



Nr. 062.3 pl

3003 Bern, 19. November 1987

2205

Ständerat

An den B u n d e s r a t

Mündliche Beantwortung

87.580 Interpellation Cavelty vom 1. Oktober 1987  
 Huckepackterminal in Chiasso.  
 Vermeidung eines Lastwagenkrieges

Die Antwort auf die Interpellation Cavelty wird gutgeheissen (s. Beilage).

Die im Vorverfahren konsultierten Aemter (GS EDA, BUS, BAP, GS EFD, EFV, EZV, BAWI, BIGA) sind mit dem Antwortentwurf einverstanden.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND  
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf

Beilage

1 Entwurf d

Protokollauszug an:

- EVED (35 Ex.)
- EDA
- EDI
- EJPD
- EFD
- EVD



87.580 Interpellation Cavelty vom 1. Oktober 1987  
 Huckepackterminal in Chiasso.  
 Vermeidung eines Lastwagenkrieges

---

Der Druck der EG-Staaten auf die Schweiz, unsere auf 28 Tonnen beschränkten Gewichtslimiten auf 40 oder gar 44 Tonnen zu erweitern, verbunden mit der Aufhebung des Nachtfahrverbots für Lastwagen und der Zulassung breiterer Fahrzeuge, ist enorm. Der Bundesrat hat sich mit Erfolg dagegen gewehrt und verdient dafür grossen Dank. Die vom Bundesrat langfristig anvisierte Lösung kann nur in einer alle Bedürfnisse befriedigenden Eisenbahn-Alpentransversale liegen, die nach der hier vertretenen Auffassung im europäischen Interesse sowohl den Verkehr aus dem deutsch-französischen Rheinland über Basel-Gotthard wie jenen aus dem Raum Stuttgart-Nürnberg-München über Chur-Tessin nach Italien bewältigen muss (Y-Alpentransversale).

Es ist jedoch notwendig, bis zur Erstellung der Alpentransversale bereits kurzfristig Lösungen anzubieten, damit die auf der Strasse bei uns nicht zugelassenen schweren Lastwagen durch die Schweiz von Grenze zu Grenze auf der Schiene transportiert werden können. Einer kürzlichen Pressekonferenz der SBB war zu entnehmen, dass mit relativ geringem Aufwand an Zeit und Geld die geringe Kapazität der Gotthardstrecke im Huckepack- und Containerverkehr bereits verdoppelt werden kann.

Neben der Kapazitäts-, Geschwindigkeits- und Kostenfrage erhebt sich im Nord-Süd-Verkehr immer auch jene nach der Abnahme des Verkehrs durch die Anschluss-Länder, namentlich Italien. Frequenzstatistiken zeigen, dass die italienische Staatsbahn seit Jahrzehnten keinen zusätzlichen Verkehr bewältigt und die Hauptanstrengungen Italiens auf dem Verkehrssektor nach wie vor bei der Strasse liegen.

Sollen unsere Anstrengungen im Eisenbahnsektor eine zügige Fortsetzung im Süden erhalten, so müssen sie darauf ausgerichtet sein, dass der Güterverkehr an der italienischen Grenze auch von der italienischen Nationalstrasse übernommen werden kann. Im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr heisst dies, dass ein Terminal möglichst nahe der italienischen Nationalstrasse und verbunden mit dieser zu errichten ist. Da die SBB und Private in Chiasso dafür geeignetes Gelände besitzen, liegt die Möglichkeit nahe, die Anlage daselbst zu errichten und durch eine zollfreie Strasse mit der italienischen Nationalstrasse zu verbinden. Die Anlage sollte in einer Dimension erstellt resp. geplant werden, die auch den späteren Bedürfnissen der Alpentransversale zu genügen vermag. Aus arbeitsrechtlichen Gründen (keine Streiks) soll sie auf Schweizer Gebiet und nach schweizerischem Recht betrieben werden. Bau und Finanzierung der Anlage können durch eine zu

gründende schweizerische Gesellschaft mit allfälliger Beteiligung des Bundes und/oder der SBB erfolgen, wobei Kapital- und Betriebskosten aus Treibstoffzollgeldern unter dem Titel "Entlastung der Strasse" und aus allgemeinen Mitteln unter dem Titel "Umweltschutz" sicherzustellen wären.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

