



Beschluss

Décision

Decisione

~~22. August 1990~~

29. Aug. 1990

1668

Befristete Zulassung von 40 t-Fahrzeugen auf der N2 infolge der Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein

Aufgrund des Antrages des EJPD/EVED vom 24. August 1990
 Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens und
 der Beratung wird

beschlossen:

1. Das Gesuch des deutschen Bundesministeriums für Verkehr vom 25.7.1990 wird abgelehnt.
2. Das Antwortschreiben an das deutsche Bundesministerium für Verkehr wird in der Fassung EVED vom 28.8.1990, mit Korrektur auf den Seiten 4/5 ("... alle Autofahrer zur grossräumigen Umfahrung Oesterreichs und" = streichen) gutgeheissen.
3. Mitteilung:
 An Herrn Minister Dr. Friedrich Zimmermann, Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland, Robert Schumann-Platz 1, D-5300 Bonn 2-Bad Godesberg, durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

[Handwritten signature]

Protokollauszug an:				
Ohne / <input checked="" type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	2	-
	X	EDI	5	-
X		EJPD	10	-
		EMD		
	X	EFD	2	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	10	-
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		





SCHWEIZERISCHER BUNDES RAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision

Decisione

22. August 1990

Befristete Zulassung von 40 t-Fahrzeugen auf der N2 infolge
 der Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein

Aufgrund des Antrages des EJPD/EVED vom 24. August 1990
 Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens und
 der Beratung wird

beschlossen:

1. Das Gesuch des deutschen Bundesministeriums für Verkehr vom 25.7.1990 wird abgelehnt.
2. Das Antwortschreiben an das deutsche Bundesministerium für Verkehr wird in der Fassung EVED vom 28.8.1990, mit Korrektur auf den Seiten 4/5 ("... alle Autofahrer zur grossräumigen Umfahrung Oesterreichs und" = streichen) gutgeheissen.
3. Mitteilung:
 An Herrn Minister Dr. Friedrich Zimmermann, Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland, Robert Schumann-Platz 1, D-5300 Bonn 2-Bad Godesberg, durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

[Handwritten signature]

Protokollauszug an:				
□ ohne / <input checked="" type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	8	-
	X	EDI	5	-
X		EJPD	10	-
		EMD		
	X	EFD	7	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	10	-
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		

EIDGENOESSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Für die DR.-Sitzung
vom 29. AUG. 1990

3003 Bern, den 24. August 1990

An den Bundesrat

Befristete Zulassung von 40 t-Fahrzeugen auf der N2 infolge
der Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein

1. Nach der Absenkung der Inntal-Autobahnbrücke bei Kufstein am 12.7.1990 intervenierte die bayrische Staatsregierung in Bonn, damit die deutsche Regierung sich für einen 40 t-Korridor Basel-Chiasso einsetze. Das Bayrische Staatsministerium des Innern hatte die trilaterale Arbeitsgruppe Ferienverkehr (Oesterreich, Deutschland, Schweiz) für den 17.7.1990 zu einer Sondersitzung nach München aufgeboten und bei diesem Anlass die Forderung nach dem 40 t-Korridor erstmals erhoben.
2. In einem an den Vorsteher des EVED gerichteten Schreiben vom 25.7.1990 legte das Deutsche Bundesministerium für Verkehr dar, infolge der Brückensperrung sei die verkehrliche Belastung der bayrischen Ausweichstrecken im Transit nach Oesterreich und Italien unerträglich hoch. Zur Minderung der schwerwiegenden Folgen, die sich aus der Unterbrechung einer der wichtigsten europäischen Verkehrsverbindungen nach Süden ergäben, solle die Autobahn Basel-Chiasso befristet für die Dauer der Brückensperrung für den Güterverkehr bis 40 t freigegeben werden.

3. Von Oesterreich wurden im Zusammenhang mit der Sperre der Inntal-Autobahnbrücke keine Forderungen an die Schweiz gerichtet. Vielmehr legte der österreichische Verkehrsminister Dr. Streicher in einem Schreiben an den Vorsteher des EVED dar, die Schweiz möchte, wie dies Oesterreich bereits getan habe, alle zur Verfügung stehenden Informationsmöglichkeiten ausschöpfen, um die Verkehrsteilnehmer über die Ausnahmesituation in Oesterreich aufzuklären und an diese den Appell zu richten, das Land grossräumig zu umfahren und für Fahrten durch Oesterreich verstärkt die Bahn in Anspruch zu nehmen. Für den Strassengüterschwerverkehr verfügten die österreichischen Bundesbahnen noch über beträchtliche freie Kapazitäten sowohl im konventionellen wie auch im kombinierten Verkehr. Mit einer Pressemitteilung des EVED vom 27.7.1990 wurde der Appell des österreichischen Verkehrsministers unterstützt.
4. Mit Brief vom 31.7.1990 ersuchte das EJPD die Regierungen der an der N2 liegenden Kantone, sich zum Gesuch des Deutschen Bundesverkehrsministeriums aus der Sicht der Verkehrs- und Umweltbelastung zu äussern.

