

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.

1. Der Bundesrat wird deshalb aufgefordert, vor dem Parlament seine Haltung in der Frage der Gewichtsbeschränkung darzulegen, dies insbesondere auch im Hinblick auf alle weiteren Verhandlungen mit EG-Organen oder Einzelstaaten.
2. Der Bundesrat wird weiter gebeten aufzuzeigen, in welchem Zeitrahmen die gegenüber dem Ausland versprochene Bereitstellung einer leistungsfähigen Huckepack-Transportmöglichkeit für Lastwagen bis 4 Meter Eckhöhe auf dem bestehenden Schienennetz realisiert sein wird.
3. Welche Beförderungskapazität steht heute schon für den Nord-Süd-Transitverkehr auf der Schiene – zu welchen Bedingungen – zur Verfügung?

*Texte de l'interpellation du 29 novembre 1988*

Depuis longtemps, bien avant que se dessine la perspective d'un marché commun en matière de transports, la Suisse a fixé dans une loi une limitation du tonnage des camions à 28 tonnes, ainsi que l'interdiction, pour les transporteurs, de circuler sur les routes la nuit et le dimanche. Que ce soit la population, le Conseil fédéral ou les partis politiques, tous étaient d'accord pour dire que ces dispositions étaient adaptées aux conditions suisses (topographie, forêts alpines, etc.).

Or ces derniers temps, il a été porté plusieurs fois atteinte à l'image d'unité que donnait notre pays, notamment par des membres du Conseil fédéral et de l'administration. Les informations contradictoires qui ont été données ont semé la confusion.

1. Le Conseil fédéral est donc invité à exposer son avis sur la question de la limitation du tonnage des camions, en particulier dans la perspective de futures négociations avec les organes des CE et avec des Etats étrangers.
2. Le Conseil fédéral est en outre prié d'indiquer un calendrier pour la réalisation, promise à l'étranger, d'un système efficace de feroutage à l'intention des camions ayant 4 mètres de hauteur d'angle, sur le réseau ferroviaire existant.
3. De quelle capacité de transport dispose-t-on actuellement pour le trafic nord-sud par le rail, et dans quelles conditions ce transport s'effectue-t-il?

*Mitunterzeichner -- Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

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

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Februar 1989*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 février 1989*

1. Der Bundesrat hat wiederholt darauf hingewiesen, dass eine Heraufsetzung der 28-Tonnen-Limite im Strassenverkehr aus verkehrspolitischen, ökologischen und verkehrspolitischen Gründen nicht in Frage kommt. Die Schweiz hat während der exploratorischen Verkehrsgespräche, welche im ersten Semester 1988 mit der EG stattfanden, an der 28-Tonnen-Limite festgehalten.
2. Für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor auf der Transitachse Basel–Lötschberg–Simplon erarbeiten die SBB und die BLS zurzeit gemeinsam ein Vorprojekt. Diese Uebergangslösung bis zur Inbetriebnahme einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale soll Mitte 1989 entscheidungsreif sein. Bevor an die Realisierung des Schienekorridors für Lastwagen mit vier Meter Eckhöhe geschritten wird, müssen mit der EG Gespräche geführt werden, um zu wissen, ob dieses Angebot angenommen wird. Die Fertigstellung des Korridors wäre auf 1995 bis 1997 ausgerichtet. Parallel zu den Projektierungsarbeiten der SBB und der BLS laufen zurzeit in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn und den Italienischen Staatsbahnen Studien für eine Fortsetzung der Huckepacklinie über unsere Landesgrenze hinaus.
3. Die Kapazitäten der schweizerischen Bahntransitachsen für den Güterverkehr betragen auf der Gotthardlinie und auf

der in zwei Jahren durchgehend auf Doppelspur ausgebauten Lötschberg-Simplon-Achse je 12 bis 15 Millionen Tonnen im Jahr, zusammen 24 bis 30 Millionen Tonnen.