1. Welche Möglichkeiten sieht der Bundesrat, dem intensiven Verlangen der Nachbarländer nach einer Erweiterung der bestehenden Limiten für Lastwagen kurzfristig und längerfristig zu widerstehen?
2. Mit welchem zeitlichen und finanziellen Aufwand ist eine namhafte Vergrößerung der Kapazitäten im kombinierten Verkehr auf der Gotthardstrecke möglich?
3. Könnte in Chiasso (neben dem dortigen SBB-Rangierbahnhof) durch eine private Gesellschaft auf geeignetem Areal eine den Marktbedürfnissen längerfristig genügende Verladeanlage für den Kombiverkehr erstellt und im Rahmen der Treibstoffzollgesetzgebung mitfinanziert werden?
4. Liesse sich die unter Ziffer 3 postulierte Anlage durch eine zollfreie Strasse direkt mit dem italienischen Autobahnnetz verknüpfen und als Teil des Nationalstrassennetzes bzw. als Huckepackanlage mitfinanzieren?

#### Antwort des Bundesrates

1. Die internationalen Abkommen über den Strassenverkehr überlassen es den Vertragsstaaten, Masse und Gewichte der Fahrzeuge auf ihren Strassen festzulegen. Das Ausland bringt für unsere tiefere Gewichtslimite im Strassenverkehr vermehrt Verständnis auf, wenn unsere Bahnen in der Lage sind, mit dem Huckepackverkehr eine leistungsfähige Transit-Alternative anzubieten, welche eine rationelle und in bezug auf Masse und Gewichte möglichst wenig einschränkende Durchfuhr ausländischer Fahrzeuge ermöglicht. Die SBB und die Huckepack-Gesellschaft Hupac haben in den vergangenen Jahren für Profilerweiterungen, Rollmaterial und Ausbau der Verladeeinrichtungen über 120 Mio Franken investiert.

Das Huckepackpotential konnte jedoch wegen verschiedener Schwachstellen nicht voll ausgeschöpft werden. Nachdem der Leistungsauftrag 1987 an die SBB den Huckepackverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkennt, kann die Bahn das Huckepackangebot nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten ausrichten.

Der Bundesrat hat die SBB im Sommer 1987 beauftragt, kurzfristige Massnahmen für ein verbessertes Angebot im Huckepackverkehr einzuführen: Zusätzliche Züge, Verkürzung der Fahrzeit und Ausbau der Huckepackterminals. Rasch abzuklären sind auch die Möglichkeiten einer Erweiterung des Huckepackprofils für den Transport höherer Lastwagen.

Neben diesen kurzfristigen Aktionen haben die SBB den Auftrag erhalten, die mittel- und langfristigen Massnahmen zur Leistungssteigerung weiter zu verfolgen.

2. Als Sofortmassnahme bieten die SBB seit Oktober 1987 im bemannten Huckepackverkehr ("Rollende Autobahn") eine zusätzliche schnelle Tagesverbindung Basel - Lugano und umgekehrt an, und dies mit einem günstigeren Tarif für Fahrzeuge, welche die schweizerische Gewichtslimite von 28 Tonnen nicht überschreiten. Mit dieser neuen Verbindung sowie durch Ausnützung von Reserven und mit den abgelieferten neuen Tragwagen werden die SBB bis Ende Mai 1988 35'000 zusätzliche Verladeplätze anbieten. Das Angebot erhöht sich damit 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 wurden 58'400 Transporteinheiten befördert. Im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren werden die SBB bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage die Kapazität

- 4 -

auf ein Transportvolumen von rund 100'000 Sattelaufliegern oder Wechselbehältern pro Jahr ausbauen.

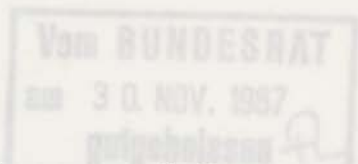
Für den mittelfristigen Weiterausbau des Huckepackverkehrs am Gotthard haben die SBB eine Streckenkapazität für insgesamt 40 Huckepackzüge pro Tag vorgesehen. Heute verkehren 23 Züge.

Zur Profilfrage ist zu bemerken, dass es ab Beginn 1988 möglich sein dürfte, 10 cm höhere Lastwagen im Huckepack durch den Gotthard zu transportieren. Das Huckepackprofil erhöht sich damit für die "Rollende Autobahn" von heute 3,70 auf 3,80 m und für den unbemannten Huckepackverkehr bei Verwendung von Taschenwagen von 3,80 auf 3,90 m. Damit wird sich die Zahl der huckepackfähigen Fahrzeuge mindestens verdoppeln.

Für den Ausbau der Huckepackterminals im Norden (Rielasingen) und im Süden (Busto Arsizio) liegen konkrete Pläne vor. Der Investitionsbedarf beträgt rund 44 Mio Franken. Aufgrund der Treibstoffzollgesetzgebung kann der Bund schweizerischen Geschäftstellern an den Bau von Verladeanlagen im grenznahen Ausland Investitionsbeiträge ausrichten, sofern dafür aus schweizerischer Sicht ein verkehrs- und umweltpolitisches Interesse besteht. Gespräche über die Mitfinanzierung dieser Anlagen durch den Bund sind im Gang.

3. Für den Bau eines Huckepackterminals in Chiasso ist ein Projekt in Ausarbeitung. Die Anlage soll sowohl dem begleiteten als auch dem unbegleiteten Huckepackverkehr dienen. Es ist vorgesehen, den Terminal mit steigender Leistungsfähigkeit in drei Etappen zu realisieren und nach der zweiten Ausbautappe den heute in Lugano abgewickelten Verkehr nach Chiasso zu verlegen. Im Rahmen der Projektbearbeitung werden auch die zolltechnischen Fragen und die strassenseitige Erschliessung untersucht.

Der Terminal würde auf dem Areal der SBB errichtet, wobei bereits vorhandene Gleise Teil der neuen Umschlagsanlage wären. Die Bauherrschaft läge somit bei den SBB. Der Betrieb des Ter-



minals dagegen würde von der Huckepackgesellschaft HUPAC besorgt. Eine Mitfinanzierung des Terminals durch den Bund ist gestützt auf die Treibstoffzollgesetzgebung möglich.

87.580 Interpellation Cavelti vom 1. Oktober 1987

4. Die Verknüpfung des Terminals Chiasso mit dem italienischen Autobahnnetz kann erst aufgrund von Verhandlungen mit Italien über eine staatsvertragliche Regelung beurteilt werden.

Der Druck der EG-Staaten auf die Schweiz, unsere auf 7,5 Tonnen beschränkten Gewichtslimiten auf 40 oder gar 44 Tonne zu erweitern, verbunden mit der Aufhebung des Nachtfahrverbots für Lastwagen und der Zulassung breiterer Fahrzeuge, ist enorm. Der Ständerat hat sich mit Erfolg dagegen gewehrt und verdient dafür grossen Dank. Die vom Bundesrat langfristig anvisierte Lösung kann nur in einer alle Bedürfnisse befriedigenden Eisenbahn-Alpentransversale liegen, die nach der hier vertretenen Auffassung im europäischen Interesse sowohl den Verkehr aus dem deutsch-französischen Rheinland über Basel-Gothard wie jenen aus dem Raum Stuttgart-Nürnberg-München über Chur-Tessin nach Italien bewältigen muss (T-Alpentransversale).

Es ist jedoch notwendig, bis zur Erstellung der Alpentransversale bereits kurzfristig Lösungen anzubieten, damit die auf der Strasse bei uns nicht zugelassenen schweren Lastwagen durch die Schweiz von Grenze zu Grenze auf der Schiene transportiert werden können. Einer kürzlichen Pressekonzferenz der SBB war zu entnehmen, dass mit relativ geringem Aufwand an Zeit und Geld die geringe Kapazität der Gotthardstrasse in Huckepack- und Containerverkehr bereits verdoppelt werden kann.