Die Kantonsregierungen lehnen das Ansinnen einhellig ab. Bei einer echten Notsituation könne mit der Solidarität der Alpentransitländer gerechnet werden, doch werde im deutschen Gesuch der Nachweis für eine Notsituation nicht erbracht. Unter diesen Umständen sei nicht einzusehen, wieso eine Mehrbelastung mit Schwerverkehr wohl der schweizerischen Bevölkerung, nicht aber der bayrischen zugemutet werden soll. Zudem müssten vor einer Oeffnung der schweizerischen Strassen für höhere Gewichte alle Möglichkeiten zur Hebung und Ausschöpfung der Schienenkapazität genutzt werden, was bisher offensichtlich nicht der Fall sei.

Nach Angaben der Kantone sind die Frequenzen auf der N2 schon heute ausserordentlich hoch. Im Raume Basel-Augst bewegen sie sich zwischen 90'000 und 100'000 Fahrzeugen

pro Tag, zwischen Augst und Belchentunnel immer noch bei zirka 40'000 Fahrzeugen, wovon etwa 8'000 LKWs. Im Raume Wiggertal beträgt die Tagesfrequenz der N2 rund 4'000 LKWs pro Tag, auf der Gotthardstrecke etwas über 2'000. Entsprechend der Frequenzen sind auch die Lärm- und Schadstoffbelastungen sehr hoch. Die Limiten der Luftreinhalteverordnung werden längs der N2 fast überall überschritten. Die meisten Kantone machen denn auch geltend, in ihrem Massnahmenplan zur LRV seien Einschränkungen des Verkehrs vorgesehen. Ein 40 t-Korridor sei daher mit den umweltpolitischen Zielsetzungen der Kantone nicht vereinbar. Die heutige Problematik im Alpentransitverkehr lasse sich nicht einfach durch zusätzliche Schwerverkehrskorridore lösen; vielmehr müssten Alternativen, also zum Beispiel der kombinierte Verkehr, gefördert werden.

5. Der österreichische Verkehrsminister Dr. Streicher hat in seinen Schreiben vom 26.7. und 27.7.1990 auf die ungenutzte freie Kapazität der österreichischen Bundesbahnen hingewiesen, die gegenwärtig zirka 600 Lastwagensendungen pro Tag betrage. Auch in der Schweiz ist das bestehende Angebot der Rollenden Landstrasse lediglich zu 75% ausgelastet. Die SBB und die HUPAC sind zudem bereit, ab September ein zusätzliches Zugspaar zwischen Basel und Lugano verkehren zu lassen. Damit wird die freie Kapazität in dieser Verkehrsart für beide Richtungen zusammen 84 Anhänger- oder Sattelzüge pro Tag betragen.

Das bestehende Angebot im unbegleiteten Verkehr (Auflieger, Wechselaufbauten) ist zu 85% ausgelastet. Die unbenützte Kapazität liegt bei 82 Sendungen pro Tag für beide Richtungen zusammen. Ab September wird ein zusätzliches Zugspaar Köln - Busto Arsizio mit einer Kapazität von 44 Sendungen pro Tag eingesetzt. Gesamthaft ergibt sich in dieser Transportart eine freie Kapazität von 126 Sendungen pro Tag. Begleitet und unbegleitet können somit ab September zusätzlich 210 Sendungen pro Tag auf dem Schienenweg transitiert werden.

6. Die österreichischen Behörden setzen alles daran, den Verkehr, auch den Schwerverkehr, im Raum der abgesenkten Brücke voraussichtlich schon im September in beschränktem Mass wieder zuzulassen. Es sei vorgesehen, die parallel zur Autobahnbrücke verlaufende Wildbichler-Brücke (Bundesstrasse) für jeweils 60 Lastwagen pro Stunde freizugeben. Die erforderliche Behelfsauffahrt zur Autobahn ist bereits im Bau. Die bevorstehende Wiederbenützung der unterbrochenen Transitachse entschärft die von der BRD geltend gemachte Notlage weitgehend.
7. Schliesslich fehlen dem Bundesrat die Rechtsgrundlagen, auf der N2 einen befristeten 40 t-Korridor freizugeben. Der Wortlaut und die ratio legis von Art. 9 Abs. 8 und Art. 106 Abs. 7 SVG sehen keine Möglichkeit vor, Ausnahmen vom zulässigen Höchstgewicht von 28 t in derart genereller Form (und ohne wirkliche Notsituation) zuzulassen. Dem Gesuch kann deshalb aus verkehrs- und umweltschutzpolitischen sowie aus rechtlichen Gründen nicht entsprochen werden.
8. Bekanntlich kann die Bundesrepublik Deutschland aufgrund einer einstweiligen Anordnung des Europäischen Gerichtshofs das Gesetz über Strassenbenützungsgebühren für schwere Güterfahrzeuge nicht anwenden. Im Vorfeld der Einführung dieser Gebühr hatte Deutschland die seit 1985 als Gegenmassnahme zur schweizerischen Schwerverkehrsabgabe eingeführte Teilkraftfahrzeugsteuer ausgesetzt. Deren Wiedereinführung liegt im Ermessen der deutschen Bundesregierung. Gegenwärtig bezahlen die Schweizer Unternehmer weder die Strassenbenützungsgebühr noch die Teilkraftfahrzeugsteuer. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit der Ablehnung des 40 t-Korridors die Frage der gegenseitigen Belastung des Schwerverkehrs wieder aufgeworfen wird. Die Abwägung der Interessenlage spricht eher dafür, dem Gesuch um Zulassung von 40 t-Lastwagen nicht zu entsprechen und die allfällige Reaktion in der Gebührenfrage abzuwarten.
9. Ergebnis des Konsultationsverfahrens: Die mitinteressierten Aemter des EDA, EDI, EFD und EVD sind mit dem Antwortschreiben einverstanden.

