



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT  
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE  
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision

Decisione

25. Nov. 1987

2128

An den Bundesrat

Alpentransit:  
 Schreiben des Regierungsrates  
 des Kantons Uri vom 29. September 1987

Aufgrund des Antrages des EVED vom 10. November 1987

Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 29. September 1987

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

Sie beantragen Ihnen, das Schreiben des Regierungsrates des Kantons  
 Uri vom 29. September 1987 gemäss beiliegendem Entwurf zu beantwor-  
 ten. beschlossen:

1. Die Antwort auf das Schreiben des Regierungsrates des Kan-  
 tons Uri wird gutgeheissen.

2. Mitteilung:

An den Regierungsrat des Kantons Uri durch die Bundes-  
 kanzlei.

EIDG. VERKEHRS- UND

ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

DEPARTMENT FÉDÉRAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ÉNERGIE

CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

EIDG. VERKEHRS- UND

ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

DEPARTMENT FÉDÉRAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ÉNERGIE

CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Für getreuen Auszug,  
 der Protokollführer:

Protokollauszug an:  
 ohne /  mit Beilage

z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
		EDA		
X		EDI	3	-
X		EJPD	3	-
		EMD		
X		EFD	7	-
		EVD		
X		EVED	10	-
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		





3003 Bern, 10. November 1987

An den Bundesrat

---

Alpentransit:  
Schreiben des Regierungsrates  
des Kantons Uri vom 29. September 1987

---

Alpentransit: Antrages des EVED vom 10. November 1987  
Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 29. September 1987

---

Wir beantragen Ihnen, das Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 29. September 1987 gemäss beiliegendem Entwurf zu beantworten.

Die im Mitberichtsverfahren konsultierten Aemter (BUS, BAP, BRP, EFV) sind mit dem Antwortentwurf einverstanden.

EIDG. VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf

Beilagen:

- Entwurf des Beschlusdispositivs
- Antwortentwurf
- Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 29. September 1987

Protokollauszug an:

- EVED 10 Ex.
- BK
- EDI
- EJPD
- EFD



# DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

Alpentransit:  
Schreiben des Regierungsrates  
des Kantons Uri vom 29. September 1987

An den Regierungsrat  
des Kantons Uri

Aufgrund des Antrages des EVED vom 10. November 1987

Gefragte, liebe Eidgenossen

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

mit Schreiben vom 29. September 1987 habt ihr uns eure Überle-  
gungen und Wünsche zum Transitverkehr durch den Gotthard darge-  
legt. Wir danken dafür best. beschlossen: In Such folgendes mit:

1. Die Antwort auf das Schreiben des Regierungsrates des Kan-  
tons Uri wird gutgeheissen.

2. Mitteilung:

An den Regierungsrat des Kantons Uri durch die Bundes-  
kanzlei.

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:

Der Bund fördert den Hockepackverkehr, indem er gemäß Lei-  
stungsauftrag 1987 an die SBB diese Transportart als gemeinwirt-  
schaftliche Leistung anerkennt und der Bahn die ungedeckten Ko-  
sten vergütet. Aufgrund des Treibstoffpreissetzes ist der Bund



# DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

An den Regierungsrat  
des Kantons Uri

6460 A l t d o r f

Getreue, liebe Eidgenossen

Mit Schreiben vom 29. September 1987 habt Ihr uns Eure Ueberlegungen und Wünsche zum Transitverkehr durch den Gotthard dargelegt. Wir danken dafür bestens und teilen Euch folgendes mit:

Der Bundesrat ist sich der verkehrs- und umweltpolitischen Bedeutung eines leistungsfähigen Huckepackangebotes bewusst. Wegen mangelnder Rechtsgrundlage und auch aus aussenpolitischen Gründen kann unser Land den Gütertransit auf der Strasse nicht verbieten. Mit dem Angebot eines leistungsfähigen Huckepack-Korridors können wir aber dafür sorgen, dass der Gütertransit am wenigsten Immissionen verursacht. Eine Transit-Alternative mit dem Bahntransport europäischer Lastwagengewichte und mit möglichst geringen Profileinschränkungen setzt uns auch in eine bessere Position, Druckversuchen des Auslandes zu widerstehen, unser höchstzulässiges Gesamtgewicht im Strassenverkehr den ausländischen Normen anzugleichen.

