnen befördern können. Gleichzeitig müssen die Infrastruktur und der ganze Service verbessert werden.

In einem zweiten Schritt sehen wir vor, spätestens für die Jahre 1995/1997 die Passage der vier Meter hohen Lastwagen zu ermöglichen. Ob die Lösung, wie Sie sie angesprochen haben, mit neuem Material möglich ist, kann heute noch nicht abschliessend beurteilt werden. Wir prüfen sämtliche Varianten und Möglichkeiten und auch die verschiedenen Durchgänge. Ich denke vor allem an die Linie Lötschberg–Simplon, aber auch an die Jura-Südfuss-Linie via Martigny–Brig.

Die Abklärungen sind noch nicht abgeschlossen. Der Wettbewerb der Ideen ist voll im Gange. Er brachte auch diese neue, interessante Idee mit der dritten Schiene im Lötschberg-Tunnel, die – so sagt man – relativ rasch und mit nicht allzu hohen Kosten realisiert werden könnte. Das ist der zweite Schritt.

Der dritte Schritt ist die Verbesserung des Simplon-Tunnels. Es sind auch hier Studien im Gange mit dem Ziel, dass der Simplon-Tunnel für die Durchfahrt der vier Meter hohen Lastwagen offen wäre. Die Lösung dürfte so aussehen: Die Stromschiene müsste seitwärts eingebaut werden. Das wären die drei Schritte:

1. Das bestehende Angebot und die Kapazität verbessern.
2. Die Durchfahrt der vier Meter hohen Lastwagen spätestens für 1995/1997 realisieren, via Lötschberg oder via Martigny.
3. Den Simplon-Tunnel verbessern (ebenfalls für das 4-Meter-Profil).

Zuletzt käme dann die Neat, die Alpentransversale, als langfristige Lösung. Der Bundesrat wird Ihnen im Zusammenhang mit dem Entscheid für die neue Alpentransversale auch allfällige Anträge für die Uebergangslösungen unterbreiten. Sie können damit rechnen, dass diese Anträge im Verlaufe des Sommers ans Parlament geleitet werden.

88.808

Interpellation Bircher

**28-Tonnen-Gewichtsbeschränkung
Limitation du tonnage des camions**

Wortlaut der Interpellation vom 29. November 1988

Seit jeher, lange bevor sich das Ziel eines einheitlichen EG-Verkehrsmarktes abzeichnete, gilt in der Schweiz, gesetzlich verankert, eine 28-Tonnen-Gewichtsbeschränkung und damit verknüpft ein Sonntags- und Nachtfahrverbot für Transportfahrten auf den Strassen. Von der Bevölkerung über den Bundesrat und bis zu den politischen Parteien herrschte Einigkeit, dass diese Bestimmungen den schweizerischen Verhältnissen (Topographie, Alpenwälder etc.) gerecht werden.

Dieses einheitliche Erscheinungsbild hat zumindest auf Bundesrats- und Verwaltungsebene in letzter Zeit gelitten. Durch widersprüchliche Informationen wurde Verwirrung gestiftet.

Interpellation Müller-Meilen Transitgüterverkehr

Interpellation Müller-Meilen Trafic des marchandises en transit

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.529
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	362-363
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 209

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.