Auf der Gotthardlinie werden die SBB ihr Huckepackangebot bis 1993 erheblich ausbauen. Es werden pro Tag rund 1200 Verladeplätze angeboten, was einer Verdoppelung des Angebotes von 1988 entspricht.

Das künftige Huckepackangebot auf der Lötschberg-Simplon-Achse wird im Zusammenhang mit dem von SBB und BLS zu erarbeitenden Vorprojekt festgelegt.

**Bircher:** Ich kann es bei einer kurzen Erklärung bewenden lassen, schon vom Datum dieser Interpellation her: 29. November 1988.

Die Frage der 28-Tonnen-Limite stellte sich damals, weil sich der Bundesrat ja in etwas fragwürdige Deklarationen und Verhandlungen, vor allem gegenüber dem Nachbarstaat Italien, eingelassen hatte.

In der inzwischen erteilten Antwort auf diese Interpellation haben wir die Erklärung des Bundesrates zuhanden der Öffentlichkeit – sie ist aber auch von Herrn Bundesrat Ogi mehrmals in der Öffentlichkeit wiederholt worden –, dass unsere Landesregierung aus verkehrspolitischen, ökologischen Gründen, aus Gründen der Kleinräumigkeit unseres Landes ultimativ an der 28-Tonnen-Limite festhalten will.

Ich bin aber dankbar, wenn der Bundesrat in Zukunft bei allen weiteren Verhandlungen, aber auch für seine verkehrspolitischen Konzepte bei dieser Strategie bleibt und es in dieser Position keine Aufweichung mehr geben wird.

In diesem Sinne erkläre ich mich von der Antwort befriedigt; ich bin aber dankbar, wenn der Bundesrat seine Haltung mit einer kurzen Erklärung auch hier vor dem Rat bestätigen würde.

**Bundesrat Ogi:** Ich komme diesem Wunsche gerne nach. Der Bundesrat will an der 28-Tonnen-Limite im Strassenverkehr aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen festhalten. Das kann ich hier bestätigen.

Ich möchte aber auch sagen, dass die Verhandlungen mit der EG natürlich keinen Spaziergang darstellen. Die Frage wird letztlich sein, zu welchem Preis der Bundesrat diese 28-Tonnen-Limite halten kann. Ich kann Ihnen im Sinne einer Information auch sagen, dass die ersten Gespräche mit der EG am 22. Februar 1989 stattgefunden haben. Hier haben die beiden Verhandlungsparteien ihre Positionen dargelegt. Die EG bestand nach wie vor auf der Einrichtung eines zeitlich befristeten, mit Auflagen versehenen 40-Tonnen-Strassenkorridors, lenkte dann aber in Anbetracht der klaren und harten schweizerischen Haltung vorübergehend ein. Sie setzte eine Arbeitsgruppe ein, welche das konkrete schweizerische Angebot des kombinierten Verkehrs näher untersucht. Wir können das als ersten Erfolg buchen, aber die Gefahr, dass man uns weiter unter Druck setzt, ist nach wie vor gross.

Neue Töne sind aus Brüssel gekommen, nicht zuletzt seitens des neuen EG-Kommissars, Herrn van Miert, für die Fragen des Verkehrs und der Umwelt. Herr Van Miert scheint für unsere Belange mehr Verständnis zu haben als sein englischer Vorgänger.

Die Verhandlungen sind angelaufen. Herr Nationalrat Bircher, wir werden die Position halten. Welchen Preis wir dann dafür bezahlen müssen, diese Frage kann hier nicht abschliessend und endgültig beantwortet werden.