Der Bund fördert den Huckepackverkehr, indem er gemäss Leistungsauftrag 1987 an die SBB diese Transportart als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkennt und der Bahn die ungedeckten Kosten vergütet. Aufgrund des Treibstoffzollgesetzes ist der Bund

ferner in der Lage, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Huckepack- und Grosscontainerverkehrs, Investitionsbeiträge zu leisten.

Der Bundesrat hat die SBB im vergangenen Sommer beauftragt, Sofortmassnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebotes im Huckepackverkehr einzuführen: zusätzliche Züge, kürzere Fahrzeit und Ausbau der Huckepackanlagen. Ausserdem sollen die Möglichkeiten einer Erweiterung des Huckepackprofils geprüft werden.

Bereits realisiert wurde inzwischen eine rasche Tagesverbindung Basel - Lugano und umgekehrt mit einem günstigeren Tarif für Lastwagen, welche die schweizerische Gewichtslimite von 28 t nicht überschreiten. Mit dieser neuen Verbindung sowie durch die Ausnützung von Stillagern und den Einsatz von neuem Rollmaterial werden die SBB bis Ende Mai 1988 im bemannten Huckepackverkehr ("Rollende Autobahn") 35'000 zusätzliche Verladeplätze pro Jahr anbieten. Sie erhöhen damit ihr Angebot um 88 Prozent auf 74'500 Verladeplätze im Jahr.

Im unbemannten Huckepackverkehr können die SBB ihr Transportangebot innert Jahresfrist schrittweise um 20 Prozent ausweiten. Nach Ablieferung von neuem Rollmaterial und durch den Einsatz von Wagen anderer Huckepackgesellschaften wird es dann möglich sein, pro Jahr rund 70'000 Sattelaufleger oder Wechselbehälter zu transportieren; 1986 waren es 58'400 Transporteinheiten. Im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren werden die SBB bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage die Kapazität auf ein jährliches Transportvolumen von rund 100'000 Sattelauflegern oder Wechselbehältern ausbauen.

Für den mittelfristigen Weiterausbau des Huckepackverkehrs haben die SBB am Gotthard eine Streckenkapazität für insgesamt 40 Huckepackzüge pro Tag vorgesehen. Heute verkehren 23 Züge.

Für den Ausbau der Huckepackterminals im Norden (Rielasingen) und im Süden (Busto Arsizio) liegen Projekte vor. Die SBB planen auch einen neuen Terminal in Chiasso.

- 3 -

Ab Beginn 1988 dürfte es möglich sein, am Gotthard 10 cm höhere Lastwagen im Huckepack zu transportieren. Im bemannten Huckepackverkehr sind damit Lastwagen mit Eckhöhen bis 3,80 m zulässig. Im unbemannten Verkehr erhöht sich das Profil bei Verwendung von Taschenwagen auf 3,90 m.

Allgemeine und umfangreiche Tarifverbilligungen können nicht in Frage kommen. Sie hätten zur Folge, dass das Preisniveau auch im übrigen Transitverkehr, im Grosscontainer- und Wagenladungsverkehr, abgesenkt werden müsste. Der Kostendeckungsgrad des gesamten Alpentransits würde dadurch erheblich vermindert. Die bisherigen Wachstumsraten des Huckepackverkehrs von rund 10 Prozent im Jahr bestätigen, dass die Huckepackpreise vom Markt akzeptiert werden. In Frage kommen aber gezielte Preismassnahmen in einzelnen Marktsegmenten, um einen zusätzlichen Anreiz zur Benützung des Huckepackangebotes zu schaffen.

Abgesehen von diesen Angebotsverbesserungen hat der Bundesrat die SBB im vergangenen Sommer auch beauftragt, die mittel- und langfristig erforderlichen Massnahmen für einen zielgerechten Weiterausbau des Huckepackverkehrs weiter zu verfolgen.

