

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Ständerat – Conseil des Etats

1983

Frühjahrssession – 16. Tagung der 41. Amtsdauer
Session de printemps – 16^e session de la 41^e législature

Erste Sitzung – Première séance

Montag, 28. Februar 1983, Nachmittag

Lundi 28 février 1983, après-midi

18.15 h

Vorsitz – Présidence: Herr Weber

Präsident: Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, ich begrüße Sie zur ordentlichen Frühjahrssession, die uns von der Arbeitslast her beurteilt eher drei geruhsamere Wochen beschern wird, recht herzlich. Nach der reichbefrachteten Sondersession und vor einer – wie es scheint – ebenso ausgefüllten Sommersession darf diese vorübergehende und wohl befristete Rückkehr zu einstigen schönen Zuständen verantwortet werden.

Über das vergangene Wochenende war das Schweizervolk aufgerufen, über zwei Verfassungsvorlagen abzustimmen. Es wäre zuviel gesagt, wenn wir behaupten würden, es, das Schweizervolk, hätte in beiden Fällen eindeutig entschieden. Vielmehr war es einmal mehr eine kleine Minderheit von wenig über 30 Prozent, die wohl klare, rechtsgültige Entscheide gefällt hat, an welchen es im Rechtsstaat nichts zu zweifeln gibt, die aber zum Teil allerlei zu deuten offen lassen. Nicht nur die knappen Resultate, vielmehr auch die widersprüchlichen Interpretationen und Wertungen werden Regierung und Parlament noch Anlass zu allerlei Überlegungen geben.

Die Neuregelung der Treibstoffzölle, die sowohl der allgemeinen Bundeskasse wie auch erweiterten Zwecken des Strassenverkehrs zugute kommt, wurde trotz der Opposition vor allem aus Umweltschutzkreisen, wenn auch nicht eben glanzvoll, so doch angenommen. Wieweit bei der Anschlussgesetzgebung auf die Meinung der 47 Prozent Nein-Sager Rücksicht genommen werden kann und muss, wird sowohl Sache des Takts wie auch der Vernunft sein. Auf jeden Fall sind dem Land mit dem positiven Entscheid einige Sorgen erspart geblieben.

Umgekehrt wird der Bund bis auf weiteres auf einen Verfassungsartikel für eine umfassende Energiepolitik nach dem Grundsatz «sparen, forschen, substituieren» verzichten müssen. Der gleich von zwei, wenn nicht gar von drei Seiten bekämpfte Energieartikel hat wohl eine hauchdünne Volksmehrheit erhalten, hat aber das erforderliche Ständemehr ebenso hauchdünn verfehlt. Sparen, forschen, substituieren werden auch nach dem negativen Entscheid Zielsetzungen in unserer Energiepolitik sein müssen. Nicht das Was, mehr das Wie wird uns beschäftigen müssen.

Mit diesen Bemerkungen erkläre ich Sitzung und Session als eröffnet.

82.069

Internationale Eisenbahntransporte (COTIF). Übereinkommen

Transports internationaux ferroviaires (COTIF). Convention

Botschaft und Beschlussentwurf vom 27. Oktober 1982 (BBI III, 911)
Message et projet d'arrêté du 27 octobre 1982 (FF III, 868)

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

Gerber, Berichterstatter: Das internationale Eisenbahntransportrecht ist schon seit gut 90 Jahren geregelt. Den Anstoss, die verschiedenen einzelstaatlichen Gesetzgebungen in einem internationalen Übereinkommen zu ordnen, gaben damals zwei Schweizer. Dem ersten Übereinkommen stand überdies ein von schweizerischen Experten ausgearbeiteter, auf dem Transportreglement basierender Entwurf zu Gevatter.

Das internationale Eisenbahntransportrecht ist nun zum achten Male in den mehr als 90 Jahren seines Bestehens revidiert worden. Die Änderungen sind systematischer, materieller und redaktioneller Art. Als Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, abgekürzt COTIF, bezeichnet man sowohl das Grundsatzübereinkommen als solches als auch das gesamte Vertragswerk, einschliesslich die folgenden, integrierenden Bestandteil bildenden Texte: Protokoll über die Vorrechte und Immunitäten der zwischenstaatlichen Organisationen für den internationalen Eisenbahnverkehr, abgekürzt OTIF; Anhang A: «Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck», abgekürzt CIV; Anhang B: «Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern», abgekürzt CIM; sowie verschiedene Anlagen zu diesen Anhängen.