Neben der Kapazitäts-, Geschwindigkeits- und Kostenfrage erhebt sich im Nord-Süd-Verkehr immer auch jene nach der Abnahme des Verkehrs durch die Anschluss-Länder, wesentlich Italien. Frequenzstatistiken zeigen, dass die italienische Staatsbahn seit Jahrzehnten keinen zusätzlichen Verkehr bewältigt und die Hauptanstrengungen Italiens auf dem Verkehrssektor nach wie vor bei der Strasse liegen.

Sollen unsere Anstrengungen im Eisenbahnsektor eine ständige Fortsetzung im Süden erhalten, so müssen sie darauf ausgerichtet sein, dass der Güterverkehr an der italienischen Grenze auch von der italienischen Nationalstrasse übernommen werden kann. Im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr heisst dies, dass ein Terminal möglichst nahe der italienischen Nationalstrasse und verbunden mit dieser zu errichten ist. Da die SBB und Ferrovie in Chiasso dafür geeignetes Gelände besitzen, liegt die Möglichkeit nahe, die Anlage daselbst zu errichten und durch eine schmale Strasse mit der italienischen Nationalstrasse zu verbinden. Die Anlage sollte in einer Dimension erstellt resp. geplant werden, die auch den späteren Bedürfnissen der Alpentransversale zu genügen vermag. Aus arbeitsrechtlichen Gründen (keine Arbeitsplätze) soll sie auf Schweizer Gebiet und nach schweizerischer Rechtsvorschrift werden. Bau und Finanzierung der Anlage können wegen ihrer zu

We

StänderatMündliche Beantwortung

87.580 Interpellation Cavelty vom 1. Oktober 1987  
 Huckepackterminal in Chiasso.  
 Vermeidung eines Lastwagenkrieges

Der Druck der EG-Staaten auf die Schweiz, unsere auf 28 Tonnen beschränkten Gewichtslimiten auf 40 oder gar 44 Tonnen zu erweitern, verbunden mit der Aufhebung des Nachtfahrverbots für Lastwagen und der Zulassung breiterer Fahrzeuge, ist enorm. Der Bundesrat hat sich mit Erfolg dagegen gewehrt und verdient dafür grossen Dank. Die vom Bundesrat langfristig anvisierte Lösung kann nur in einer alle Bedürfnisse befriedigenden Eisenbahn-Alpentransversale liegen, die nach der hier vertretenen Auffassung im europäischen Interesse sowohl den Verkehr aus dem deutsch-französischen Rheinland über Basel-Gotthard wie jenen aus dem Raum Stuttgart-Nürnberg-München über Chur-Tessin nach Italien bewältigen muss (Y-Alpentransversale).

Es ist jedoch notwendig, bis zur Erstellung der Alpentransversale bereits kurzfristig Lösungen anzubieten, damit die auf der Strasse bei uns nicht zugelassenen schweren Lastwagen durch die Schweiz von Grenze zu Grenze auf der Schiene transportiert werden können. Einer kürzlichen Pressekonferenz der SBB war zu entnehmen, dass mit relativ geringem Aufwand an Zeit und Geld die geringe Kapazität der Gotthardstrecke im Huckepack- und Containerverkehr bereits verdoppelt werden kann.

Neben der Kapazitäts-, Geschwindigkeits- und Kostenfrage erhebt sich im Nord-Süd-Verkehr immer auch jene nach der Abnahme des Verkehrs durch die Anschluss-Länder, namentlich Italien. Frequenzstatistiken zeigen, dass die italienische Staatsbahn seit Jahrzehnten keinen zusätzlichen Verkehr bewältigt und die Hauptanstrengungen Italiens auf dem Verkehrssektor nach wie vor bei der Strasse liegen.

