



Stab für Gesamtverkehrsfragen
 Service d'étude des transports
 Servizio per lo studio dei trasporti

BUNDESAMT FÜR STRASSENBAU	
19. JUL. 1979	
Nr. 3082 Gr.	111

Gotth. N2

3003 Bern
 Effingerstrasse 14

16. Juli 1979

031/61 55 63

Ihr Zeichen
 Votre signe
 Vostro segno

Unser Zeichen
 Notre signe
 Nostro segno

Ku/ba

Baudirektion des Kantons Uri
 Herrn Regierungsrat J. Brücker

6460 Altdorf

Schwerverkehr Gotthard
 nach Eröffnung des Strassentunnels

Lfw.	Ja	En			
z. Erl.					
z. Ber.					
Antw. entw.					
Schpr.					
z. X.					
Visum					

Zu

a/a

Sehr geehrter Herr Regierungsrat,

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 12. April 1979 betreffend den Strassenverkehr am Gotthard und auf den Antwortbrief des Bundesamts für Verkehr vom 19. April 1979, worin Ihnen mitgeteilt wurde, dass vier Stellen des Bundes, darunter der Stab für Gesamtverkehrsfragen sowie die SBB, für die Sie beschäftigenden Probleme zuständig sind. Ihre Sorgen finden unsere volle Aufmerksamkeit. Eine Delegation unseres Stabes, unter Leitung des Unterzeichnenden, wird am 31. Juli zur Erläuterung der Anträge der GVK-Kommission bezüglich der neuen Verkehrshierarchie nach Altdorf kommen. Bei dieser Gelegenheit können wir auch die von Ihnen aufgeworfenen Fragen ausgiebig besprechen. Schon heute aber möchten wir aus der Sicht der GVK kurz Stellung nehmen, um Ihnen darzulegen, wie wir die Zusammenhänge sehen.

Generell ist zu sagen, dass die GVK für eine marktwirtschaftliche Ordnung des Verkehrs eintritt. Sie geht vom Grundsatz aus, dass nach Beseitigung aller wettbewerbsverzerrenden Tatbestände und möglicher Verwirklichung der Eigenwirtschaftlichkeit aller Verkehrsträger, unter Einbezug der sozialen Kosten und Nutzen, im Rahmen der staatlichen Ordnung und einer sich am Landesinteresse orientierenden Umweltschutz- und Energiepolitik der freie Wettbewerb spielen sollte. Aus dieser Sicht wird klar, dass das Problem des Schwerverkehrs am Gotthard nicht primär dirigistisch betrachtet werden darf, sondern dass marktgerechte Massnahmen im Vordergrund stehen müssen. Das schliesst nicht aus, dass alle polizeilichen Massnahmen, die für den Verkehrsfluss und zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Luftverunreinigung nötig sind, auf Grund der bestehenden Rechtsordnung ergriffen werden.

Nachstehend unterscheiden wir zwischen Binnen- und Aussenverkehr (Import, Export und Transit):

Binnenverkehr

Im Binnenverkehr Tessin-übrige Schweiz und umgekehrt sehen wir, über den Kurzstrecken-Huckepack Altdorf-Cadenazzo mit seinen wohl bescheidenen Auswirkungen hinaus, vor allem folgende Möglichkeiten*):

- straffe Einhaltung der Höchstgewichte; es ist der Einbau von Waagen in die Strasse am Gotthard und San Bernardino vorgesehen;
- Herbeiführung der vollen Kostendeckung beim Strassenverkehr mittels einer Schwerverkehrsabgabe. Diese bildet im Zusammenhang mit der Motion der Eidg. Räte vom 4. Dezember 1978 Gegenstand des hängigen Vernehmlassungsverfahrens über die GVK;
- Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen hinsichtlich der Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften sowie der gesetzlichen Regelungen der Arbeits- und Sozialbedingungen;
- Neuregelung der Sperrzeiten am Gotthard; allerdings erst auf Grund von Erfahrungen nach Eröffnung des Strassentunnels;
- Berücksichtigung der sozialen Kosten und Erträge.

Die erwähnten Massnahmen benötigen allerdings teilweise längere Zeit zur Realisierung.

Mittelfristig würde die Annahme des neuen Verfassungsartikels 36 gemäss GVK-Vorschlag dem Bund ermöglichen, den Ferngüterverkehr der Strasse generell einzuschränken, wenn das Gesamtinteresse des Landes dies verlangt und andere Massnahmen versagen.

Aussenverkehr

Beim Aussenverkehr steht der Transit im Vordergrund, für den die Eröffnung des Strassentunnels Gotthard Erleichterungen bringt. Die GVK hat dem Problem der Auswirkungen dieses Tunnels auf die Verkehrsentwicklung volle Beachtung geschenkt. In detaillierten Studien wurde geprüft, welche Bremswirkung von der bestehenden 28 t-Limite zu erwarten ist. Auf Grund von Transportkostenvergleichen, bezogen auf die Netto-Tonne, wurde festgestellt, dass es für die ausländischen Transportunternehmer, die sich mit ihrem Fahrzeugpark auf das im EWG-Raum übliche Sendungsgewicht von rund 25 t eingestellt haben, in den meisten Fällen finanziell interessanter ist, mit einer Bruttolast von

*) Diese Massnahmen treffen zu einem erheblichen Teil auch den Aussenverkehr.

38 t die Schweiz zu umfahren als mit einer Bruttolast von 28 t die Schweiz auf der Strasse zu durchqueren. Aber auch der Huckepack durch die Schweiz hat seine Chancen, wie die Studien gezeigt haben. Bis zur Eröffnung des Tunnels soll die Ausprofilierung der Bahnstrecke auf 3,70m Höhe beendet sein, womit der Huckepack wesentlich leistungsfähiger und damit attraktiver wird. Ueber die Details werden Ihnen die SBB berichten.

Bei sperrigen Sendungen, welche die Gewichtsgrenze von 28 t nicht überschreiten, besteht die Gefahr einer stärkeren Zunahme. Der Anteil der sperrigen Sendungen dürfte aber beschränkt sein.

Es darf nicht übersehen werden, dass die Schweiz mit ihrem Regime von 28 t einzigartig dasteht und darüber hinaus nicht übermässige Hindernisse aufbauen darf, wenn sie ihre internationale Stellung, von der auch Arbeitsplätze abhängen, behalten will.

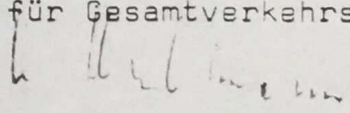
Die GVK kommt zum Schluss, dass die Beibehaltung der 28 t-Limite, verbunden mit einer straffen Kontrolle ihrer Einhaltung, und die allfällige Neuordnung der Sperrzeiten zur Sicherung eines befriedigenden Verkehrsflusses und zur Vermeidung einer übermässigen Belästigung der Bevölkerung sowie von Lärm und Luftverunreinigung verhindern, dass der Strassentunnel am Gotthard zu einem massiven Anschwellen des Schwerverkehrs führt.

Um alle bestehenden Möglichkeiten voll auszuschöpfen, sind zudem Studien über weitere rechtliche Massnahmen zur Beeinflussung des Schwerverkehrs auf der Strasse im Gang.

Aus dem Gesagten können Sie entnehmen, dass wir Ihre Sorgen ernst nehmen. Eine pessimistische Beurteilung ist jedoch vorerst nicht am Platz.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Regierungsrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Der Leiter des
Stabes für Gesamtverkehrsfragen


(NR Dr. A. Hürlimann)



N 2, Gotth.

031/61 57 01

Ihr Zeichen
Votre signe
Vostro segno

Ihre Nachricht vom
communication du
comunicazione del

Unser Zeichen
Notre signe
Nostro segno

3003 Bern, 19. April 1979

12. April 1979

012.5

Baudirektion des
Kantons Uri
Herrn Regierungsrat J. Brücker

6460 A l t d o r f

Schwerverkehr am Gotthard

Lfw.	Ja	En			
z. Erf.					
z. Ber.					
Antw.entw.					
Bespr.					
z. K.	-	X			
Visum	h	o			

du
x 1.2
o/a
c

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 12. April, in dem Sie über die Massnahmen unterrichtet werden möchten, die der Bund vorsieht, um zu verhindern, dass der Schwerverkehr auf der N2 übermässig zunimmt, wenn einmal der Gotthardtunnel eröffnet sein wird.

Für die Probleme, die Sie beschäftigen, sind vier Stellen des Bundes in drei verschiedenen Departementen zuständig, ausserdem die SBB. Wir haben deshalb Ihr Schreiben sogleich intern weitergegeben an die Eidg. Polizeiabteilung, die den Strassenverkehr bearbeitet, an das Amt für Strassen- und Flussbau, an den Stab der GVK, der die Gesamtverkehrsfragen behandelt, schliesslich an die SBB, die Sie über ihre Ausbaupläne für den kombinierten Verkehr unterrichten wird.

Wir äussern uns zu den Fragen des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen. Der Bundesrat hat 1976 in seiner Botschaft über den Ausbau der BLS auf Doppelspur seinen Willen bekräftigt, den Strassengüterverkehrs-Transit möglichst auf die Bahn zu verlegen.

Wir arbeiten gegenwärtig an einer Botschaft, die unter anderem einen bedeutenden Investitionsschub von rund 180 Mio Franken für einen verbesserten Huckepackbetrieb enthält. Die SBB werden darüber näheres berichten können.

(Trachsel)

Die Botschaft, die natürlich vom Bundesrat noch nicht verabschiedet ist, sieht vor, dass nicht nur der Strassen-Transit möglichst verlegt werden sollte, sondern auch der Binnenverkehr. Deshalb werden wir darauf beharren, dass die Kurzstrecke für den Huckepack, Altdorf - Cadenazzo, weiterhin bedient wird, obschon die SBB sie nicht rentabel betreiben können. Wir sehen darin eine abgeltungswürdige gemeinwirtschaftliche Leistung der SBB zugunsten der Strassenentlastung, der Energieeinsparung und der Immissionsverminderung.

Ueber die entlastende Wirkung des Huckepacks darf man sich nicht täuschen. Sie wird auch im besten Fall gering sein, verglichen mit dem Gesamtvolumen des Verkehrs. Ausserdem fürchten wir, der Strassengüterverkehr werde nach der Tunnelöffnung rasch zunehmen, trotz der Gewichtsbeschränkung. Aber die heutigen Rechtsgrundlagen genügen nicht, um eine solche Entwicklung zu verhindern. Erst wenn das Gesamtpaket der neuen GVK-Verfassungsgrundlagen beschlossen sein wird, kann der Bund handeln.

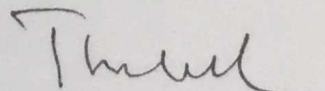
Eben hat unser Departementschef in einem Schreiben die Regierungen der Kantone Uri, Graubünden und Tessin gefragt, ob sie es ebenfalls für unerlässlich erachten, den Kurzstrecken-Huckepack aufrechtzuerhalten. Die Antworten werden für den Bundesrat sehr nützlich sein, da zweifellos das Gesamtproblem der Alpenstrassen zur Sprache kommen wird.

Von uns aus werden wir alles tun, um den Ferngüterverkehr auf die Schiene zu verlegen. Wir konzentrieren uns dabei auf marktgerechte Massnahmen. Eingriffe in die Handels- und Gewerbefreiheit sollten erst erwogen werden, wenn alle andern Wege nicht zum Ziel geführt haben.

Sie werden von den erwähnten Bundesstellen direkt Bericht erhalten.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Regierungsrat, den Ausdruck unserer ausgezeichneten Hochachtung.

EIDG. AMT FUER VERKEHR
Der Direktor


(Trachsel)

Zur Kenntnis an

- Polizeiabteilung
- | Amt für Strassen- und Flussbau
- Stab GVK
- SBB

mit Brief vom 12.4.1979 der Baudirektion Uri und der Bitte
um direkte Stellungnahme.

- T
- B



Altdorf, 12. April 1979

Baudirektion Uri

Eidgenössisches Amt
für Verkehr
Bundeshaus Nord
3003 B e r n

Lfw.	Ja	Er								
z. Erl.										
z. Ber.										
Antw.entw.										
Bespr.										
z. K.										
Visum	h	Q								

BUNDESAMT FÜR STRASSENBAU	
17. APR. 1979	
Nr. 3052	ui. 111

N 2, Gotth.

Schwerverkehr auf der N 2 Amsteg - Gotthard nach der Eröffnung
des Gotthard-Strassentunnels

Sehr geehrter Herr Direktor,

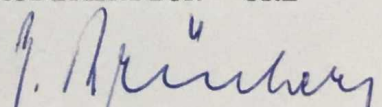
in der Urnerischen Bevölkerung verstärken sich die Befürchtungen, dass mit der durchgehenden Eröffnung der Nationalstrasse N 2 und insbesondere mit der Inbetriebnahme der beiden Tunnels Gotthard und Seelisberg der Schwerverkehr auf der N 2 in einem Ausmass zunehmen wird, dass der private Verkehr (Tourismus) schwer behindert wird und die Anwohner starken Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt werden.

Der Regierungsrat kann auf die ihm unterbreiteten Fragen nur eintreten, wenn er darüber orientiert ist, welche Massnahmen die Eidgenössischen Behörden vorgesehen haben, um den Schwerverkehr auf der N 2 auf ein vernünftiges Mass zu beschränken. Wir besitzen den Bericht der Arbeitsgruppe Huckepackverkehr 1977 "Huckepackverkehr durch die Alpen". Dagegen fehlt uns die im Schlussbericht der GVK-Ch erwähnte Broschüre der Arbeitsgruppe Transit 80 "Flankierende Massnahmen zur Vermeidung eines übermässigen Schwerverkehrs auf der Strasse" Januar 1978. Wir haben auch Kenntnis von der Motion Andermatt vom 10.6.76.

Wir bitten Sie, uns zu informieren, was der Bund konkret vorgesehen hat, um dieses Problem zu lösen, damit wir Behörden und Volk die gewünschte Auskunft erteilen können.

Für Ihre Bemühungen danken wir Ihnen im voraus bestens und grüssen Sie, sehr geehrter Herr Direktor,

mit vorzüglicher HOchachtung
BAUDIREKTION URI


Josef Brücker, Regierungsrat

Herr Direktor,

Wichtige Stellungnahme

CFF FFS

Chemins de fer fédéraux suisses

Ferrovie federali svizzere

BUNDESAMT FÜR STRASSENSAU
23 JUL 1979
Nr. 3084 Gr. MM 112

23.7.79

Lu

Baudirektion des Kantons Uri
Herrn Regierungsrat
Josef Brückner

6460 Altendorf

Telegrammi fervojo Bern
Postcheckkonto
Compte de chèques postaux
Conto corrente postale

30-193
Viewet 40

Ihr Zeichen
Votre référence
Vostro riferimento

012.5

Ihre Nachricht vom
Votre correspondance du
Vostra corrispondenza del

12.4.1979

Unser Zeichen
Notre référence
Nostro riferimento

714.0/220 P

3030 Bern,

20. Juli 1979

Schwerverkehr am Gotthard

Sehr geehrter Herr Regierungsrat,

In Ihrem Schreiben vom 12. April 1979 an das Bundesamt für Verkehr (BAV) geben Sie den sich in der Urner Bevölkerung verstärkenden Befürchtungen Ausdruck, dass mit der durchgehenden Eröffnung der Nationalstrasse N2 und insbesondere mit der Inbetriebnahme der beiden Tunnels Gotthard und Seelisberg der Schwerverkehr auf der N2 in einem Ausmass zunehmen werde, dass der private Verkehr schwer behindert und die Anwohner starken Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt werden. Sie ersuchen das BAV, Sie darüber zu informieren, welche Massnahmen die eidgenössischen Behörden vorgesehen haben, um den Schwerverkehr auf der N2 auf ein vernünftiges Mass zu beschränken.

In seiner Antwort vom 19. April 1979 hat Ihnen das BAV u.a. mitgeteilt, dass die SBB Sie über ihre Ausbaupläne für den kombinierten Verkehr unterrichten werden. Leider können wir das erst heute tun, weil unsere Studien über ein sogenanntes Huckepack-Konzept 84 erst vor kurzem abgeschlossen werden konnten. Die diesbezüglichen Untersuchungsergebnisse werden auch in die Botschaft des Bundesrates über den Leistungsauftrag 1980 an die SBB einfließen, die zur Zeit vorbereitet wird.

Das Huckepack-Konzept 84 der SBB basiert auf dem Einsatz von täglich je 19 Huckepack-Zügen Nord-Süd und Süd-Nord auf der Achse Basel - Gotthard - Chiasso, womit bei optimaler Auslastung gegen 800 Sattelanhänger, grosse Wechselbehälter, Anhängerzüge (Lastwagen + Anhänger) oder Sattelmotorfahrzeuge (Sattelschlepper + Sattelanhänger) transportiert werden können.

Generaldirektion
Direction générale
Direzione generale

Telephon 031 60 11 11

Telegramme
Télégrammes
Telegrammi fervojo Bern
Postcheckkonto
Compte de chèques postaux
Conto corrente postale

Liv.	Ja En
z. Erl.	
z. Per.	
Antw. entl.	
Bergr.	
z. K.	
Viauat	

30-193



Baudirektion des Kantons Uri
Herrn Regierungsrat
Josef Brückler

6460 Altendorf

Ihr Zeichen
Votre référence
Vostro riferimento

012.5

Ihre Nachricht vom
Votre correspondance du
Vostra corrispondenza del

12.4.1979

Unser Zeichen
Notre référence
Nostro riferimento

714.0/220 P

3030 Bern,

20. Juli 1979

Schwerverkehr am Gotthard

Sehr geehrter Herr Regierungsrat,

In Ihrem Schreiben vom 12. April 1979 an das Bundesamt für Verkehr (BAV) geben Sie den sich in der Urner Bevölkerung verstärkenden Befürchtungen Ausdruck, dass mit der durchgehenden Eröffnung der Nationalstrasse N2 und insbesondere mit der Inbetriebnahme der beiden Tunnels Gotthard und Seelisberg der Schwerverkehr auf der N2 in einem Ausmass zunehmen werde, dass der private Verkehr schwer behindert und die Anwohner starken Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt werden. Sie ersuchen das BAV, Sie darüber zu informieren, welche Massnahmen die eidgenössischen Behörden vorgesehen haben, um den Schwerverkehr auf der N2 auf ein vernünftiges Mass zu beschränken.

In seiner Antwort vom 19. April 1979 hat Ihnen das BAV u.a. mitgeteilt, dass die SBB Sie über ihre Ausbaupläne für den kombinierten Verkehr unterrichten werden. Leider können wir das erst heute tun, weil unsere Studien über ein sogenanntes Huckepack-Konzept 84 erst vor kurzem abgeschlossen werden konnten. Die diesbezüglichen Untersuchungsergebnisse werden auch in die Botschaft des Bundesrates über den Leistungsauftrag 1980 an die SBB einfließen, die zur Zeit vorbereitet wird.

Das Huckepack-Konzept 84 der SBB basiert auf dem Einsatz von täglich je 19 Huckepack-Zügen Nord-Süd und Süd-Nord auf der Achse Basel - Gotthard - Chiasso, womit bei optimaler Auslastung gegen 800 Sattelanhänger, grosse Wechselbehälter, Anhängerzüge (Lastwagen + Anhänger) oder Sattelmotorfahrzeuge (Sattelschlepper + Sattelanhänger) transportiert werden können.

Es sind zwei Angebotsvarianten untersucht worden, nämlich

- Variante A: Werktäglich insgesamt 19 Zugspare mit Huckepack-Transit zwischen Basel und Chiasso bzw. Stabio sowie Huckepack von Grenze zu Grenze zwischen Basel und Vedeggio (Wegfall des nur die Gotthard-Bergstrecke überwindenden Kurzstrecken-Huckepacks Uri - Tessin);
- Variante B: Werktäglich 13 Zugspare mit Huckepack-Transit und Huckepack von Grenze zu Grenze (wie Variante A) sowie 6 Zugspare mit Kurzstrecken-Huckepack Uri-Tessin.

Die Verwirklichung des Huckepack-Konzepts 84 ist auf 1984 möglich, wenn noch im laufenden Jahr die erforderlichen politischen Entschiede gefällt werden. Vor allem für die Beschaffung von Rollmaterial sowie den Neu- und Ausbau von Terminals sind noch rund 170 bis 190 Mio Fr. erforderlich. Um von Anfang an eine gute Auslastung des neuen Huckepack-Angebots zu erreichen, müssen bereits im Startjahr verschiedene verkehrspolitische Voraussetzungen erfüllt sein. Hierunter fallen insbesondere die Vorschrift, dass mit Strassenfahrzeugen mit mehr als 28 t Gesamtgewicht nicht über die Grenzzonen hinaus gefahren werden darf, eine strenge Oberkontrolle des Bundes, welche Übertretungen der Gesetzgebung für die Beförderung von Gütern auf der Strasse (Arbeits- und Ruhezeiten der Chauffeurverordnung, Höchstgewichte und -geschwindigkeiten usw.) verhindert, sowie eine Bestimmung, wonach nur mit höchstens 50 l im Ausland getanktem (billigerem) Treibstoff in die Schweiz eingefahren werden darf. Bei Verwirklichung der Variante B müssen ausserdem zur Gewährleistung einer angemessenen Auslastung des Angebots im Kurzstrecken-Huckepack Uri - Tessin zusätzliche Sperrzeiten für den Strassenschwerverkehr durch den Gotthard- und den Bernardino-Tunnel vom Ende des Nachtfahrverbots bis 12.00 Uhr und von 15.00 Uhr bis zum Beginn des Nachtfahrverbots verlangt werden.

Nachdem die Variante A ein besseres finanzielles Gesamtergebnis erwarten lässt als die Variante B (beim Kurzstrecken-Huckepack kann nur ein Kostendeckungsgrad von 60 bis 75 % erreicht werden), ziehen die SBB aus ihrer betriebswirtschaftlichen Sicht die Variante A vor. Aber auch ökologische und energiepolitische Überlegungen sprechen für eine Verwirklichung der Variante A, kann doch mit dieser - wenn die Huckepack-Züge gut ausgelastet sind - der Schwerverkehr auf einer bedeutend längeren Strecke von der Strasse auf die Schiene umgeleitet werden als bei der Variante B, die zu etwa einem Drittel dem Kurzstrecken-Huckepack dient.

Sollte der Bundesrat aus verkehrspolitischen Erwägungen die Verwirklichung der Variante B verlangen, müssten die ungedeckten Kosten des Kurzstrecken-Huckepacks von voraussichtlich anfänglich rund 6 Mio Fr. vom Bund übernommen werden. Weil hier eine volle Kostendeckung nie erreichbar sein wird, handelte es sich um eine dauernde Abgeltung. Für den übrigen Huckepack-Verkehr erwarten die SBB vom Bund eine Starthilfe, um den auch in diesem Bereich bestehenden Risiken (Nachfrage- und Preisentwicklung, flankierende Massnahmen usw.) Rechnung zu tragen.

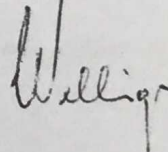
178 abstr. dopp.

In der Variante B des Huckepack-Konzepts 84 ist der Kurzstrecken-Huckepack Uri - Tessin zwischen Erstfeld und Biasca (anstatt wie bisher zwischen Altdorf und Cadenazzo) vorgesehen. Dadurch ergeben sich sowohl im Norden wie im Süden bessere Anschlüsse an die Nationalstrasse N2. Im Tessin wird damit auch eine zweckmässige Erschliessung des Wirtschaftsgebietes ermöglicht. Aus verschiedenen Gründen erscheint den SBB eine Verlegung des ernerischen Terminals in den Bereich einer nördlich des Bahnhofes Erstfeld mittelfristig erforderlichen sogenannten Umspanngruppe am zweckmässigsten. (Aus unserer Sicht kommt die Verlegung in den Raum Rotkreuz nicht in Frage. Die Verladeanlage gehört u. E. an den Vereinigungspunkt der Seelisberg- und Axenroute.) Die Projektierungsarbeiten werden erst in Angriff genommen, wenn der diesbezügliche politische Entscheid gefällt ist. Wird für die Weiterführung des Kurzstrecken-Huckepack entschieden, erwarten die SBB, dass der Kanton Uri für eine geeignete Übergangsregelung im heutigen Terminal Altdorf Hand bietet und bei der Verwirklichung des neuen Terminals Erstfeld volle Unterstützung gewährt.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Regierungsrat, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Der Präsident
der Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen

i.V.



Abschrift z.K. an:

- Bundesamt für Verkehr
- Stab für Gesamtverkehrsfragen
- Bundesamt für Polizeiwesen
- Bundesamt für Strassenbau



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

14.2.19 15^z

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Schweizerisches Bundesarchiv BAR
Abteilung Informationszugang

Lieferschein

Dossier-Zeitraum: 1979	Dossier: E3212B-02#1985/39#84* <i>N 2 Gotthard Januar - Juli</i>
Aktenzeichen: 2.111	
Freigegeben (Frei)	Behältnis: <i>Papier: E3212B#1985/39_17</i>



Erfassungsdatum:
26.01.2019 14:42

Für 14.02.2019

Bemerkungen > Sehr geehrte Damen und Herren,; Herr Heinz Ehrbar, Executive in Residence im «Institut für Bau- und Infrastrukturmanagement» der ETH Zürich hat mich ermutigt, die Baugeschichte des Gotthard Strassentunnels zu recherchieren. Zuerst möchte ich einen Überbli

Grass Alexander

<input type="checkbox"/> Nicht verfügbar	<input type="checkbox"/> Behältnis bereits geliefert: _____
--	---