Im Grundsatzübereinkommen sind die institutionellen Bestimmungen zusammengefasst. Die meisten von ihnen bestehen heute schon. Sie befanden sich bis heute entweder in den Schlussbestimmungen der drei bisher gültigen Übereinkommen oder in Anlagen. Andere sind neu, bedingt durch die Schaffung einer eigentlichen internationalen Organisation. Die Vertragsstaaten werden künftig in aller Form eine zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr, die OTIF, bilden. Das Zentralamt, abgekürzt OCTI, bleibt bestehen. Es hat seinen Sitz in

Bern. Unser Land stellt traditionsgemäss den Generaldirektor des Zentralamtes. Ebenfalls der Präsident des Verwaltungsausschusses ist ein Schweizer.

In den einheitlichen Rechtsvorschriften von CIV und CIM sind die transportrechtlichen Bestimmungen zusammengefasst. Sie regeln das Verhältnis zwischen den Bahnen und ihren Benützern, Reisenden, Absendern von Gepäck und Gütern, Empfängern, sowie die Beziehungen der Bahnen untereinander, die sich aus der gemeinsamen Haftung ergeben. Die Rechtsordnung, die mit diesen Vorschriften geschaffen wird, gleicht wie bisher der Rechtsordnung unserer schweizerischen Reglemente über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen. Bei den einheitlichen Rechtsvorschriften über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) ist die Beförderungspflicht für Stückgüter aufgehoben worden. Damit haben die Mitgliedstaaten ihren Willen bekundet, die Bemühungen der Eisenbahnunternehmungen, sich auf die gewinnbringenden Verkehrsarten zu konzentrieren, voll zu unterstützen.

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) ist von allen 33 bisher an der CIM und CIV beteiligten Vertragsstaaten unterzeichnet worden. Bis heute wurde das Übereinkommen von 8 Staaten ratifiziert. Die Ratifikation durch 15 Staaten vorausgesetzt, kann die Inkraftsetzung des Grundsatzübereinkommens auf den 1. Januar 1985 vorgesehen werden.

Das Übereinkommen bringt weder für den Bund noch für die Kantone zusätzliche finanzielle Auswirkungen. Die Vorlage entspricht der Zielsetzung unserer Verkehrspolitik. Der Abschluss des Übereinkommens beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung. Das Übereinkommen kann jederzeit gekündigt werden.

Das Übereinkommen führt eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung im Sinne von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c der Bundesverfassung herbei und untersteht dem fakultativen Staatsvertragsreferendum.

Ihre Verkehrskommission beantragt Ihnen einstimmig Eintreten auf den Bundesbeschluss und Genehmigung in globo.

Steiner: Darf ich anmelden, dass ich mich in der Abstimmung der Stimme enthalten werde, also nicht mehr dagegen stimme wie seinerzeit beim interessanten Geschäft «Schweizerischer Beitritt zum internationalen Walfangabkommen», das in der Folge zu einer Interpellation seitens Herrn Mivilles geführt hat. Meine heutige Stimmenthaltung gründet im Zweifel über die Effizienz in dieser ach so verheissungsvoll und aktenreich beschworenen internationalen Zusammenarbeit. Am kleinen Beispiel an der Front nämlich zeigt sich, was derartige Abmachungen wert sind und wie sie sich vertragen mit analogen früheren Staatsverträgen. Ich trage mich mit der Absicht, nächstens hier einen Vorstoss einzureichen über einen solchen konkreten Fall, und mein heutiges Votum mag dazu bereits als Probelauf gelten.

Präsident: Das Wort ist weiterhin offen. Es wird nicht gewünscht. Herr Bundesrat Schlumpf, wünschen Sie sich zu äussern? Es ist nicht der Fall. Die Kommission beantragt Abstimmung in globo. Wird das bestritten? Das ist nicht der Fall. Wir stimmen ab.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 39 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

82.928

Interpellation Miville Eidgenössische Luftverkehrspolitik Politique fédérale de l'aviation

Wortlaut der Interpellation vom 14. Dezember 1982

Der Flughafen Basel-Mülhausen – dessen Ausbau für den Interkontinentalverkehr der Kanton Basel-Stadt unter Einsatz erheblicher finanzieller Mittel gefördert hat – spielte schon bisher in den Dispositionen der Swissair AG, unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, eine untergeordnete Rolle. Nun hat die Swissair-Leitung beschlossen, den Morgenkurs zwischen Basel-Mülhausen und Paris sowie den Kurs Basel-Mülhausen–Frankfurt aufzuheben. Ein Jahr später soll auch der Abendkurs zwischen Basel-Mülhausen und Paris aufgehoben werden.

Für diese Massnahmen können ernstzunehmende ökonomische Gründe genannt werden. Im Zusammenhang mit ihnen stellt sich indessen – einmal mehr – die Frage, wie unsere eidgenössische Luftverkehrspolitik in Zukunft aussehen soll. Von ihrer Konzeption her stützt sie sich auf drei Flughäfen: Zürich-Kloten, Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen.

Ich frage den Bundesrat, ob diese Konzeption auch heute noch Geltung hat und ob die Landesregierung Möglichkeiten sieht, ihr zur Realisierung zu verhelfen.

Texte de l'interpellation du 14 décembre 1982

L'aéroport de Bâle-Mulhouse – dont l'agrandissement en vue d'accueillir le trafic intercontinental a été réclamé par le canton de Bâle-Ville, qui a fait appel à des fonds considérables – jouait jusqu'à présent un rôle secondaire aux yeux de Swissair SA, notre compagnie nationale d'aviation. Or, la direction de Swissair vient de décider de supprimer le vol du matin entre Bâle-Mulhouse et Paris, ainsi que le vol entre Bâle-Mulhouse et Francfort. On a de plus prévu la suppression dans une année du vol de nuit entre Bâle-Mulhouse et Paris.

Pour expliquer ces mesures, on peut avancer l'aggravation sérieuse de la conjoncture économique. Dans un tel contexte se pose néanmoins, une fois de plus, la question de l'avenir de notre politique fédérale en matière d'aviation. Trois aéroports (Zurich-Kloten, Genève-Cointrin, Bâle-Mulhouse) sont les fondements de cette politique.

Je demande au Conseil fédéral si cette conception a encore un sens aujourd'hui et si le Gouvernement envisage des possibilités de réaliser cette politique.

Miville: In der vergangenen Fasnachtswoche in Basel haben sich «d'Setzlig» mit dem Taktfahrplan der SBB befasst und sind dann in den letzten zwei Zeilen des entsprechenden Verses zu folgendem Schluss gelangt: «In soon e Taktplan will sich jetzt schyns au d'Swissair fliege, und regelmässig all zwei Jahr aimool uff Basel fliege». Nun, wer die Basler Fasnacht kennt, weiss, dass sie nicht einfach nur lustig ist. Selbstironie und Galgenhumor können im Gegenteil bedeuten, dass uns an der Sache, die – wie wir sagen – «ausgespielt» wird, sehr viel liegt.

Das trifft zweifellos auf den Flugplatz Basel-Mülhausen zu. Die Nordwestschweiz und ganz besonders Basel und seine Umgebung gehören zu den bedeutendsten Wirtschaftsgebieten der Schweiz. Zu den wichtigsten Branchen, die hier Arbeitsplätze zur Verfügung stellen, gehören die Chemieindustrie mit ihrer hochwertigen Luftfracht, das Speditionsgewerbe und – wie wir hoffen – in Zukunft immer mehr das Messe- und Kongresswesen, werden doch gegenwärtig in ein neues Kongresszentrum, samt Hotel, Investitionen getätigt, die wir als zukunftsweisend erachten. Diese Investitionen sollen uns die benötigte ökonomische Diversifikation bringen; sie beinhalten aber angesichts der wirtschaftlichen Szenerie auch sehr viel Risiko und Wagemut.

Internationale Eisenbahntransporte (COTIF). Übereinkommen

Transports internationaux ferroviaires (COTIF). Convention

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.069
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.02.1983 - 18:15
Date	
Data	
Seite	65-66
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 408

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.