**Steiniger:** Ich möchte im Zusammenhang mit diesen Gewichtsbeschränkungen folgende Frage stellen: Vorhin haben wir von Transitkorridoren gesprochen, den 4 m Eckhöhe usw. Das kostet uns einiges; man spricht von Kosten in der Grössenordnung von über einer halben Milliarde. Sollten diese Investitionen nicht eher in Terminalkapazitäten im Ausland investiert werden? Wir würden damit gerade den nächsten Schritt machen, nämlich zum Containerverkehr, und versuchen, im EG-Gebiet im Norden und Süden einen Schritt weiterzukommen. Wir könnten diese Gelder einsetzen, um Terminals hinauf bis nach Hamburg und hinunter

bis nach Palermo zu schaffen, statt in eine Korridorlinie mit 4 m Eckhöhe, die wir bald nicht mehr brauchen, so grosse Gelder zu investieren. Wäre nicht auch das ein Angebot gegenüber der EG?

Bundesrat **Ogi**: Zunächst einmal müssen wir in der Zielsetzung den kombinierten Verkehr bei der EG durchsetzen. Wenn wir diesen kombinierten Verkehr nicht durchsetzen können, brauchen wir auch keine Terminals und keine Infrastrukturen. Wir hoffen aber, dass es uns gelingt, dieser Idee zum Durchbruch zu verhelfen und die Europäer – nicht nur die EG – von dieser Notwendigkeit zu überzeugen. Wenn wir das nicht tun können, werden unsere Autobahnen, die wir für Milliarden gebaut haben, zu Staubbahnen, dann kann sich der Verkehr auf diesen Strassen nicht mehr in vernünftiger Zeit verschieben. Das wollen wir nicht, und deshalb müssen wir jetzt europaweit die Weichen für diesen kombinierten Verkehr stellen. Aber hier können wir nicht alleine vorangehen, sondern wir brauchen das Verständnis, die Unterstützung und vor allem die Zusammenarbeit der EG. Gelingt uns dieser Durchbruch, dann wird die Frage der Terminals entscheidend. Hier hat die Eidgenossenschaft bereits einiges geleistet – ich denke an Busto Arsizio in Italien, wo wir mitgeholfen haben, den Terminal aufzubauen. Wir und vor allem die SBB klären die Möglichkeit ab, sogar im Ruhrgebiet einen Terminal aufzubauen, wobei allerdings die Frage der Finanzierung eine Rolle spielen wird. Im Treibstoffzoll-Recht steht bekanntlich geschrieben, dass ein Terminal nur «in Grenznähe» unterstützt werden kann, und das Ruhrgebiet liegt bekanntlich nicht in Grenznähe. Ich persönlich habe mich – zusammen mit den Verantwortlichen der SBB – im letzten November auch im Raume Schaffhausen-Singen umgesehen, weil sich hier Möglichkeiten anbieten, Terminals zu erstellen, die uns – wie Herr Nationalrat Steinegger gesagt hat – diesen Transport über lange Distanzen erlauben würden.

Sie haben auch von einer halben Milliarde Kosten gesprochen. Ich weiss nicht, woher Sie diese Zahlen haben. Ich nehme an, dass es Zahlen sind, die herumgeboten wurden und die die Absenkung der Schienen in einigen Tunnels betreffen. Ich muss Ihnen sagen, dass wir noch nicht so weit sind, dass wir diese Zahlen bestätigen könnten. Mittlerweile haben sich auch andere Möglichkeiten ergeben, und es ist selbstverständlich, dass – bevor wir solche Investitionen angehen können – verschiedene Abklärungen getroffen werden müssen. Wir sind also daran, in einem ersten Schritt den kombinierten Verkehr als Idee durchzusetzen. Ich hoffe, dass es uns gelingen wird. Alle könnten uns hier noch vermehrt helfen! In einem zweiten Schritt wollen wir die Terminals fördern. Grundsätzlich sind wir bereit, hier zu unterstützen, mitzufinanzieren. Ein erstes Beispiel wurde bereits vollzogen: Busto Arsizio. Aber es braucht auch beispielsweise die Bereitschaft der umliegenden Länder, die Tunnelhöhen auf ihrem Gebiet anzupassen, damit dann nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Italien und zum Teil auch in Deutschland die vier Meter hohen Lastwagen transportiert werden können. Diese Abklärungen sind im Gange.