Sollen unsere Anstrengungen im Eisenbahnsektor eine zügige Fortsetzung im Süden erhalten, so müssen sie darauf ausgerichtet sein, dass der Güterverkehr an der italienischen Grenze auch von der italienischen Nationalstrasse übernommen werden kann. Im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr heisst dies, dass ein Terminal möglichst nahe der italienischen Nationalstrasse und verbunden mit dieser zu errichten ist. Da die SBB und Private in Chiasso dafür geeignetes Gelände besitzen, liegt die Möglichkeit nahe, die Anlage daselbst zu errichten und durch eine zollfreie Strasse mit der italienischen Nationalstrasse zu verbinden. Die Anlage sollte in einer Dimension erstellt resp. geplant werden, die auch den späteren Bedürfnissen der Alpentransversale zu genügen vermag. Aus arbeitsrechtlichen Gründen (keine Streiks) soll sie auf Schweizer Gebiet und nach schweizerischem Recht betrieben werden. Bau und Finanzierung der Anlage können durch eine zu

- 2 -

gründende schweizerische Gesellschaft mit allfälliger Beteiligung des Bundes und/oder der SBB erfolgen, wobei Kapital- und Betriebskosten aus Treibstoffzollgeldern unter dem Titel "Entlastung der Strasse" und aus allgemeinen Mitteln unter dem Titel "Umweltschutz" sicherzustellen wären.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

1. Welche Möglichkeiten sieht der Bundesrat, dem intensiven Verlangen der Nachbarländer nach einer Erweiterung der bestehenden Limiten für Lastwagen kurzfristig und längerfristig zu widerstehen?
2. Mit welchem zeitlichen und finanziellen Aufwand ist eine namhafte Vergrösserung der Kapazitäten im kombinierten Verkehr auf der Gotthardstrecke möglich?
3. Könnte in Chiasso (neben dem dortigen SBB-Rangierbahnhof) durch eine private Gesellschaft auf geeignetem Areal eine den Marktbedürfnissen längerfristig genügende Verladeanlage für den Kombiverkehr erstellt und im Rahmen der Treibstoffzollgesetzgebung mitfinanziert werden?
4. Liesse sich die unter Ziffer 3 postulierte Anlage durch eine zollfreie Strasse direkt mit dem italienischen Autobahnnetz verknüpfen und als Teil des Nationalstrassennetzes bzw. als Huckepackanlage mitfinanzieren?

#### Antwort des Bundesrates

1. Die internationalen Abkommen über den Strassenverkehr überlassen es den Vertragsstaaten, Masse und Gewichte der Fahrzeuge auf ihren Strassen festzulegen. Das Ausland bringt für unsere tiefere Gewichtslimite im Strassenverkehr vermehrt Verständnis auf, wenn unsere Bahnen in der Lage sind, mit dem Huckepackverkehr eine leistungsfähige Transit-Alternative anzubieten, welche eine rationelle und in bezug auf Masse und Gewichte möglichst wenig einschränkende Durchfuhr ausländischer Fahrzeuge ermöglicht. Die SBB und die Huckepack-Gesellschaft Hupac haben in den vergangenen Jahren für Profilerweiterungen, Rollmaterial und Ausbau der Verladeeinrichtungen über 120 Mio Franken investiert.



Das Huckepackpotential konnte jedoch wegen verschiedener Schwachstellen nicht voll ausgeschöpft werden. Nachdem der Leistungsauftrag 1987 an die SBB den Huckepackverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkennt, kann die Bahn das Huckepackangebot nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten ausrichten.

Der Bundesrat hat die SBB im Sommer 1987 beauftragt, kurzfristige Massnahmen für ein verbessertes Angebot im Huckepackverkehr einzuführen: Zusätzliche Züge, Verkürzung der Fahrzeit und Ausbau der Huckepackterminals. Rasch abzuklären sind auch die Möglichkeiten einer Erweiterung des Huckepackprofils für den Transport höherer Lastwagen.

Neben diesen kurzfristigen Aktionen haben die SBB den Auftrag erhalten, die mittel- und langfristigen Massnahmen zur Leistungssteigerung weiter zu verfolgen.