10. Das Antwortschreiben ist vom Vorsteher des EVED zu unterzeichnen, an den das Gesuch gerichtet ist, und der mit dem deutschen Verkehrsminister in der CEMT und bilateral in direktem Kontakt steht und auf internationaler Ebene die 28 t-Limite vertritt. Die Unterzeichnung durch den Bundespräsidenten im Namen des Bundesrates wäre nicht stufengerecht.
11. Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENOESSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEI-
DEPARTEMENT

A. Koh

EIDGENOESSISCHES
VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Quoy P. G. H.

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussesdispositivs mit Antwortbrief

Protokollauszug an:

EJPD 7 (GS 2, BAP 5)
EVED 6 (GS 2, BAV 2, GD SBB 2)
EDA 2 (GS)
EDI 2 (GS)
EFD 2 (GS)
EVD 2 (GS)

Befristete Zulassung von 40 t-Fahrzeugen auf der N2 infolge
der Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein

Aufgrund des Antrages des EJPD/EVED vom 24. August 1990

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens

Aufgrund der Diskussion im Bundesrat wird

beschlossen:

1. Das Gesuch des deutschen Bundesministeriums für Verkehr vom 25.7.1990 wird abgelehnt.
2. Das Antwortschreiben an das deutsche Bundesministerium für Verkehr wird genehmigt.
3. Mitteilung:
An Herrn Minister Dr. Friedrich Zimmermann, Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland, Robert Schumann-Platz 1, D-5300 Bonn 2-Bad Godesberg, durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

3003 Bern,

Herrn Minister
Dr. Friedrich Zimmermann
Verkehrsministerium der
Bundesrepublik Deutschland
Robert Schumann-Platz 1
D-5300 Bonn 2

Befristete Zulassung von 40 t-Fahrzeugen auf der N2 infolge
der Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein

Sehr geehrter Herr Minister
Lieber Kollege

Mit Schreiben vom 25. Juli 1990 - ergänzt durch weitere
Schreiben und insbesondere auch durch das Schreiben vom
9. August 1990 an Herrn Bundespräsident Koller - unterbreiten
Sie das Gesuch, zur Minderung der Folgen, die sich aus der
Unterbrechung der Inntal-Autobahn auf den bayrischen Aus-
weichstrecken ergäben, die schweizerische Nationalstrasse
Basel-Luzern-Gotthard-Chiasso (N2) für die Dauer der Brücken-
sperrung für den Verkehr bis 40 t freizugeben. Nach ein-
lässlicher Prüfung Ihres Gesuches durch den Schweizerischen
Bundesrat teile ich Ihnen folgendes mit:

Die enorme Zunahme des Nord/Süd-Verkehrs, insbesondere des
Schwerverkehrs, stellt die Alpentransitländer vor grosse Ver-
kehrs- und Umweltprobleme. Die Gotthard-Route (N2) trägt
heute den grössten Anteil des alpenquerenden Schwerverkehrs
der Schweiz: 8'000 Schwerfahrzeuge verkehren pro Tag auf der
Strecke Basel-Belchentunnel (Gesamtverkehr im Raume Basel-

Augst 90-100'000 Fahrzeuge); noch über 2'000 Schwerfahrzeuge passieren täglich den Gotthard-Strassentunnel, der - wie Sie wissen - nur in einer Röhre mit Gegenverkehr befahrbar ist. Die Oeffnung der N2 für 40 t-Fahrzeuge würde zu einer massiven Erhöhung des heutigen Schwerverkehrs mit zusätzlichen Behinderungen des übrigen Verkehrs führen, was - auch auf befristete Zeit - schlechterdings nicht verkraftbar ist.

Ferner liegen auf der Gotthard-Route im Reusstal bereits heute die verkehrsbedingten Luftimmissionen infolge der topographischen Lage (schlechte Durchlüftung) weit über den Grenzwerten der schweizerischen Umweltschutzgesetzgebung. Die Regierung des Kantons Uri verlangt vom Schweizerischen Bundesrat Massnahmen zur Verbesserung; jede weitere Zunahme des Schwerverkehrs - wie sie die Oeffnung eines auch befristeten 40 t-Korridors zur Folge hätte - ist für diese Region unzumutbar. Auch in andern Kantonen längs der N2 (insbesondere in den Kantonen Tessin, Luzern und Basel) werden die Grenzwerte für Stickoxide - und als Folge davon für Ozon - schon heute stark überschritten.

Schliesslich gilt es zu beachten, dass infolge der Unwetterkatastrophe von 1987 auf der Gotthard-Route verschiedene Beschränkungen bestehen (z.B. Ueberholverbote für Lastwagen auf bestimmten Abschnitten) oder noch vorgesehen sind, weil noch immer Reparaturarbeiten an Brücken und am Belag ausgeführt werden müssen.