Ich hoffe, dass wir sie zu einem guten Ende führen können.

**Präsident**: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

87.598

**Motion der LdU/EVP-Fraktion  
Autobahnbau.  
Moratorium bis zur Abstimmung  
Motion du groupe AdI/PEP  
Projets d'autoroutes. Moratoire**

*Wortlaut der Motion vom 8. Oktober 1987*

Für die Autobahnabschnitte, welche durch die untenstehend aufgeführten Volksinitiativen betroffen sind, werden die Projektierungsarbeiten und Projektbereinigungsverfahren sowie weitere Vorarbeiten sistiert, bis das Volk sich zu den Initiativen ausgesprochen hat.

Betroffen von der Motion sind Abschnitte der Autobahnen N 1, N 4, N 5 und die Transjurane, welche in den folgenden Volksinitiativen zur Abstimmung vorgelegt werden:

«für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon»;

«für ein autobahnfreies Knonaueramt»;

«für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil»;

«für einen autobahnfreien Kanton Jura».

*Texte de la motion du 8 octobre 1987*

Les travaux d'établissement et de mise au point des projets ainsi que tous les autres travaux préliminaires entrepris en vue de la construction des tronçons d'autoroutes visés par les initiatives populaires énumérées ci-dessous doivent être suspendus jusqu'à ce que le peuple se soit prononcé sur les initiatives.

La présente motion vise des tronçons des autoroutes N 1, N 4 et N 5 ainsi que la Transjurane qui font l'objet des initiatives populaires suivantes:

«pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»

«pour un district du Knonau sans autoroute»

«contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»

«pour un canton du Jura libre d'autoroute».

*Sprecher – Porte-parole*: Günter

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Wie ich der Antwort des Bundesrates auf mein Postulat 87.475 entnehme, nimmt der Bundesrat die Verwerfung der Initiativen als sicher an, sonst könnte er kaum von «unverantwortbaren Zeitverlusten» sprechen, welche eintreten, wenn die Projekte bis zur Volksabstimmung aufs Eis gelegt werden. Abgesehen davon, dass wir sowohl die Landverluste als auch die weitergehende Zerstörung der Landschaft durch Autobahnen als noch viel unverantwortbarer erachten, führt nach unserer Ansicht die ganze Verkehrspolitik des Bundesrates (mit der Schaffung von immer mehr Angebot auch auf der Strasse) in eine falsche Richtung.

Der zeitliche Druck, diese Nationalstrassenstücke auszuführen, ist keineswegs so gross, wie in der Antwort unterstellt wird. Es besteht der Eindruck, dass versucht wird, Sachzwänge zu schaffen, um damit die Abstimmung zu beeinflussen. Der Bundesrat weiss nämlich genau, dass die Chancen gut stehen, dass die meisten der vier Initiativen vom Volk angenommen werden. Gegen diese Tendenz muss sich das Parlament wehren.

Wenn der Bundesrat der Meinung ist, dass die Zeit drängt, hat er es in der Hand, den Gang des Geschäftes so zu beeinflussen, dass die Volksabstimmung rasch stattfinden kann. Im Gegensatz zum Bundesrat glauben wir, dass die Meinungen gemacht sind und dass aufgrund der vorhandenen Unterlagen innert Wochen bei gutem Willen eine Vorlage erstellt werden kann – dies um so mehr, als ganz offensichtlich ist, dass der Bundesrat nicht von fern daran denkt, eine der vier Initiativen zur Annahme zu empfehlen, und auch Gegenvorschläge nicht zur Diskussion stehen.

## **Interpellation Bircher 28-Tonnen-Gewichtsbeschränkung**

## **Interpellation Bircher Limitation du tonnage des camions**

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	88.808
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	363-365
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 210

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.