2. Als Sofortmassnahme bieten die SBB seit Oktober 1987 im bemannten Huckepackverkehr ("Rollende Autobahn") eine zusätzliche schnelle Tagesverbindung Basel - Lugano und umgekehrt an, und dies mit einem günstigeren Tarif für Fahrzeuge, welche die schweizerische Gewichtslimite von 28 Tonnen nicht überschreiten. Mit dieser neuen Verbindung sowie durch Ausnützung von Reserven und mit den abgelieferten neuen Tragwagen werden die SBB bis Ende Mai 1988 35'000 zusätzliche Verladeplätze anbieten. Das Angebot erhöht sich damit 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 wurden 58'400 Transporteinheiten befördert. Im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren werden die SBB bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage die Kapazität

Die Bauherrschafft läge somit bei den SBB. Der Betrieb des Ter-

- 4 -

auf ein Transportvolumen von rund 100'000 Sattelaufliegern oder Wechselbehältern pro Jahr ausbauen. durch den Bund ist gestützt auf die Treibstoffzollgesetzgebung möglich.

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

Zur Profilfrage ist zu bemerken, dass es ab Beginn 1988 möglich sein dürfte, 10 cm höhere Lastwagen im Huckepack durch den Gotthard zu transportieren. Das Huckepackprofil erhöht sich damit für die "Rollende Autobahn" von heute 3,70 auf 3,80 m und für den unbemannten Huckepackverkehr bei Verwendung von Taschenwagen von 3,80 auf 3,90 m. Damit wird sich die Zahl der huckepackfähigen Fahrzeuge mindestens verdoppeln.

Für den Ausbau der Huckepackterminals im Norden (Rielasingen) und im Süden (Busto Arsizio) liegen konkrete Pläne vor. Der Investitionsbedarf beträgt rund 44 Mio Franken. Aufgrund der Treibstoffzollgesetzgebung kann der Bund schweizerischen Geschäftstellern an den Bau von Verladeanlagen im grenznahen Ausland Investitionsbeiträge ausrichten, sofern dafür aus schweizerischer Sicht ein verkehrs- und umweltpolitisches Interesse besteht. Gespräche über die Mitfinanzierung dieser Anlagen durch den Bund sind im Gang.

3. Für den Bau eines Huckepackterminals in Chiasso ist ein Projekt in Ausarbeitung. Die Anlage soll sowohl dem begleiteten als auch dem unbegleiteten Huckepackverkehr dienen. Es ist vorgesehen, den Terminal mit steigender Leistungsfähigkeit in drei Etappen zu realisieren und nach der zweiten Ausbautappe den heute in Lugano abgewickelten Verkehr nach Chiasso zu verlegen. Im Rahmen der Projektbearbeitung werden auch die zolltechnischen Fragen und die strassenseitige Erschliessung untersucht.

Der Terminal würde auf dem Areal der SBB errichtet, wobei bereits vorhandene Gleise Teil der neuen Umschlagsanlage wären. Die Bauherrschaft läge somit bei den SBB. Der Betrieb des Ter-



- 5 -

minals dagegen würde von der Huckepackgesellschaft HUPAC be-  
sorgt. Eine Mitfinanzierung des Terminals durch den Bund ist  
gestützt auf die Treibstoffzollgesetzgebung möglich.

4. Die Verknüpfung des Terminals Chiasso mit dem italienischen  
Autobahnnetz kann erst aufgrund von Verhandlungen mit Italien  
über eine staatsvertragliche Regelung beurteilt werden.

Mündliche Beantwortung

87.575 Interpellation Masoni vom 30. September 1987  
Huckepackverkehr von Grenze zu Grenze

Die Antwort auf die Interpellation Masoni wird gutgeheissen  
(s. Beilage).

Die im Vorverfahren konsultierten Ämter (BUS, GS SJPD, GS  
MFD, LPV, EIV, BAWI, BICA) stimmen dem Antwortentwurf zu.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schumpf

Beilage

1 Entwurf d

Protokollauszug an:

- EVED (35 Ex.)
- MDI
- SJPD
- MFD
- EVD

We