

2326

19. Dezember 1979

Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels; Untersuchung der Auswirkungen auf den Güterschwerverkehr
 (Verordnung über die Untersuchung der Auswirkungen des Gotthard-Strassentunnels auf den Güterverkehr)

- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom 20. November 1979 (Beilage)
 Departement des Innern. Mitbericht vom 4. Dezember 1979 (Zustimmung)
 Justiz- und Polizeidepartement. Mitbericht vom 5. Dezember 1979 (Beilage)
 Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Stellungnahme vom 11. Dezember 1979 (Zustimmung)
 Departement des Innern. Stellungnahme vom 14. Dezember 1979 (Beilage)
 Militärdepartement. Mitbericht vom 3. Dezember 1979 (Zustimmung)
 Finanzdepartement. Mitbericht vom 4. Dezember 1979 (Zustimmung)
 Volkswirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 30. November 1979 (Beilage)
 Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Stellungnahme vom 6. Dezember 1979 (Beilage)
 Volkswirtschaftsdepartement. Vernehmlassung vom 11. Dezember 1979 (Beilage)

Gestützt auf den Antrag des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und auf das Mitberichtsverfahren sowie aufgrund der Beratung hat der Bundesrat

b e s c h l o s s e n :

1. Die Auswirkungen der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels auf den Transitverkehr durch die Alpen - namentlich auf den Güterschwerverkehr - sind zu untersuchen.

Die Untersuchung ist in Form eines gemäss Mitbericht des Justiz- und Polizeidepartements vom 5. Dezember 1979 vorgeschlagenen Verordnungsentwurfes zu beschliessen, jedoch sind die Artikel 6 und 7 zu streichen.

2. Der Stab für Gesamtverkehrsfragen wird mit der Federführung und der Gesamtkoordination der Untersuchung beauftragt.



3. Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verwaltungsstellen des Bundes und der betroffenen Kantone ist zwischen dem Leiter des Stabes GVF und den Direktionen der Aemter bzw. der kantonalen Baudirektionen direkt abzusprechen.

Zur Gewährleistung der gegenseitigen Information und der Gesamtkoordination wird für die Dauer der Studie eine Koordinationsgruppe mit den Vertretern der an der Studie mitbeteiligten Bundesämter und Kantone geschaffen.

4. Die erste Erhebungsphase findet in der Periode Januar bis September 1980 statt und dient der Sicherstellung der Grundlagen für die Verkehrssituation vor der Tunnelöffnung.

Ueber die Anzahl und die genaue zeitliche Anordnung der Erhebungsphasen nach der Tunnelöffnung entscheidet das EVED.

5. Die Finanzierung der Studie erfolgt gemäss der in Ziffer 5 des Antrages umschriebenen Arbeitsteilung. Dabei gilt namentlich:

- Die Kosten für Vorbereitung, Koordination und Auswertung gehen zu Lasten des Stabes GVF; Mittel für Fremdaufträge sind über den ordentlichen Budgetweg zu beantragen.
- Für die Entschädigungen (Honorare und Spesen) an die Befragten bei den Sondererhebungen des Strassengüterverkehrs können die Kantone dem Bundesamt für Strassenbau Rechnung stellen (Verrechnung zu Lasten Rubrik 413.05).

6. Die Verordnung über die Untersuchung der Auswirkungen des Gotthard-Strassentunnels auf den Güterverkehr (gemäss Beilage zum Mitbericht des JPD vom 5.12.1979) wird unter Streichung von Art.6 und 7 genehmigt und auf den 1. Januar 1980 in Kraft gesetzt.

Veröffentlichung:
 Amtliche Sammlung

Protokollauszug an:

- BK 4 (Hb, Br, Sa, Rc) zum Vollzug
- EVED 18 (GS 3, BAV 3, Stab GVF 9, GD SBB 3) zum Vollzug
- EDI 5 (GS 1, ASB 2, BFS 2) zur Kenntnis
- EJPD 5 zur Kenntnis
- EMD 4 " "
- EFD 7 " "
- EVD 5 " "
- EFK 2 " "
- FinDel 2 " "

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Schwan



Bern, 20. November 1979

Ausgeteilt

A n d e n B u n d e s r a t

Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels;
 Untersuchung der Auswirkungen auf den
 Güterschwerverkehr

Die für den Herbst 1980 bevorstehende Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels hat in der Öffentlichkeit zu zahlreichen Diskussionen über die zu erwartenden Auswirkungen auf den Transitverkehr - namentlich den Schwerverkehr - geführt, und es werden entsprechende politische Massnahmen gefordert. Eine Reihe parlamentarischer Vorstösse (Kloter, Andermatt, Weber, Welter, Risi, Riesen) wurden zu diesem Thema bereits eingereicht. Zudem liegen Anfragen der betroffenen Kantone über die beim Bund vorhandenen Entwicklungsannahmen vor.