Schliesslich ist hier auch hinzuweisen auf die sich dem Ende nähernden Arbeiten an den Entscheidungsgrundlagen für eine neue Eisenbahnalpentransversale, welche dereinst Wesentliches zur Entlastung der Strassen vom Gütertransitverkehr wird leisten können.

Wir verstehen Eure Sorge, dass in der Frage des Alpentransits durch den Gotthard dem Lebensraum Uri besondere Beachtung zu schenken ist. Wir können Euch dazu mitteilen, dass alle grösseren Investitionen in das Verkehrssystem vor ihrer Realisierung einer umfassenden Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen werden. Den Auswirkungen auf die Umwelt im weitesten Sinne, also auf den Lebensraum einer Talschaft, wird darin ein hoher Stellenwert beigemessen. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz verlangt, dass vor Errichtung grösserer Anlagen, welche die Umwelt erheblich belasten können, die möglichen Nebenwirkungen frühzeitig und

vollständig ermittelt werden. Diese umfassenden Abklärungen werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Wir verweisen auch auf die im Raumplanungsgesetz statuierte Pflicht der engen Zusammenarbeit zwischen Bund und Kanton bei Erfüllung raumwirksamer Aufgaben.

Eine Rechtsgrundlage zur Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr wird im Zusammenhang mit den Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik geschaffen, über welche Volk und Stände im kommenden Jahr befinden werden. Die entsprechende Verfassungsänderung ermächtigt den Gesetzgeber, nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit Massnahmen zu treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten. Solche Eingriffe sind als ultima ratio gedacht; sie kommen dann in Frage, wenn das Gesamtinteresse es verlangt und andere Massnahmen versagen. Für die Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr kommen nach heutigem Recht neben einem konkurrenzfähigen Angebot der Bahn polizeiliche Massnahmen aufgrund des Strassenverkehrs- und Umweltschutzrechtes in Betracht. Wir messen daher einer wirksamen Ueberwachung unserer Gewichtslimite im Strassen-Schwerverkehr, welche die ernerischen Polizeiorgane regelmässig durchführen, grosse Bedeutung bei.

Wir benützen den Anlass, um Euch, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns dem Machtschutz Gottes zu empfehlen.

3003 Bern,

IM NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN  
BUNDESRATES

Der Bundespräsident:

Der Bundeskanzler:





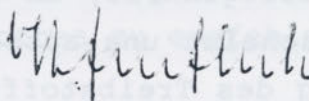
der Transitschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert wird. Nötigenfalls sind hierfür entsprechende Gesetzesgrundlagen zu schaffen. Und schliesslich dürfen die Verbindungen des Urner Oberlandes mit dem öffentlichen Verkehrsnetz durch eine neue Alpentransversale nicht verschlechtert werden. Mit Genugtuung stellen wir fest, dass auch der Staatsrat des Kantons Tessin in seinem Brief vom 22. September 1987 keine zweite Röhre durch den Gotthardstrassentunnel fordert. Auch wir hätten zu einem solchen Vorhaben etwelche Bedenken anzumelden und auch wir meinen, dass sich ein solches Bauwerk mit Blick auf die heutigen Gegebenheiten nicht rechtfertigt.

Sehr geehrter Herr Bundespräsident, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Herren Bundesräte, in diesem Rahmen ersuchen wir Sie zusammen mit dem Staatsrat des Kantons Tessin, alles zu unternehmen, um die Verkehrslage am Gotthard zu verbessern und das Leben in den beiden Kantonen lebenswert zu erhalten. Für Ihre Bemühungen und Ihr Verständnis danken wir Ihnen zum voraus bestens und versichern Sie unserer ausgezeichneten Wertschätzung.