Aus diesen Gründen lehnen denn auch alle an der N2 liegenden Kantone eine vorübergehende Freigabe für 40 t-Fahrzeuge ab. Die Bevölkerung dieser Kantone würde es nicht verstehen, dass ihr zusätzlich zur bestehenden Verkehrsbelastung ein beträchtlicher Mehrverkehr zugemutet wird, den auch die bayrische Bevölkerung nicht zu tragen bereit ist.

Durch die Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein ist für die vom Umleitungsverkehr betroffenen Gebiete in Oesterreich und Bayern eine grosse Mehrbelastung entstanden. Diese Situation kann und muss durch vermehrte Bahnbenützung bewältigt werden. Nach Auskunft des österreichischen Verkehrsministers verfügen die österreichischen Bundesbahnen noch über beträchtliche freie Kapazitäten sowohl im konventionellen als auch im kombinierten Verkehr (600 Lastauto-Ladungen pro Tag). Oesterreich hat darum auch kein Gesuch um Freigabe eines 40 t-Strassenkorridors durch die Schweiz gestellt.

Im kombinierten Verkehr durch die Schweiz ist das bestehende Angebot der Rollenden Landstrasse lediglich zu 75% ausgelastet. Die Schweizerischen Bundesbahnen und die HUPAC sind bereit, ab September ein zusätzliches Zugspaar zwischen Basel und Lugano verkehren zu lassen. Damit wird die freie Kapazität in dieser Verkehrsart für beide Richtungen zusammen 84 Anhänger- oder Sattelzüge pro Tag betragen. Das bestehende Angebot im unbegleiteten Verkehr (Auflieger, Wechselaufbauten) ist zu 85% ausgelastet. Die unbenützte Kapazität liegt bei 82 Sendungen pro Tag für beide Richtungen zusammen. Die SBB setzt zudem ab September ein zusätzliches Zugspaar Köln - Busto Arsizio ein, wodurch die freie Kapazität in dieser Verkehrsart um 44 auf 126 Sendungen pro Tag gesteigert wird. Begleitet und unbegleitet können somit ab September zusätzlich 210 Sendungen pro Tag auf dem Schienenweg transitiert werden.

Bei dieser Sachlage fehlen dem Schweizerischen Bundesrat die Rechtsgrundlagen, auf der Gotthard-Route (N2) einen befristeten 40 t-Korridor freizugeben.

Ihrem Begehren, die N2 befristet für den Güterverkehr bis 40 t zu öffnen, kann der Bundesrat deshalb aus verkehrs- und umweltschutzpolitischen sowie aus rechtlichen Gründen nicht entsprechen.

Mit den grossen Anstrengungen, in der gegebenen Situation durch flexible Erhöhung des Bahnangebotes einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung des Schwerverkehrs zu leisten, zeigt sich die Schweiz zur Zusammenarbeit mit den Alpentransitländern bereit. Ich ersuche Sie daher dringend, durch geeignete Vorkehren alle Autofahrer zur grossräumigen Umfahrung Oesterreichs und vor allem die Transportwirtschaft zur Ausnützung der freien Bahnkapazitäten zu bewegen.

Ich versichere Sie, Herr Minister, meiner ausgezeichneten Hochachtung.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS-
UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

A. Ogi, Bundesrat



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 27. August 1990

Für die BR.-Sitzung
 vom 29. AUG. 1990

An den B u n d e s r a t

Befristete Zulassung von 40t-Fahrzeugen auf der N2 infolge
 Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein;
 Antrag auf Ergänzung der Antwort an Herrn Minister Zimmermann

In Ergänzung des Antrags EJPD/EVED vom 24. August 1990 be-
 antragen wir, die Antwort an Herrn Minister Zimmermann wie
 folgt zu ergänzen:

S. 3, am Schluss des 2. Absatzes folgenden Satz aufnehmen:

"Wie Presseberichten zu entnehmen ist, will im übrigen auch
 die Deutsche Bundesbahn den kombinierten Verkehr rasch aus-
 bauen".

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

Adolf Ogi, Bundesrat

Beilage erwähnt



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 28. August 1990

Für die BR.-Sitzung
 vom 29. AUG. 1990

An den Bundesrat

Befristete Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen auf der N2
 infolge Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein;
 2. Antrag auf Aenderung der Antwort an Herrn Minister Zimmermann

Infolge der angeordneten Fahrverbote für den Schwerverkehr durch die Länderregierungen Tirols, Vorarlbergs und auch Bayerns hat Italien sämtliche Grenzübergänge zu Oesterreich für den Transitverkehr gesperrt.

Die Lage konnte an der kurzfristig für Montagabend, den 27. September nach Brüssel einberufenen Konferenz der Verkehrsminister Deutschlands, Oesterreichs und Italiens entschärft werden.

Angesichts der neuen Situation und mit Blick auf den Mitbericht des EVD, beantragen wir, den Brief an Herrn Minister Zimmermann in dem Sinne zu ändern, dass die Leistungen, die die Schweiz im alpenquerenden Verkehr für Europa erbringt und noch ausbauen wird, besser hervorgestrichen werden.

Wir beantragen, der beigelegten geänderten Fassung des Antwortschreibens zuzustimmen.

Beilage erwähnt

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

Adolf Ogi



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern,

Herrn Minister
 Dr. Friedrich Zimmermann
 Verkehrsministerium der
 Bundesrepublik Deutschland
 Robert Schumann-Platz 1

D - 5300 Bonn 2

**Befristete Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen auf der N2
 infolge der Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein**

Sehr geehrter Herr Minister

Lieber Kollege

Mit Schreiben vom 25. Juli 1990 - ergänzt durch weitere Schreiben und insbesondere auch durch das Schreiben vom 9. August 1990 an Herrn Bundespräsident Koller - unterbreiten Sie das Gesuch, zur Minderung der schwerwiegenden Folgen, die sich aus der Unterbrechung der Inntal-Autobahn auf den bayrischen Ausweichstrecken ergäben, die schweizerische Nationalstrasse Basel - Luzern - Gotthard - Chiasso (N2) für die Dauer der Brückensperre für den Verkehr bis 40 Tonnen freizugeben. Nach einlässlicher Prüfung Ihres Gesuches durch den Schweizerischen Bundesrat teilen wir Ihnen folgendes mit:

Die enorme Zunahme des Nord/Süd-Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs, stellt die Alpentransitländer vor grosse Verkehrs- und Umweltprobleme. Die Gotthard-Route (N2) trägt heute

den grössten Anteil des alpenquerenden Schwerverkehrs der Schweiz: 8'000 Schwerfahrzeuge verkehren pro Tag auf der Strecke Basel - Belchentunnel (Gesamtverkehr im Raume Basel - Augst 90 - 100'000 Fahrzeuge); noch über 2'000 Schwerfahrzeuge passieren täglich den Gotthard-Strassentunnel, der - wie Sie wissen - nur in einer Röhre mit Gegenverkehr befahrbar ist. Die Oeffnung der N2 für 40-Tonnen-Fahrzeuge würde zu einer massiven Erhöhung des heutigen Schwerverkehrs mit zusätzlichen Behinderungen des übrigen Verkehrs führen, was - auch auf befristete Zeit - schlechterdings nicht verkraftbar ist.

Ferner liegen auf der Gotthard-Route im Reusstal bereits heute die verkehrsbedingten Luftimmissionen infolge der topographischen Lage (schlechte Durchlüftung) weit über den Grenzwerten der schweizerischen Umweltschutzgesetzgebung. Die Regierung des Kantons Uri verlangt vom Schweizerischen Bundesrat Massnahmen zur Verbesserung; jede weitere Zunahme des Schwerverkehrs - wie sie die Oeffnung eines auch befristeten 40-Tonnen-Korridors zur Folge hätte - ist für diese Region unzumutbar. Auch in anderen Kantonen längs der N2 (insbesondere in den Kantonen Tessin, Luzern und Basel) werden die Grenzwerte für Stickoxide - und als Folge davon für Ozon - schon heute stark überschritten.

Schliesslich gilt es zu beachten, dass infolge der Unwetterkatastrophe von 1987 auf der Gotthard-Route verschiedene Beschränkungen bestehen (z.B. Ueberholverbote für Lastwagen auf bestimmten Abschnitten) oder noch vorgesehen sind, weil noch immer Reparaturarbeiten an Brücken und am Belag ausgeführt werden müssen.

Aus diesen Gründen lehnen denn auch alle an der N2 liegenden Kantone eine vorübergehende Freigabe für 40-Tonnen-Fahrzeuge ab. Die Bevölkerung dieser Kantone würde es nicht verstehen, dass ihr zusätzlich zur bestehenden Verkehrsbelastung ein beträchtlicher Mehrverkehr zugemutet wird, den auch die bayrische Bevölkerung nicht zu tragen bereit ist.

Durch die Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein ist für die vom Umleitungsverkehr betroffenen Gebiete in Oesterreich und Bayern eine enorme Mehrbelastung entstanden. Diese Situation kann und muss durch vermehrte Bahnbenützung bewältigt werden. Nach Auskunft des österreichischen Verkehrsministers verfügen die österreichischen Bundesbahnen noch über beträchtliche freie Kapazitäten sowohl im konventionellen als auch im kombinierten Verkehr (600 Lastauto-Ladungen pro Tag). Oesterreich hat denn auch kein Gesuch um Freigabe eines 40-Tonnen-Strassenkorridors an die Schweiz gestellt.

Die Schweiz leistet schon heute einen wesentlichen Anteil am alpenquerenden Transitgüterverkehr.

An der gesamten 1989 durch die Alpen beförderten Gütermenge von 75 Millionen Tonnen betrug der Anteil der Schweiz 23 Millionen Tonnen oder 31 Prozent. Im Vergleich dazu entfielen ebenfalls 31 Prozent auf Oesterreich und 39 Prozent auf Frankreich.