Da die zur Klärung der aufgeworfenen Fragen erforderlichen Unterlagen weitgehend fehlen, ist eine systematische Untersuchung der mit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels verbundenen Auswirkungen auf den Transitverkehr notwendig. Der Stab für Gesamtverkehrsfragen des EVED hat aus diesem Grunde das folgende Konzept für die Durchführung einer solchen Studie ausgearbeitet:

1. Zielsetzungen der Studie

Das Untersuchungskonzept geht von drei Hauptzielsetzungen aus:

- 1.1 Durch die systematische Auswertung vorhandener statistischer Unterlagen (insbesondere Aussenhandelsstatistik der OZD, Strassenverkehrszählung des ASB, Güterverkehrsstatistik der SBB) sowie durch ergänzende Sondererhebungen (siehe Ziffer 2), sollen die bestehenden Informationslücken über die quantitativen und qualitativen Auswirkungen der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels auf den Transitverkehr durch die Alpen geschlossen werden. Im Vordergrund stehen die Auswirkungen auf den Güterschwerverkehr. Die Untersuchung bezieht sich sowohl
- auf die Verlagerungen zwischen Schiene und Strasse als auch
 - auf die Verlagerungen zwischen den konkurrierenden Alpen-Übergängen innerhalb der Schweiz und den Nachbarländern.
- 1.2 Diese Bereitstellung objektiver Grundlagen soll insbesondere der Beurteilung der Zweckmässigkeit und Wirksamkeit von verkehrspolitischen Massnahmen dienen.
- 1.3 Auf Grund der systematischen Erfassung der Verkehrssituation auf den Alpen-Transitachsen sowie der Beurteilung von Beeinflussungsmöglichkeiten durch verkehrspolitische Massnahmen sollen besser abgesicherte Prognosen für die mittel- und längerfristige Entwicklung erarbeitet werden.

Diese Zielsetzungen bedingen ein Untersuchungsvorgehen, das sich nicht auf die Gotthard-Achse allein beschränken kann. Zudem sind mehrere Erhebungsphasen erforderlich, die sich auf die Zeitperioden vor (d.h. Jan.-Sept. 1980) und nach (d.h. ab 1981) der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels verteilen müssen.

* Angaben zur Route (Herkunfts- und Zielort, Grenzübergänge bzw. Routenwahl durch die Schweiz Einlade- und Ausladebahnhof beim Rucksack).

2. Notwendige Sondererhebungen

Bei der Festlegung der zur Ergänzung der vorhandenen Statistiken notwendigen Sondererhebungen ist zwischen dem Schienen- und dem Strassengüterverkehr zu unterscheiden.

2.1 Schienengüterverkehr

Gemäss den Vorabklärungen sind für den Schienengüterverkehr (Gotthard- und Lötschberg-Simplon-Strecken) keine Sondererhebungen erforderlich. Die für die Untersuchung notwendigen Informationen können mittels spezieller Auswertungsprogramme den Güterverkehrsstatistiken der SBB entnommen werden.

Informationslücken bestehen lediglich für den Huckepack-Verkehr. Hier sind im wesentlichen ähnliche Zusatzerhebungen wie für den Strassengüterverkehr unumgänglich.

2.2 Strassengüterverkehr

Die bereits vorhandenen bzw. permanent erhobenen statistischen Daten über den Strassengüterverkehr weisen im Hinblick auf das Untersuchungsziel Informationslücken auf, die durch ergänzende Sondererhebungen zu schliessen sind. Diese Lücken betreffen insbesondere

- Angaben zum Fahrzeug (Fahrzeugtyp, Leergewicht, zulässiges Gesamtgewicht, Fahrzeughöhe)
- Angaben zur Ladung (Warengruppe, Gewicht der Ladung, Volumenauslastung)
- Angaben zur Route (Herkunfts- und Zielort, Grenzübergänge bzw. Routenwahl durch die Schweiz Einlade- und Ausladebahnhof beim Huckepack).

Diese Informationen können am zweckmässigsten durch Kurzbefragungen der Chauffeure der die wichtigsten Alpen-Transitachsen (Gotthard, San Bernardino, Grosser St. Bernhard, Simplon) befahrenden Lastwagen beschafft werden. Um eine genügende statistische Basis sicherzustellen, sind während jeder Untersuchungsphase (vor und nach Eröffnung des Tunnels) ca. zwei Erhebungstage pro Monat vorzusehen.