6460 Altdorf, 29. September 1987

Im Namen des Regierungsrates

Der Landammann



Der Kanzleidirektor

Kopie an

Staatsrat des Kantons Tessin



# DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

An den Regierungsrat  
des Kantons Uri

6460 Alt d o r f

Getreue, liebe Eidgenossen

Mit Schreiben vom 29. September 1987 habt Ihr uns Eure Ueberlegungen und Wünsche zum Transitverkehr durch den Gotthard dargelegt. Wir danken dafür bestens und teilen Euch folgendes mit:

Der Bundesrat ist sich der verkehrs- und umweltpolitischen Bedeutung eines leistungsfähigen Huckepackangebotes bewusst. Wegen mangelnder Rechtsgrundlage und auch aus aussenpolitischen Gründen kann unser Land den Gütertransit auf der Strasse nicht verbieten. Mit dem Angebot eines leistungsfähigen Huckepack-Korridors können wir aber dafür sorgen, dass der Gütertransit am wenigsten Immissionen verursacht. Eine Transit-Alternative mit dem Bahntransport europäischer Lastwagengewichte und mit möglichst geringen Profileinschränkungen setzt uns auch in eine bessere Position, Druckversuchen des Auslandes zu widerstehen, unser höchstzulässiges Gesamtgewicht im Strassenverkehr den ausländischen Normen anzugleichen.

Der Bund fördert den Huckepackverkehr, indem er gemäss Leistungsauftrag 1987 an die SBB diese Transportart als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkennt und der Bahn die ungedeckten Kosten vergütet. Aufgrund des Treibstoffzollgesetzes ist der Bund

- 2 -

Ab Beginn 1988 dürfte es möglich sein, am Gotthard 10 cm höhere ferner in der Lage, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Huckepack- und Grosscontainerverkehrs, Investitionsbeiträge zu leisten. unbemannten Verkehr erhöht sich das Profil bei Verwendung von Taschenwagen auf 3,90 m.

Der Bundesrat hat die SBB im vergangenen Sommer beauftragt, Sofortmassnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebotes im Huckepackverkehr einzuführen: zusätzliche Züge, kürzere Fahrzeit und Ausbau der Huckepackanlagen. Ausserdem sollen die Möglichkeiten einer Erweiterung des Huckepackprofils geprüft werden. Das gesamte Alpentransit würde dadurch erheblich vermindert. Die bereits realisiert wurde inzwischen eine rasche Tagesverbindung Basel - Lugano und umgekehrt mit einem günstigeren Tarif für Lastwagen, welche die schweizerische Gewichtslimite von 28 t nicht überschreiten. Mit dieser neuen Verbindung sowie durch die Ausnützung von Stillagern und den Einsatz von neuem Rollmaterial werden die SBB bis Ende Mai 1988 im bemannten Huckepackverkehr ("Rollende Autobahn") 35'000 zusätzliche Verladeplätze pro Jahr anbieten. Sie erhöhen damit ihr Angebot um 88 Prozent auf 74'500 Verladeplätze im Jahr. Neben Massnahmen für einen zielgerechten Weiterausbau des Huckepackverkehrs weiter zu verfolgen.

Im unbemannten Huckepackverkehr können die SBB ihr Transportangebot innert Jahresfrist schrittweise um 20 Prozent ausweiten. Nach Ablieferung von neuem Rollmaterial und durch den Einsatz von Wagen anderer Huckepackgesellschaften wird es dann möglich sein, pro Jahr rund 70'000 Sattelaufleger oder Wechselbehälter zu transportieren; 1986 waren es 58'400 Transporteinheiten. Im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren werden die SBB bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage die Kapazität auf ein jährliches Transportvolumen von rund 100'000 Sattelauflegern oder Wechselbehältern ausbauen. Es wird dazu mitteilen, dass alle grösseren Investitionen in das Verkehrssystem vor ihrer Realisierung

Für den mittelfristigen Weiterausbau des Huckepackverkehrs haben die SBB am Gotthard eine Streckenkapazität für insgesamt 40 Huckepackzüge pro Tag vorgesehen. Heute verkehren 23 Züge. In gewissen. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz verlangt, dass Für den Ausbau der Huckepackterminals im Norden (Rielasingen) und im Süden (Busto Arsizio) liegen Projekte vor. Die SBB planen auch einen neuen Terminal in Chiasso.