Die Anteile im Schieneverkehr betragen 59 Prozent (oder 19 Millionen Tonnen) für die Schweiz, 16 Prozent für Oesterreich und 25 Prozent für Frankreich. Der Strassenverkehr verteilt sich zu 9 Prozent (oder 4 Millionen Tonnen) auf die Schweiz, 42 Prozent auf Oesterreich und 49 Prozent auf Frankreich. Von den 3 Millionen Fahrzeugen, die jährlich die Alpen durchqueren, passieren 700'000 die Schweiz (23 Prozent), 1'130'000 Oesterreich (38 Prozent) und 1'170'000 Frankreich (39 Prozent).

Im kombinierten Verkehr besteht gegenwärtig auf der Gotthardachse ein Angebot von über 800 Sendungen im Tag. Trotz der unbenützten Kapazität von täglich 142 Sendungen sind die Bahnen bereit, das Angebot ab September um 84 Sendungen zu erhöhen. Damit ergibt sich ab sofort eine freie Kapazität von insgesamt 210 Lastwagensendungen pro Tag.

Als Bekräftigung seiner Politik zugunsten des kombinierten Verkehrs und als unbedingtes Entgegenkommen für die EG beauftragte der Bundesrat vergangenen Oktober die SBB, umgehend Massnahmen zur Verbesserung des Huckepackangebotes einzuleiten. Aufgrund zusätzlicher Lokomotiven (Bestellung bereits erfolgt) und diverser Ausbauarbeiten sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg können die entsprechenden Kapazitäten von heute ca. 160'000 Sendungen pro Jahr sukzessive bis 1994 auf rund 465'000 Sendungen gesteigert werden. Durch den Lötschberg soll zudem der Transport von Fahrzeugen mit einer Eckhöhe von 4 m ermöglicht werden. Die vollständige Bereitstellung dieses Angebotes macht der Bundesrat indes von erfolgreichen Verhandlungen mit der EG abhängig. Für die gesamte Uebergangslösung bewilligte der Bundesrat ein Investitionsvolumen von 1'465 Millionen Franken.

Zudem wird Lötschberg bis 1992 durchgehend auf Doppelspur ausgebaut sein.

Wie Presseberichten zu entnehmen ist, will im übrigen auch die Deutsche Bundesbahn den kombinierten Verkehr rasch ausbauen.

Bei dieser Sachlage fehlen dem Schweizerischen Bundesrat die Rechtsgrundlagen, auf der Gotthard-Route (N2) einen befristeten 40-Tonnen-Korridor freizugeben.

Ihrem Begehren, die N2 befristet für den Güterverkehr bis 40 Tonnen zu öffnen, kann der Bundesrat deshalb aus verkehrs- und umweltschutzpolitischen sowie aus rechtlichen Gründen nicht entsprechen.

Mit den grossen Anstrengungen, in der gegebenen Situation durch flexible Erhöhung des Bahnangebotes einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung des Schwerverkehrs zu leisten, zeigt sich die Schweiz solidarisch mit den Alpentransitländern. Wir ersuchen Sie daher dringend, durch geeignete Vorkehren alle Autofahrer

zur grossräumigen Umfahrung Oesterreichs und vor allem die Transportwirtschaft zur Ausnützung der freien Bahnkapazitäten zu bewegen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Minister, lieber Kollege, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA
 DEPARTAMENT FEDERAL DA L'ECONOMIA PUBLICA

173.8

Berne, le 28 août 1990

Au Conseil fédéral

Corridor routier pour les véhicules de 40 tonnes

Co-rapport

à la proposition du DFJP et du DFTCE du 24 août 1990.

Nous ne pouvons, en l'état actuel du dossier, donner notre accord à cette proposition.

1. Nous avons jusqu'à ce jour été favorables à la limite des 28 tonnes et nous sommes toujours ralliés aux décisions du Conseil fédéral en considérant que le ferroutage était une réponse adéquate au problème du transit routier.
2. Mais il s'agit à l'évidence ici d'une situation exceptionnelle qui ne doit appeler qu'une réponse limitée dans le temps. Il y va de la capacité de solidarité de la Suisse avec nos voisins du Nord et du Sud.
3. Il nous paraît indispensable, avant de nous prononcer définitivement, de disposer d'un bilan résultant de la comparaison des coûts, en temps et en francs, auxquels un transporteur moyen doit faire face, selon qu'il puisse circuler par la route ou utiliser le ferroutage.
4. Ne pourrait-on pas, si le bilan devait se révéler défavorable au ferroutage, adopter une solution symboliquement ouverte et avenante, consistant à n'autoriser un couloir que pour un nombre limité de camions par jour, du lundi au vendredi, en fonction, par exemple, de la nature de la marchandise à transporter?

DEPARTEMENT FEDERAL
 DE L'ECONOMIE PUBLIQUE

J.-P. Delamuraz



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 28. August 1990

Für die BR.-Sitzung
 vom 29. AUG. 1990

An den Bundesrat

Befristete Zulassung von 40 t-Fahrzeugen auf der N2 infolge
 Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein

Mitbericht

zum Antrag des EJPD/EVED vom 24. August 1990

Das EFD beantragt, das Antwortschreiben wie folgt zu ändern:

1 Antrag

Änderung des letzten Satzes des ersten Abschnittes auf Seite
 4: "Ich ersuche Sie daher dringend, durch geeignete
 Vorkehrungen vor allem die Transportwirtschaft zur Ausnützung
 der freien Bahnkapazitäten zu bewegen."

(Streichen: ... alle Autofahrer zur grossräumigen Umfahrung
 Österreichs und ...)

Begründung

Die Aufforderung nach einer grossräumigen Umfahrung
 Oesterreichs würde in erheblichem Masse die Schweiz treffen.
 Ein Teil des umgeleiteten Verkehrs würde wahrscheinlich die
 Schweiz durchqueren und damit zusätzliche Verkehrs- und Ver-

Umweltbelastungen verursachen. Dies sollte auf jeden Fall vermieden werden.

2 Antrag

Das Antwortschreiben ist wie folgt zu ergänzen: "Die Schweiz unternimmt bereits grosse Anstrengungen, um die Schieneninfrastruktur für den Alpen transit auszubauen. Damit erfüllt sie eine wichtige Aufgabe im europäischen Transitverkehr. Die Investitionen in den Huckepack-Transitkorridor und die geplante Eisenbahn-Alpen transversale werden in hohem Masse auch der EG zugute kommen.

Begründung

Im Antwortschreiben sollte darauf hingewiesen werden, dass die Schweiz mit den geplanten Grossinvestitionen Leistungen erbringen wird, die nicht nur der Schweiz, sondern dem gesamten EG-Raum Vorteile bringen werden.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

Stich

Stich



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 29. August 1990

Herrn Minister
 Dr. Friedrich Zimmermann
 Verkehrsministerium der
 Bundesrepublik Deutschland
 Robert Schumann-Platz 1

D - 5300 Bonn 2

**Befristete Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen auf der N2
 infolge der Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein**

Sehr geehrter Herr Minister
 Lieber Kollege

Mit Schreiben vom 25. Juli 1990 - ergänzt durch weitere Schreiben und insbesondere auch durch das Schreiben vom 9. August 1990 an Herrn Bundespräsident Koller - unterbreiten Sie das Gesuch, zur Minderung der schwerwiegenden Folgen, die sich aus der Unterbrechung der Inntal-Autobahn auf den bayrischen Ausweichstrecken ergäben, die schweizerische Nationalstrasse Basel - Luzern - Gotthard - Chiasso (N2) für die Dauer der Brückenspernung für den Verkehr bis 40 Tonnen freizugeben. Nach einlässlicher Prüfung Ihres Gesuches durch den Schweizerischen Bundesrat teilen wir Ihnen folgendes mit:

Die enorme Zunahme des Nord/Süd-Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs, stellt die Alpentransitländer vor grosse Verkehrs- und Umweltprobleme. Die Gotthard-Route (N2) trägt heute

den grössten Anteil des alpenquerenden Schwerverkehrs der Schweiz: 8'000 Schwerfahrzeuge verkehren pro Tag auf der Strecke Basel - Belchentunnel (Gesamtverkehr im Raume Basel - Augst 90 - 100'000 Fahrzeuge); noch über 2'000 Schwerfahrzeuge passieren täglich den Gotthard-Strassentunnel, der - wie Sie wissen - nur in einer Röhre mit Gegenverkehr befahrbar ist. Die Oeffnung der N2 für 40-Tonnen-Fahrzeuge würde zu einer massiven Erhöhung des heutigen Schwerverkehrs mit zusätzlichen Behinderungen des übrigen Verkehrs führen, was - auch auf befristete Zeit - schlechterdings nicht verkraftbar ist.

Ferner liegen auf der Gotthard-Route im Reusstal bereits heute die verkehrsbedingten Luftimmissionen infolge der topographischen Lage (schlechte Durchlüftung) weit über den Grenzwerten der schweizerischen Umweltschutzgesetzgebung. Die Regierung des Kantons Uri verlangt vom Schweizerischen Bundesrat Massnahmen zur Verbesserung; jede weitere Zunahme des Schwerverkehrs - wie sie die Oeffnung eines auch befristeten 40-Tonnen-Korridors zur Folge hätte - ist für diese Region unzumutbar. Auch in anderen Kantonen längs der N2 (insbesondere in den Kantonen Tessin, Luzern und Basel) werden die Grenzwerte für Stickoxide - und als Folge davon für Ozon - schon heute stark überschritten.

Schliesslich gilt es zu beachten, dass infolge der Unwetterkatastrophe von 1987 auf der Gotthard-Route verschiedene Beschränkungen bestehen (z.B. Ueberholverbote für Lastwagen auf bestimmten Abschnitten) oder noch vorgesehen sind, weil noch immer Reparaturarbeiten an Brücken und am Belag ausgeführt werden müssen.

Aus diesen Gründen lehnen denn auch alle an der N2 liegenden Kantone eine vorübergehende Freigabe für 40-Tonnen-Fahrzeuge ab. Die Bevölkerung dieser Kantone würde es nicht verstehen, dass ihr zusätzlich zur bestehenden Verkehrsbelastung ein beträchtlicher Mehrverkehr zugemutet wird, den auch die bayrische Bevölkerung nicht zu tragen bereit ist.

Durch die Sperrung der Inntal-Autobahn bei Kufstein ist für die vom Umleitungsverkehr betroffenen Gebiete in Oesterreich und Bayern eine enorme Mehrbelastung entstanden. Diese Situation kann und muss durch vermehrte Bahnbenützung bewältigt werden. Nach Auskunft des österreichischen Verkehrsministers verfügen die österreichischen Bundesbahnen noch über beträchtliche freie Kapazitäten sowohl im konventionellen als auch im kombinierten Verkehr (600 Lastauto-Ladungen pro Tag). Oesterreich hat denn auch kein Gesuch um Freigabe eines 40-Tonnen-Strassenkorridors an die Schweiz gestellt.

Die Schweiz leistet schon heute einen wesentlichen Anteil am alpenquerenden Transitgüterverkehr.

An der gesamten 1989 durch die Alpen beförderten Gütermenge von 75 Millionen Tonnen betrug der Anteil der Schweiz 23 Millionen Tonnen oder 31 Prozent. Im Vergleich dazu entfielen ebenfalls 31 Prozent auf Oesterreich und 39 Prozent auf Frankreich.

Die Anteile im Schieneverkehr betragen 59 Prozent (oder 19 Millionen Tonnen) für die Schweiz, 16 Prozent für Oesterreich und 25 Prozent für Frankreich. Der Strassenverkehr verteilt sich zu 9 Prozent (oder 4 Millionen Tonnen) auf die Schweiz, 42 Prozent auf Oesterreich und 49 Prozent auf Frankreich. Von den 3 Millionen Fahrzeugen, die jährlich die Alpen durchqueren, passieren 700'000 die Schweiz (23 Prozent), 1'130'000 Oesterreich (38 Prozent) und 1'170'000 Frankreich (39 Prozent).

Im kombinierten Verkehr besteht gegenwärtig auf der Gotthardachse ein Angebot von über 800 Sendungen im Tag. Trotz der unbenutzten Kapazität von täglich 142 Sendungen sind die Bahnen bereit, das Angebot ab September um 68 Sendungen zu erhöhen. Damit ergibt sich ab sofort eine freie Kapazität von insgesamt 210 Lastwagensendungen pro Tag.

Als Bekräftigung seiner Politik zugunsten des kombinierten Verkehrs und als unbedingtes Entgegenkommen für die EG beauftragte der Bundesrat vergangenen Oktober die SBB, umgehend Massnahmen zur Verbesserung des Huckepackangebotes einzuleiten. Aufgrund zusätzlicher Lokomotiven (Bestellung bereits erfolgt) und diverser Ausbauarbeiten sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg können die entsprechenden Kapazitäten von heute ca. 160'000 Sendungen pro Jahr sukzessive bis 1994 auf rund 465'000 Sendungen gesteigert werden. Durch den Lötschberg soll zudem der Transport von Fahrzeugen mit einer Eckhöhe von 4 m ermöglicht werden. Die vollständige Bereitstellung dieses Angebotes macht der Bundesrat indes von erfolgreichen Verhandlungen mit der EG abhängig. Für die gesamte Uebergangslösung bewilligte der Bundesrat ein Investitionsvolumen von 1'465 Millionen Franken.

Zudem wird Lötschberg bis 1992 durchgehend auf Doppelspur ausgebaut sein.

Wie Presseberichten zu entnehmen ist, will im übrigen auch die Deutsche Bundesbahn den kombinierten Verkehr rasch ausbauen.

Bei dieser Sachlage fehlen dem Schweizerischen Bundesrat die Rechtsgrundlagen, auf der Gotthard-Route (N2) einen befristeten 40-Tonnen-Korridor freizugeben.

Ihrem Begehren, die N2 befristet für den Güterverkehr bis 40 Tonnen zu öffnen, kann der Bundesrat deshalb aus verkehrs- und umweltschutzpolitischen sowie aus rechtlichen Gründen nicht entsprechen.

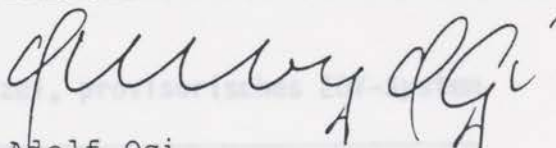
Mit den grossen Anstrengungen, in der gegebenen Situation durch flexible Erhöhung des Bahnangebotes einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung des Schwerverkehrs zu leisten, zeigt sich die Schweiz solidarisch mit den Alpentransitländern. Wir ersuchen Sie daher dringend, die Transportwirtschaft durch geeignete Vorkehren zur Ausnützung der freien Bahnkapazitäten zu bewegen.

SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Buchholz
Dienstag 29. August 1990
Dübendorf

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Minister, lieber Kollege, die
Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Bearbeitung von Daten durch die Bundespolizei

Aufgrund des Aussprachepapiers des SJPD vom 28. August 1990

Aufgrund der Beratung wird

beschlossen:

Das Aussprachepapier wird zustimmend Kenntnis genommen.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Protokollauszug von:				
Datum: <input type="checkbox"/> mit Besatz				
V.	Z.K.	Dies.	Anz.	Akten
		EDA		
		EDT		
		SJPD	5	
		EMD		
		EFD		
		EVD		
		EVED		
		BK		
		E+K		
		Für Del.		