3. Zusammenarbeit mit anderen Verwaltungsstellen und privaten Organisationen

Die Federführung und Gesamtkoordination der Untersuchung liegt beim Stab für Gesamtverkehrsfragen. Die Probleme der Zusammenarbeit wurden mit den massgebenden Verwaltungsstellen des Bundes, den unmittelbar betroffenen Kantonen sowie direkt interessierten privaten Organisationen in bilateralen Gesprächen und an gemeinsamen Koordinationssitzungen erörtert. Im wesentlichen wurde folgendes vereinbart:

3.1 Die folgenden Verwaltungsstellen des Bundes begleiten als gemeinsame Koordinationsgruppe die geplante Untersuchung:

EDI : Bundesamt für Strassenbau

Bundesamt für Statistik

JPD : Bundesamt für Polizeiwesen

EFD : Eidg. Zollverwaltung

VED : Stab für Gesamtverkehrsfragen (Vorsitz)

Bundesamt für Verkehr

Bundesamt für Wasserwirtschaft

SBB.

4. Kontakte zu ausländischen Stellen

Sämtliche Vertreter dieser Verwaltungsstellen unterstützten an einer gemeinsamen Koordinationssitzung vom 3. Oktober 1979 die Notwendigkeit dieser Studie sowie das vorgeschlagene Untersuchungskonzept. Sie sind zur Mitarbeit im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Möglichkeiten bereit. Die Konkretisierung dieser Mitarbeit erfolgt in direkter Absprache mit den Direktionen dieser Aemter.*)

3.2 Die vom Transitverkehr durch die Alpen direkt betroffenen Kantone (Uri, Tessin, Graubünden, Wallis) wurden mit einem Brief (vom 17.9.79) des Stabes GVF zuhanden der Baudirektionen über die Vorbereitung der Untersuchung informiert und um ihre Mitarbeit gebeten. Anlässlich einer gemeinsamen Aussprache vom 4. Oktober 1979 in Bern haben die anwesenden Kantonsingenieure bzw. deren Stellvertreter die Durchführung dieser Studie als notwendig bezeichnet und ihre Mitarbeit zugesichert.

3.3 Zur Sicherstellung eines zweckmässigen Vorgehens beim Einbezug des Huckepack- sowie des Container-Verkehrs in diese Verkehrsuntersuchung wurden Gespräche mit den Firmen HUPAC A in Chiasso sowie INTERCONTAINER in Basel aufgenommen. Beide Firmen begrüssen die Durchführung dieser Studie und sind zur Zusammenarbeit bereit.

3.4 Die massgebenden Verbände des Strassentransportgewerbes (ASTAG, FRS) wurden über die beabsichtigte Durchführung der geplanten Erhebungen auf den Alpentransitachsen orientiert. Sie anerkennen die Notwendigkeit der Beschaffung objektiver Unterlagen über die Auswirkungen des Gotthard-Strassentunnel auf den Güterverkehr.

*) Der vorliegende Antrag ist im kleinen Mitberichtsverfahren mit diesen Aemtern bereinigt worden.

4. Kontakte zu ausländischen Stellen

Eine umfassende Abklärung der Auswirkungen der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels bedingt auch den Einbezug der Veränderungen des Verkehrsgeschehens auf den Alpen-transitachsen der Nachbarländer (Brenner, Mont-Blanc, Mont-Cenis). Kontakte mit den massgebenden Stellen in Oesterreich, Frankreich und Italien zur Abklärung der Möglichkeiten einer Zusammenarbeit wurden aufgenommen.

5. Arbeitsaufteilung und Finanzierung

Für die Arbeitsaufteilung und die Finanzierung der Studie konnte folgendes Vorgehen gefunden werden:

- 5.1 Die Aufwendungen für die Vorbereitung der Studie, die Gesamtkoordination sowie die Gesamtauswertung des Datenmaterials übernimmt der Stab für Gesamtverkehrsfragen. Er beantragt die erforderlichen Kredite für notwendige Fremdaufträge über das ordentliche Budget.
- 5.2 Die SBB führen die zur Erfassung des Schienengüterverkehrs erforderlichen Sonderauswertungen der Güterverkehrsstatistik SBB durch. Sie helfen zudem bei der Organisation und Durchführung der beim Huckepack-Verkehr notwendigen Sondererhebungen. Für die EDV-Aufwendungen wird eine Kompensation im Rahmen der gegenseitigen Zusammenarbeit Stab GVF/SBB angestrebt.
- 5.3 Die Kantone Uri, Tessin, Graubünden und Wallis übernehmen die Verantwortung für die Organisation und die Durchführung der Sondererhebungen beim Strassengüterverkehr auf ihrem Kantonsgebiet, das heisst:
- die Auswahl der Befragungsstandorte
 - den Polizei-Einsatz
 - die Rekrutierung des Befragungspersonals
 - die Durchführung der Befragungen.

Ausarbeitung, Uebersetzung und Druck der Befragungsunterlagen erfolgen durch den Stab GVF.

Die Entschädigungen an die Befragter können durch die Kantone dem Bundesamt für Strassenbau (Rubrik Forschung 413.05) in Rechnung gestellt werden. Die Kosten für den Polizei-Einsatz und die verwaltungsinterne Mitarbeit gehen zu Lasten der Kantone.

- 5.4 Das Ablocken der Erhebungsbelege sowie die EDV-Auswertung (Rechenzeiten) erfolgen in Zusammenarbeit mit dem ERZ.

6. Zeitplan und Kostenschätzung für die erste Erhebungsphase 1980

Für die erste Erhebungsphase zwischen Januar und September 1980 (Phase vor Eröffnung des Tunnels) sind an ca. 15 Tagen Sondererhebungen beim Strassengüterverkehr (inkl. Huckepack-Verkehr) vorgesehen. Die erste Erhebung ist im Januar 1980 geplant und dient gleichzeitig als Probe-Erhebung. Die folgenden Streckenabschnitte sollen einbezogen werden:

- Gotthard
- Grosser St. Bernhard
- Simplon
- Lukmanier
- San Bernardino sowie
- die Huckepack-Verladestationen.

Die übrigen Erhebungen finden in den Monaten Februar bis August an je zwei Tagen pro Monat statt.

Für diese Sondererhebungen wird mit einem Aufwand an Befragungspersonal von insgesamt rund 1000 Mann/Tagen (ohne Polizei-Einsatz) gerechnet. Es ergibt sich für 1980 folgen-

<u>de Kostenschätzung:</u>	
Honorarkosten und Spesen für 1000 Mann/Tage (Befragungskosten zulasten ASB)	ca. Fr. 200'000-250'000.-
Kosten für Vorbereitung und Auswertung (Fremdaufträge zulasten Budget Stab GVF)	ca. Fr. 100'000-150'000.-
Gesamtaufwand	ca. Fr. 300'000-400'000.-

Für die weiteren Erhebungsphasen ab 1981 (nach Eröffnung des Gotthard-Tunnels) ist mit Jahreskosten in der gleichen Grössenordnung zu rechnen.

Da sich die längerfristigen Auswirkungen erst nach einer gewissen Uebergangszeit abzeichnen werden und nicht zuletzt auch von der Fertigstellung der Zufahrtsrampen auf der Südseite des Gotthard-Tunnels mitbeeinflusst werden, können Anzahl und zeitliche Verteilung der nach 1981 zweckmässigen Erhebungsphasen heute noch nicht im Detail festgelegt werden.

7. Massgebende Rechtsbasis

Gemäss dem Bundesgesetz vom 23. Juli 1870 betreffend die amtlichen statistischen Aufnahmen in der Schweiz, ordnet der Bundesrat statistische Erhebungen an, wenn sie einmalig sind oder wenn das Material nicht neu gesammelt werden muss.

Obwohl die vorgeschlagene Studie in mehrere Erhebungsphasen aufgeteilt werden muss, handelt es sich nicht um eine periodische, sondern dem Zweck nach um eine einmalige Erhebung. Ein wesentlicher Teil der benötigten Informationen werden zudem bestehenden statistischen Unterlagen entnommen.

Neben den Verwaltungsstellen des Bundes und der SBB, erfordert die Durchführung der Sondererhebungen über den Strassengüterverkehr die Mitarbeit der vier direkt betroffenen Kantone Uri, Tessin, Wallis und Graubünden. Auf Grund der Ergebnisse verschiedener Koordinations-sitzungen kann die Bereitschaft der Kantone zur aktiven Mitarbeit vorausgesetzt werden.

Angesichts der bestehenden Rechtsbasis und der politischen Bedeutung der geplanten Untersuchung sowie unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zur überdepartementalen Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verwaltungsstellen des Bundes und der intensiven Mitwirkung der vier betroffenen Kantone, scheint es uns angebracht, die Durchführung dieser Studie durch den Bundesrat beschliessen zu lassen.

Auf Grund dieser Ueberlegungen beantragen wir, zu

gehen zu Lasten beschliessen : Mittel für Sonderaufträge

1. Die Auswirkungen der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels auf den Transitverkehr durch die Alpen - namentlich auf den Güterschwerverkehr - sind gemäss den vorangehenden Konzepterläuterungen zu untersuchen.
2. Der Stab für Gesamtverkehrsfragen wird mit der Federführung und der Gesamtkoordination der Untersuchung beauftragt.
3. Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verwaltungsstellen des Bundes und der betroffenen Kantone ist zwischen dem Leiter des Stabes GVF und den Direktionen der Aemter bzw. der kantonalen Baudirektionen direkt abzusprechen.

Zur Gewährleistung der gegenseitigen Information und der Gesamtkoordination wird für die Dauer der Studie eine Koordinationsgruppe mit den Vertretern der an der Studie mitbeteiligten Bundesämter und Kantone geschaffen.

4. Die erste Erhebungsphase findet in der Periode Januar bis September 1980 statt und dient der Sicherstellung der Grundlagen für die Verkehrssituation vor der Tunnel-eröffnung.

Ueber die Anzahl und die genaue zeitliche Anordnung der Erhebungsphasen nach der Tunnel-eröffnung entscheidet das EVED.

5. Die Finanzierung der Studie erfolgt gemäss der in Ziffer 5 der vorangehenden Erläuterungen umschriebenen Arbeitsteilung. Dabei gilt namentlich:

- Die Kosten für Vorbereitung, Koordination und Auswertung gehen zu Lasten des Stabes GVF; Mittel für Fremdaufträge sind über den ordentlichen Budgetweg zu beantragen.
- Für die Entschädigungen (Honorare und Spesen) an die Befrager bei den Sondererhebungen des Strassengüterverkehrs können die Kantone dem Bundesamt für Strassenbau Rechnung stellen (Verrechnung zu Lasten Rubrik 413.05).

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

(Ritschard)

Protokollauszug:

EVED 15 zum Vollzug (GS 3, BAV 3, Stab GVF 9)
EDI, 5 zur Kenntnis (GS 1, ASB 2, BFS 2)
EJPD, 5 zur Kenntnis
EFD, 7 zur Kenntnis
SBB, 3 zur Kenntnis

M. 1761 chS/kp

3003 Bern, den 5. Dezember 1979

AusgeteiltAn den B u n d e s r a t

Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels;
Untersuchung der Auswirkungen auf den Güterschwerverkehr

M i t b e r i c h t

zum Antrag des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes
vom 20. November 1979

Die Untersuchung über die Auswirkungen des Gotthard-Strassentunnels
auf den Güterverkehr muss in der Form einer Rechtsverordnung be-
schlossen werden.

Der Entscheid über statistische Untersuchungen, die sich über mehrere Jahre hinziehen, eine Vielzahl von Befragungen einschliessen, Kantone zur Durchführung von Erhebungen verpflichten und Auskunftspflichten vorsehen, ist Rechtsetzung. Der Bundesrat ist gestützt auf Art. 1 Abs. 2 des Statistikgesetzes (SR 431.01) zu dieser Rechtsetzung ermächtigt. Das Gesetz lässt allerdings die Frage offen, in welcher Rechtsform solche Untersuchungen anzuordnen sind. Das Statistikgesetz ist jedoch nur in sehr beschränktem Umfange unmittelbar anwendbar. Eine Verordnung ist jedenfalls immer dann nötig, wenn Auskunftspflichten statuiert werden. Die in Aussicht genommenen Erhebungen auf den Strassen setzen eine solche Auskunftspflicht voraus.

Die Verordnungsform für statistische Erhebungen ist im Landwirtschaftsrecht allgemein üblich. Auch der Entwurf für ein neues BG über die amtliche Statistik nimmt für die Anordnung einer Erhebung die Rechtsform der Verordnung in Aussicht.

- 2 -

Beilage

In der Beilage legen wir Ihnen einen Verordnungsentwurf vor, der vollumfänglich auf den Angaben des Antrages EVED basiert. Der Text des Antrages müsste entsprechend angepasst werden.

Der Verordnungsentwurf ist mit der zuständigen Fachstelle des EVED (Stab GVK) bereinigt worden. Diese schliesst sich dem Antrag des EJPD an. Die am Mitbericht beteiligten Departemente werden deshalb eingeladen, möglichst umgehend ihre allfälligen Bemerkungen zum Verordnungsentwurf vorzubringen.

Art. 1 Gegenstand der Untersuchung

EIDG. JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT

Der Bund führt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen eine statistische Untersuchung über die Auswirkungen der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels auf den Güterverkehr durch. Insbesondere ist die Verlagerung des Verkehrs von den Alpenübergängen der Schweiz und der Nachbarländer auf den Gotthard-Strassentunnel sowie zwischen Schienen- und Strassenverkehr abzuklären.

Die Untersuchung umfasst den Alpen transitverkehr auf Schiene und Strasse vor und nach Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels.

Sie besteht insbesondere aus:

a. Sonderauswertungen bestehender statistischer Unterlagen;

Beilage: Verordnungsentwurf

b. Erhebungen der Motorfahrzeugführern über Fahrzeug, Ladung und Transportweg;

c. Erhebungen über den Ruckepack-Verkehr der Eisenbahnen;

d. Beschaffung von Unterlagen bei in- und ausländischen Verwaltungsstellen.

Art. 2 Leitung

Der Stab für Gesamtverkehrsfragen leitet die Untersuchung. Er bestmmt, nach Anhören der mitteiligenen Bundesämter und der betroffenen Kantone, die einzelnen Erhebungen und wertet die statistischen Unterlagen aus.

BeilageVerordnung über die Untersuchung der Auswirkungen des
Gotthard-Strassentunnels auf den Güterverkehr

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf Art. 1 Abs. 2 des BG vom 23. Juli 1870¹⁾ betr. die amtlichen statistischen Aufnahmen in der Schweiz,

verordnet:

Art. 1 Gegenstand der Untersuchung

¹Der Bund führt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen eine statistische Untersuchung über die Auswirkungen der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels auf den Güterverkehr durch. Insbesondere ist die Verlagerung des Verkehrs von den verschiedenen Alpenübergängen der Schweiz und der Nachbarländer auf den Gotthard-Strassentunnel sowie zwischen Schienen- und Strassenverkehr abzuklären.

²Die Untersuchung umfasst den Alpentransitverkehr auf Schiene und Strasse vor und nach Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels.

Sie besteht insbesondere aus:

- a. Sonderauswertungen bestehender statistischer Unterlagen;
- b. Erhebungen bei Motorfahrzeugführern über Fahrzeug, Ladung und Transportweg;
- c. Erhebungen über den Huckepack-Verkehr der Eisenbahnen;
- d. Beschaffung von Unterlagen bei in- und ausländischen Verwaltungsstellen.

Art. 2 Leitung

Der Stab für Gesamtverkehrsfragen leitet die Untersuchung. Er bestimmt, nach Anhören der mitbeteiligten Bundesämter und der betroffenen Kantone, die einzelnen Erhebungen und wertet die statistischen Unterlagen aus.

Art. 3 Durchführung

¹Die Kantone führen Sondererhebungen auf der Strasse durch.

²Die Behörden des Bundes und der Kantone liefern dem Stab für Gesamtverkehrsfragen auf Verlangen die ihnen zur Verfügung stehenden Angaben.

Art. 4 Verschwiegenheitspflicht

Die mit der Durchführung der Untersuchung betrauten Personen sind verpflichtet, alle Angaben geheimzuhalten, die Rückschlüsse auf bestimmte Personen oder Firmen zulassen oder Geschäftsgeheimnisse betreffen.

Art. 5 Weitergabe und Veröffentlichung

¹Die erhobenen Angaben dürfen nur für statistische Zwecke verwendet werden.

²Der Stab für Gesamtverkehrsfragen veröffentlicht die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung. Er kann weitere statistische Auswertungen Interessenten zur Verfügung stellen.

Art. 6 Auskunftspflicht

Die Motorfahrzeugführer sind zur wahrheitsgemässen Auskunft über Fahrzeug, Ladung und Transportweg verpflichtet.

Art. 7 Ordnungsbusse

Wer vorsätzlich die Auskunftspflicht nach Art. 6 verletzt, wird in Anwendung des kantonalen Verfahrens mit einer Ordnungsbusse bis Fr. 100.-- bestraft.

- 3 -

Art. 8 Kostenverteilung

¹Der Bund trägt die allgemeinen Kosten der Untersuchung.

²Die Kantone tragen die Kosten der Mitarbeit ihrer Verwaltung und des Polizeidienstes bei den Erhebungen auf ihren Strassen. Der Bund erstattet ihnen die Kosten des Befragungspersonals zurück.

Art. 9 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1980 in Kraft.

Stellungnahme

aus Mitteilung und Antrag des Justiz- und Polizeidepartements vom 3. Dezember 1979 zum Antrag des Eidg. Verkehrs- und Energie-
wirtschaftsdepartements vom 20. November 1979

Wenn als Grundlage für die Untersuchung über die Auswirkungen des Gotthardstrassentunnels auf den Güterverkehr aus rechtlichen Gründen eine Verordnung erlassen werden muss, sind wir damit einverstanden. Die Verordnung soll aber verhältnismässig und nicht verkehrsfreundlich ausgestaltet werden. So haben die Bestimmungen von Art. 6, Auskunftspflicht, und Art. 7, Ordnungsbusse, in einer Verordnung über eine Verkehrsbefragung keinen Platz. Die Verkehrsbefragung setzt einigen Goodwill der Verkehrsteilnehmer voraus. Dieser Goodwill darf nicht durch scharfe Polizeimassnahmen in Frage gestellt werden; dies umsoweniger, als beabsichtigt wird, auch von anderen Verwaltungen und Strassenbaugesellschaften (Aost-Alpen und Brenner) Unterlagen für die Untersuchung zu erlangen.

Im praktischen Ablauf der Dinge wäre das Befragungspersonal übrigens gar nicht in der Lage, eine Auskunftspflicht durchzusetzen und Ordnungsbussen zu verhängen. Das Befragungspersonal kann keine hoheitlichen Befugnisse ausüben; aber auch die Polizeibehörden können nicht zu dieser Aufgabe herangezogen werden. Ihre Pflicht ist es, die Hemmnisse, die durch die Befragung im Verkehrsablauf entstehen, zu lösen und für einen ordentlichen Verkehrsfluss zu sorgen, d.h. die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Wir beantragen, es seien die Artikel 6 (Auskunftspflicht) und 7 (Ordnungsbusse) ersatzlos aus dem Verordnungsentwurf zu streichen.

FEDERATIONEN
DEPARTMENT DES INNEN

W. J. J. J.

136.13

3003 Bern, 30. Dezember 1979

Ausgeteilt

3003 Bern, 14. Dezember 1979

Ms

Eröffnung des Gotthard-
strassentunnels; Unter-
suchung der Auswirkungen
auf den GüterschwerverkehrA n d e n B u n d e s r a t

S t e l l u n g n a h m e

zum Mitbericht und Antrag des Justiz- und Polizeidepartements
vom 5. Dezember 1979 zum Antrag des Eidg. Verkehrs- und Ener-
giewirtschaftsdepartements vom 20. November 1979

Wenn als Grundlage für die Untersuchung über die Auswirkungen des Gotthardstrassentunnels auf den Güterverkehr aus rechtlichen Gründen eine Verordnung erlassen werden muss, sind wir damit einverstanden. Die Verordnung soll aber verhältnismässig und nicht verkehrsfeindlich ausgestaltet werden. So haben die Bestimmungen von Art. 6, Auskunftspflicht, und Art. 7, Ordnungsbusse, in einer Verordnung über eine Verkehrsbefragung keinen Platz. Die Verkehrsbefragung setzt einigen Goodwill der Verkehrsteilnehmer voraus. Dieser Goodwill darf nicht durch schroffe Polizeimassnahmen in Frage gestellt werden; dies umsoweniger, als beabsichtigt wird, auch von ausländischen Verwaltungsstellen und Strassenbaugesellschaften (Mont-Blanc und Brenner) Unterlagen für die Untersuchung zu erlangen.

Im praktischen Ablauf der Dinge wäre das Befragungspersonal übrigens gar nicht in der Lage, eine Auskunftspflicht durchzusetzen und Ordnungsbussen zu verfügen. Das Befragungspersonal kann keine hoheitlichen Befugnisse ausüben; aber auch die Polizeiorgane können nicht zu dieser Aufgabe herangezogen werden. Ihre Pflicht ist es, die Hemmnisse, die durch die Befragung im Verkehrsablauf entstehen, zu lösen und für einen ordentlichen Verkehrsfluss zu sorgen, d.h. die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Wir b e a n t r a g e n , es seien die Artikel 6 (Auskunftspflicht) und 7 (Ordnungsbusse) ersatzlos aus dem Verordnungsentwurf zu streichen.

EIDGENÖSSISCHES
DEPARTEMENT DES INNERN*M. Müller*



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

136.12

3003 Bern, 30. November 1979

AusgeteiltAn den B u n d e s r a t

Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels;
 Untersuchung der Auswirkungen auf den
 Güterschwerverkehr

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EVED
 vom 20. November 1979

Wir können der geplanten Untersuchung über die Auswirkungen der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels auf den Güterschwerverkehr nicht zustimmen. Insbesondere besteht die Gefahr, dass gefordert werden könnte, die Einführung der Schwerverkehrssteuer hinauszuschieben, bis die bis jetzt offenbar fehlenden Unterlagen vorhanden sind. Die Schwerverkehrssteuer ist - unabhängig von ihrer Bedeutung für den Finanzplan 1981-83 - als verkehrspolitisches Regulierungsinstrument insbesondere auf der Nord-Süd-Achse gedacht.

Zudem werden von der Oeffentlichkeit und in parlamentarischen Vorstössen Sofortmassnahmen verlangt. Die Verzögerung von rund drei Jahren, die durch die Untersuchung eintreten würde (Erhebungen in den Jahren 1980 und 1981, Auswertung der Ergebnisse und Vorbereitung von Massnahmen) würde von der Oeffentlichkeit kaum verstanden, zumal dann der Ausbau



3003 Bern, 30. November 1979

136.12

der Autobahnteilstücke an den neuralgischen Stellen nicht mehr in allzu weiter Ferne läge. Auch wenn eine Ergänzung der statistischen Daten im Sinne des Untersuchungsziels (Kapitel 2.2) grundsätzlich wünschbar sein mag, sollten die vorhandenen Unterlagen jedoch genügen, um Sofortmassnahmen wie zum Beispiel die Schwerverkehrsabgabe einzuleiten. In Anbetracht dieser Sachlage erscheint uns auch der finanzielle Aufwand - Fr. 300' - 400'000 jährlich, ohne die Kosten des Polizeieinsatzes - für eine Sonderuntersuchung nicht verantwortbar.

Aufgrund unserer Ausführungen beantragen wir, auf die geplante Untersuchung zu verzichten.

EIDGENOESSISCHES
VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS ET DE L'ÉNERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE

Bern, den 6. Dezember 1979

An den B u n d e s r a t

Ausgeteilt

Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels;
 Untersuchung der Auswirkungen auf den
 Güterschwerverkehr

Stellungnahme zum Mitbericht des EVD vom 30. November 1979

Wir können uns mit den Ausführungen des EVD nicht einverstanden erklären und halten an unserem Antrag fest.

Die Befürchtung, die geplante Verkehrsuntersuchung könne die Einführung einer Schwerverkehrssteuer hinausschieben, ist nicht stichhaltig. Die Notwendigkeit einer Schwerverkehrssteuer ergibt sich aus der fehlenden Wegekostendeckung. Dieser Tatbestand ist unbestritten und betrifft den Schwerverkehr auf dem gesamten Strassennetz.

Auch der Hinweis auf Verzögerungen von notwendigen Sofortmassnahmen gegen unzumutbare Auswirkungen des Schwerverkehrs auf der Gotthard-Achse geht an den Zielsetzungen dieser Studie vorbei. Diese Sofortmassnahmen bezwecken in erster Linie eine Bekämpfung von Verkehrsengpässen bis zur durchgehenden Fertigstellung der N2. Sie können aber nicht die Grundlage für eine langfristige Transitpolitik bilden. Die für eine koordinierte Transitpolitik erforderlichen statistischen Grundlagen stehen heute nicht in der wünsch-

baren Form zur Verfügung. Die vorhandenen Informationslücken lassen sich nur durch eine spezielle Erhebung schliessen. Aus diesem Grunde haben sowohl die betroffenen Kantone als auch die beteiligten Bundesstellen die Durchführung dieser Studie als notwendig betrachtet. Auch die Nachbarländer Frankreich und Oesterreich haben sich aus den gleichen Ueberlegungen zur Zusammenarbeit bereit erklärt und interessieren sich sehr für die schweizerischen Erhebungsergebnisse.

Der neue Gotthard-Strassentunnel stellt nicht nur aus schweizerischer, sondern vielmehr auch aus internationaler Sicht ein sehr wichtiges Teilstück im Ausbau der Nord-Süd-Verbindungen durch die Alpen dar. Seine Eröffnung bildet eine einzigartige Gelegenheit, die weiträumigen Auswirkungen einer solchen Infrastrukturerweiterung systematisch zu untersuchen.

Der Zeitraum Januar bis Herbst 1980 bietet die letzte Möglichkeit, die Verkehrssituation vor der Tunnelöffnung zu erfassen; dies ist für eine Beurteilung der Auswirkungen, die durch die Freigabe des Gotthard-Strassentunnels ausgelöst werden, unerlässlich.

Aus diesem Grunde ist ein Entscheid des Bundesrates über die Durchführung dieser Untersuchung dringlich, damit die organisatorischen Vorbereitungen unverzüglich in die Wege geleitet werden können. Die Kosten der vorgeschlagenen Verkehrserhebung fallen im Verhältnis zu den Bau- und Betriebskosten der N2 überhaupt nicht ins Gewicht.

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

(Ritschard)



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

136.12
 VK/Ni

3003 Bern, 11. Dezember 1979

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels;
 Untersuchung der Auswirkungen auf den
 Güterschwerverkehr

V e r n e h m l a s s u n g

zur Stellungnahme des EVED
 vom 6. Dezember 1979

Der Antrag des EVED vom 20. November 1979 bezieht sich in seinen Zielsetzungen unter Punkt 1.1 und 1.2 ausdrücklich auf die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels und seinen Auswirkungen auf die Transit-Verkehrsentwicklung. Zudem nimmt er Bezug auf parlamentarische Vorstösse und Anfragen der betroffenen Kantone, wobei die Motionen Andermatt vom 10. Juni 1976 und Kloter vom 13. Juni 1979 sowie nach unserer Kenntnis auch die Anfragen der Kantone Sofortmassnahmen wegen der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels fordern. Von den weiterhin angeführten parlamentarischen Vorstössen verlangen die Motionen Welter und Weber Transitgebühren, während die Motion Risi-Schwyz sich mit der Frage eines angemessenen Ausbaus der SBB-Transitkapazitäten im Zusammenhang mit dem Huckepack-Ausbau befasst, der im "Huckepack-Konzept 84" der SBB einlässlich behandelt worden ist. Lediglich bei der Motion Riesen vom 12. Juni 1979 handelt es sich um einen parlamentarischen Vorstoss im Sinne der Stellungnahme des EVED vom 6. Dezember 1979.

Aufgrund dieser Sachlage sind wir nach wie vor nicht von der Notwendigkeit der beantragten Untersuchung überzeugt. Da wir jedoch einer - wenn auch verspätet eingeleiteten - langfristigen Untersuchung der zukünftigen Transitsituation nicht grundsätzlich opponieren wollen, beantragen wir, auf die Erwähnung parlamentarischer und kantonaler Vorstösse zur Begründung des Untersuchungsziels mit der einen genannten Ausnahme zu verzichten, den langfristigen Charakter der Untersuchung klar herauszustellen und die Sofortmassnahmen, die zur Behebung oder Milderung der Engpass-Situationen in den kommenden Jahren ins Auge gefasst sind, in einem gesonderten Abschnitt zu behandeln.

EIDGENÖSSISCHES
VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