Ab Beginn 1988 dürfte es möglich sein, am Gotthard 10 cm höhere Lastwagen im Huckepack zu transportieren. Im bemannten Huckepackverkehr sind damit Lastwagen mit Eckhöhen bis 3,80 m zulässig. Im unbemannten Verkehr erhöht sich das Profil bei Verwendung von Taschenwagen auf 3,90 m.

Allgemeine und umfangreiche Tarifverbilligungen können nicht in Frage kommen. Sie hätten zur Folge, dass das Preisniveau auch im übrigen Transitverkehr, im Grosscontainer- und Wagenladungsverkehr, abgesenkt werden müsste. Der Kostendeckungsgrad des gesamten Alpentransits würde dadurch erheblich vermindert. Die bisherigen Wachstumsraten des Huckepackverkehrs von rund 10 Prozent im Jahr bestätigen, dass die Huckepackpreise vom Markt akzeptiert werden. In Frage kommen aber gezielte Preismassnahmen in einzelnen Marktsegmenten, um einen zusätzlichen Anreiz zur Benützung des Huckepackangebotes zu schaffen.

Abgesehen von diesen Angebotsverbesserungen hat der Bundesrat die SBB im vergangenen Sommer auch beauftragt, die mittel- und langfristig erforderlichen Massnahmen für einen zielgerechten Weiterausbau des Huckepackverkehrs weiter zu verfolgen.

Schliesslich ist hier auch hinzuweisen auf die sich dem Ende nähernden Arbeiten an den Entscheidungsgrundlagen für eine neue Eisenbahnalpentransversale, welche dereinst Wesentliches zur Entlastung der Strassen vom Gütertransitverkehr wird leisten können.

Wir verstehen Eure Sorge, dass in der Frage des Alpentransits durch den Gotthard dem Lebensraum Uri besondere Beachtung zu schenken ist. Wir können Euch dazu mitteilen, dass alle grösseren Investitionen in das Verkehrssystem vor ihrer Realisierung einer umfassenden Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen werden. Den Auswirkungen auf die Umwelt im weitesten Sinne, also auf den Lebensraum einer Talschaft, wird darin ein hoher Stellenwert beigemessen. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz verlangt, dass vor Errichtung grösserer Anlagen, welche die Umwelt erheblich belasten können, die möglichen Nebenwirkungen frühzeitig und

vollständig ermittelt werden. Diese umfassenden Abklärungen werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Wir verweisen auch auf die im Raumplanungsgesetz statuierte Pflicht der engen Zusammenarbeit zwischen Bund und Kanton bei Erfüllung raumwirksamer Aufgaben.

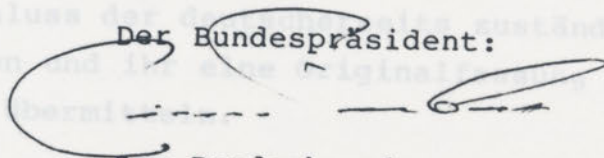
Eine Rechtsgrundlage zur Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr wird im Zusammenhang mit den Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik geschaffen, über welche Volk und Stände im kommenden Jahr befinden werden. Die entsprechende Verfassungsänderung ermächtigt den Gesetzgeber, nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit Massnahmen zu treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten. Solche Eingriffe sind als ultima ratio gedacht; sie kommen dann in Frage, wenn das Gesamtinteresse es verlangt und andere Massnahmen versagen. Für die Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr kommen nach heutigem Recht neben einem konkurrenzfähigen Angebot der Bahn polizeiliche Massnahmen aufgrund des Strassenverkehrs- und Umweltschutzrechtes in Betracht. Wir messen daher einer wirksamen Ueberwachung unserer Gewichtslimite im Strassen-Schwerverkehr, welche die ernerischen Polizeiorgane regelmässig durchführen, grosse Bedeutung bei.

Wir benützen den Anlass, um Euch, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns dem Machtschutz Gottes zu empfehlen.

3003 Bern, 25. November 1987

IM NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN  
 BUNDESRATES

Der Bundespräsident:



Der Bundeskanzler:

