

Die Piloten müssen den Zollzuschlag nicht nur als Automobilisten, sondern auch als Piloten bezahlen! Wir verlangen nicht, dass diese Abgabe aufgehoben, sondern für einen anderen Bereich verwendet wird. Mit der Aufhebung der geltenden unlogischen Regelung könnte die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung erheblich verbessert werden, denn allein in Genf könnte jährlich eine Viertelmillion Franken dafür eingesetzt werden. Dies würde von den Betroffenen geschätzt, und der Bund, der auf diese Weise ebenfalls etwas Konkretes für diese Bevölkerung täte, würde darum nicht arm.»

## 2. Erwägungen der Verkehrskommission des Ständerates

### 2.1 Rechtliche Erwägungen

Die Flugzeug-Treibstoffe unterstehen grundsätzlich der Zollbelastung (Treibstoffzoll und -zollzuschlag); abgabefrei sind die für Auslandflüge getankten Treibstoffe. Die Treibstoffzollerträge sind verfassungsmässig für Bedürfnisse des Strassenverkehrs reserviert (Artikel 36ter BV). Eine Ausdehnung der Zweckbindung für Umweltschutzmassnahmen auf Flugplätzen wurde von den eidgenössischen Räten ausdrücklich abgelehnt. Heute fehlt somit eine Verfassungsgrundlage für die direkte Finanzierung von Massnahmen zur Bekämpfung des Fluglärms aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen.

Hingegen steht es den Kantonen frei, nicht-werkgebundene Beiträge aufgrund des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 für Lärmschutzmassnahmen bei Flugplätzen zu verwenden. Unter dem Titel «allgemeine Beiträge und Finanzausgleich» erhält zum Beispiel der Kanton Genf 1987 einen ordentlichen Beitrag von 4,5 Millionen und einen ausserordentlichen Beitrag von 2,8 Millionen.

Die von den eidgenössischen Räten beschlossenen Verfassungsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP), über welche noch nicht abgestimmt worden ist, sehen in Artikel 37 Absatz 3 vor:

«Zur Finanzierung von Massnahmen im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, wie .... Umwelt- und Landschaftsschutz ....., kann der Bund die für den öffentlichen und die für den privaten Verkehr bestimmten Mittel einsetzen.»

Die Ausführungsgesetzgebung wird die nötigen Abgrenzungen zu treffen haben, unter anderem auch, welche Teile der Luftfahrt unter dem Titel des privaten Verkehrs Treibstoffzollerträge zugeteilt erhalten.

In diesem Rahmen wird sie auch festlegen können, unter welchen Voraussetzungen solche Mittel für Lärmschutzmassnahmen bei Flughäfen zur Verfügung stehen.

### 2.2 Finanzielles

Die gesamten Zolleinnahmen des Bundes aus Flugtreibstoffen erreichten 1986 rund 12 Millionen Franken. Davon waren rund 9 Millionen für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden.

Die aus allgemeinen Bundesmitteln finanzierten Ausgaben für die zivile Luftfahrt betragen 1986 rund 43 Millionen, somit ein Mehrfaches der Zolleinnahmen. Sie wurden für folgende Zwecke eingesetzt:

- Ausbildung Luftfahrtpersonal 13,5 Mio
- Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr 13,1 Mio
- Ausbau der Flugplätze 15,9 Mio
- Total 42,5 Mio

Seit dem Jahre 1945 hat der Bund Subventionen von rund 600 Millionen an den Ausbau von Flugplätzen ausgerichtet. Die Ausgaben für die Flugsicherung, die durch Gebühren finanziert werden, sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

### Antrag der Verkehrskommission

Von der Standesinitiative wird Kenntnis genommen; die Initiative wird dem Bundesrat überwiesen zur Kenntnisnahme und zur Behandlung im Rahmen der Gesetzgebung über die koordinierte Verkehrspolitik.

### Proposition de la Commission des transports et du trafic

Il est pris acte de l'initiative. Cette dernière est transmise au Conseil fédéral pour qu'il en prenne connaissance et qu'il

l'examine dans le cadre de la législation d'application de l'article constitutionnel sur la politique coordonnée des transports.

**Piller, Berichterstatter:** Die Initiative möchte, dass der Treibstoffzollzuschlag auf Flugbenzin, das für Inlandflüge verbrannt wird, nicht in den Strassenfonds geht, sondern für Umweltschutzmassnahmen gebraucht wird. Es handelt sich hier um etwa 400 000 Franken im Jahr. Dieses Problem wurde schon zweimal über parlamentarische Vorstösse aufgegriffen, die abgelehnt wurden. Auch im Rahmen der Treibstoffzollgesetzgebung fand dieser Vorschlag keine Mehrheit im Parlament. Wir sind aber der Meinung, dass der Bundesrat im Rahmen der KVP dies nochmals überprüfen sollte.

**Präsident:** Die Kommission beantragt Kenntnisnahme und Ueberweisung an den Bundesrat zur Kenntnisnahme und zur Behandlung im Rahmen der Gesetzgebung über die koordinierte Verkehrspolitik.

*Angenommen – Adopté*

87.051

## Internationale Hauptstrassen. Europäisches Uebereinkommen Grandes routes internationales. Accord européen

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. August 1987 (BBI III, 181)  
Message et projet d'arrêté du 12 août 1987 (FF III, 173)

Beschluss des Nationalrates vom 7. Dezember 1987  
Décision du Conseil national du 7 décembre 1987

### Antrag der Kommission

*Mehrheit*  
Eintreten  
*Minderheit*  
(Bühler)  
Nichteintreten

### Proposition de la commission

*Majorité*  
Entrer en matière  
*Minorité*  
(Bühler)  
Ne pas entrer en matière

**Präsident:** Zum ersten Mal begrüssen wir Bundesrat Ogi bei uns im Ständerat.

**Lauber, Berichterstatter:** Zuerst ein paar Worte zur Vorgeschichte dieses Geschäfts.

In der Erklärung der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen über den Bau internationaler Hauptverkehrsstrassen verpflichteten sich 1950 die Unterzeichnerstaaten, ein festgelegtes Europastrassennetz als Rahmen für ihre innerstaatliche Planung des Neu- und Ausbaus von Durchgangsstrassen des internationalen Verkehrs anzuerkennen. Die Schweiz hat diese Erklärung damals nicht unterzeichnet. Als dann aufgrund der ungenügenden Systematik im bezeichneten Strassennetz die Erklärung 1975 zu einem Uebereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs umgestaltet worden war, unterzeichnete die Schweiz als erster europäischer Staat.

Zum Inhalt und Gegenstand des Abkommens: Die Unterzeichnerstaaten verpflichteten sich, erstens ein neu festgelegtes Netz europäischer Hauptstrassen als Richtplan für den Bau und Ausbau der entsprechenden Strassen anzuer-

kennen und deren Bau im Rahmen der nationalen Ausbauprogramme zu fördern (vergleiche Anlage 1), zweitens einheitliche technische Richtlinien und Normalien beim Bau und Ausbau dieser Strassen anzuerkennen (Anlage 2) und drittens die entsprechenden Strassen einheitlich zu markieren und gemäss Anlage 1 zu nummerieren.

Gemäss Artikel 11 kann das Uebereinkommen durch jeden Vertragsstaat mittels Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gekündigt werden, und diese Kündigung tritt innerhalb eines Jahres in Kraft.

Zur Bedeutung des Abkommens für die Schweiz: Die in der Schweiz bezeichneten E-Strassen sind entweder Bestandteil des von der Bundesversammlung beschlossenen und grösstenteils auch in Betrieb stehenden Nationalstrassennetzes, oder sie betreffen gewisse noch mit Bundeshilfe auszubauende Hauptstrassen. Das Abkommen bedeutet also nicht, dass das schweizerische Nationalstrassennetz erweitert werden müsste. Es können auch bereits bestehende Hauptstrassen entsprechend signalisiert oder ausgebaut werden. Die technischen Richtlinien und Normalien entsprechen den in unserem Lande gültigen Vorschriften, dies um so mehr, als sie bloss Mindest- oder Höchstwerte enthalten und der jeweiligen innerstaatlichen Ausgestaltung grossen Spielraum lassen. Die vorgesehene Signalisation ist in der schweizerischen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 bereits enthalten. Die dem Bundesrat stillschweigend eingeräumte Kompetenz zur Abänderung der Anlagen 2 und 3 sind aufgrund der vorgesehenen kurzen Fristen sachlich richtig und politisch durchaus verantwortbar.

Es kann also zusammenfassend festgehalten werden, dass die Verpflichtungen des Uebereinkommens für die Schweiz keine Probleme bieten, da sie grösstenteils bereits erfüllt sind. Das Abkommen ist am 15. März 1983 in Kraft getreten, nachdem es von der nötigen Anzahl Staaten unterzeichnet und ratifiziert worden war. Die Schweiz als Erstunterzeichnerin hat das Abkommen bisher nicht ratifiziert.

Warum Ratifizierung erst heute? Eine erste Botschaft zur Ratifizierung des Abkommens war bereits 1977 bereit. Aufgrund der damals eingeleiteten Ueberprüfung von sechs Nationalstrassenabschnitten (Kommission Biel) wurde das Geschäft aber zurückgestellt. Wie Sie wissen, sind die definitiven Beschlüsse dieser Ueberprüfungen erst im Dezember 1986 gefällt worden. Man darf nun aber nach Meinung der Kommission diese Verzögerung nicht zum Anlass nehmen, die Ratifizierung etwa wegen der noch hängigen «Kleeblatt-Initiativen» noch weiter hinauszuschieben. Die Schweiz ist in den kommenden Jahren auf eine kooperative Haltung der europäischen Staaten angewiesen, wenn sie ihre Verkehrspolitik im internationalen Verband umsetzen will. Das Uebereinkommen ist im Sinne der internationalen Integration unserer Verkehrspolitik. Eine Nichtratifizierung des vorliegenden Abkommens würde sicher kaum verstanden und unsere Position in den Verhandlungen um europäische Transitkonzepte wohl eher schwächen.

Zu den Bedenken bezüglich innerstaatlicher Regelungen und Probleme: Bereits in den Verhandlungen des Nationalrates, der diesem Uebereinkommen am 7. Dezember 1987 mit 79 zu 46 Stimmen zugestimmt hat, und dann auch in den Beratungen unserer Kommission sind gegen die Ratifizierung einige Bedenken angemeldet worden. So wurde etwa befürchtet, die noch hängigen «Kleeblatt-Initiativen» würden durch eine Ratifizierung präjudiziert. Dem ist entgegenzuhalten, dass zum einen Volksinitiativen keine vorwirkende Rechtskraft haben können und zum andern das Abkommen bei Annahme der Initiativen abgeändert oder sogar gekündigt werden kann.

Es wurde weiter zu bedenken gegeben, das Uebereinkommen führe zu einer Ausdehnung des Nationalstrassennetzes. Wie bereits erwähnt, ist auch dies nicht der Fall, denn das vom Parlament beschlossene Netz soll lediglich fertiggestellt und nicht erweitert werden. Das hat Herr Bundesrat Ogi in der Kommission namens des Bundesrates ein weiteres Mal bekräftigt.

Ebenfalls nicht tangiert durch das Abkommen werden, wie dies befürchtet wurde, die in der Schweiz gültigen

Gewichtsbeschränkungen auf 28 Tonnen sowie die Vorschriften betreffend Fahrzeugbreite, Nacht- und Sonntagsfahrverbote für Lastwagen.

Der Bundesbeschluss über das Ratifikationsübereinkommen ist dem fakultativen Staatsvertragsreferendum nicht zu unterstellen, weil erstens das Uebereinkommen kündbar ist und weil zweitens die Schweiz mit der Ratifizierung desselben keiner internationalen Organisation beitrifft.

Schliesslich beinhaltet das Uebereinkommen keine multilaterale Rechtsvereinheitlichung. Das Abkommen lässt den Gestaltungsrahmen für innerstaatliche Vorschriften offen, so dass der Schweiz für ihre spezifischen Regelungen keine Verpflichtungen erwachsen.

Was Aenderungsmodalitäten anbelangt, sind diese unterschiedlich. Die Schweiz wirkt bei Aenderungen in der CEE-Subkommission mit. Nötigenfalls kann sie bei gewissen, mit unserem Landesrecht differierenden Regelungen sogenannte Reserven anbringen. Sollte die Schweiz in sehr wichtigen Fragen von der CEE überspielt werden, müsste sie das Abkommen kündigen.

Schlussfolgerungen: Ihre Kommission hat das Abkommen mit 9 Stimmen zu 1 gutgeheissen. Sie liess sich dabei von der Ueberzeugung tragen, dass die Schweiz zu einer gewissen Solidarität in der europäischen Verkehrspolitik verpflichtet ist, wenn sie auch Solidarität und Verständnis für die schweizerischen Anliegen im Rahmen dieser Verkehrspolitik erwarten will.

Die Kommission beantragt Ihnen daher, dem Abkommen zuzustimmen und den Bundesrat zu dessen Ratifizierung zu ermächtigen.

Frau **Bührer**, Sprecherin der Minderheit: Dieses Abkommen ist – ohne Zweifel – ein gutes Stück weit vernünftig. Es ist sinnvoll, den Strassenverkehr europaweit zu koordinieren und beispielsweise die Signalisation zu vereinheitlichen. Trotzdem stelle ich Ihnen den Nichteintretensantrag. Im wesentlichen sind es drei Gründe, die mich zur Ablehnung führen.

1. Der «Geist», die Philosophie dieses Abkommens macht mir Mühe. Dieses Abkommen stammt aus der Mitte der siebziger Jahre und ist ein Kind seiner Zeit. Damals segelte der Strassenverkehr noch recht flott vor dem Wind. Jene Zeit fand – wie könnte es anders sein – ihren Niederschlag in diesem Uebereinkommen. Was damals gut und selbstverständlich tönte, löst heute Unbehagen aus. Ich zitiere einen einzigen Satz aus dem Ingress dieses Uebereinkommens. Zitat: «Im Bewusstsein der Notwendigkeit, den internationalen Strassenverkehr in Europa zu erleichtern und zu entwickeln, ...» (Botschaft S. 13).

Eine solche Aussage kann heute nicht mehr unterschrieben werden. Den internationalen Strassenverkehr erleichtern und entwickeln zu wollen – das geht in die falsche Richtung. Ich bin der Meinung, dass wir mit dem Strassenverkehr fertig werden müssen, so umweltschonend und menschen-schonend wie nur möglich, aber entwickeln, d. h. vermehren, wer könnte heute guten Gewissens ja dazu sagen? Sollen unsere Alpentäler vollends im Verkehr ersticken?

2. Es bleibt eine gewisse Unklarheit, was dieses Uebereinkommen bringt und was es nicht bringt. Aus der Botschaft geht hervor, dass die Ratifizierung keinerlei Aenderung für die Schweiz und damit auch für die Mitunterzeichner brächte. Die Schweiz erfülle das Uebereinkommen so oder so und arbeite seit eh und je aktiv in der CEE an der Vereinheitlichung des Strassenverkehrs mit. Wenn das stimmt, ist doch wohl der Umkehrschluss gestattet: seine Nichtratifizierung schadet nicht.

Der Hinweis, wir würden uns mit der Nichtratifizierung abseits stellen, das Ausland werde es als politisch schlechten Stil auffassen, als fehlende Kooperationsbereitschaft in Verkehrsfragen, tönt wie ein schlechter Witz. Ausgerechnet die Nichtratifizierung dieses Uebereinkommens, das auch vom Bundesrat als von geringem Gewicht taxiert wird, sollte uns ins Abseits stellen oder mehr als ein Kopfschütteln hervorrufen bei unseren europäischen Partnern, bei unseren Nachbarn, die sich ärgern über unsere Extratouren im

Verkehrsbereich, über die Verkehrsabgaben, die Verkehrsbeschränkungen, Gewichtslimiten im Schwerverkehr usw. Da soll ausgerechnet dieses leichtgewichtige Uebereinkommen, ein Ladenhüter obendrein, uns ins Abseits bringen? Dieses Argument verfängt nicht, es sei denn, das Uebereinkommen sei so leichtgewichtig auch wieder nicht.

Die Diskussion in der Kommission hat einige Unklarheiten geschaffen und nur wenige ausgeräumt. Mehrmals wurde die Frage aufgeworfen, ob wir durch den Beitritt bezüglich der Gewichtslimiten und der anderen Beschränkungen beim Schwerverkehr unter Druck geraten könnten. Obwohl wiederholt erklärt wurde, dass das Uebereinkommen nichts präjudiziere, sah sich der Bundesrat veranlasst und war freundlicherweise bereit, zu erklären, dass für diesen Fall vom Kündigungsrecht Gebrauch gemacht würde.

Nachdem ein Beitritt für unser Land keineswegs zwingend ist, eine allfällige Kündigung aber ein grosser Eklat wäre, sollte kein Risiko eingegangen werden und die Ratifizierung unterbleiben.

3. Das Uebereinkommen wartet seit 12 Jahren auf die Ratifizierung. Da muss die Frage erlaubt sein, warum der Zeitpunkt so lange hinausgeschoben wurde und ob der Zeitpunkt heute günstig sei.

Mir scheint der Zeitpunkt unglücklich gewählt. Einige der Strassen, die im europäischen Strassennetz figurieren, sind Gegenstand der sogenannten «Kleeblatt»-Initiativen. Es ist politisch inopportun, nach 12 Jahren nun ausgerechnet im Schatten der hängigen Initiativen zu ratifizieren.

Die Antwort auf die Frage, warum so lange gewartet wurde, ist sehr aufschlussreich und bestärkt mich in meiner Meinung.

Der Bundesrat hat nämlich eine erste Ratifizierungsvorlage 1977 schubladisiert, weil im Nachgang zur Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» die Ueberprüfung von sechs Nationalstrassenabschnitten eingeleitet wurde und der Bundesrat nichts präjudizieren wollte. Also doch die Gefahr eines Präjudizes!

Der damals zuständige Departementschef, Bundesrat Hürlimann, hatte offenbar seine guten Gründe, die Ratifizierung aufzuschieben und einen günstigeren Zeitpunkt abzuwarten. Die guten Gründe des Herrn Hürlimann sind auch meine guten Gründe. Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

**Villiger:** Wie gesagt wurde das Abkommen, das wir zu ratifizieren haben, vor 10 Jahren unterzeichnet. Frau Bühler hat recht, es stammt aus einer Zeit, in welcher der Privatverkehr noch nicht mit soviel Skepsis wie heute beurteilt wurde. Sie haben vom Kommissionspräsidenten gehört, wozu das Abkommen die ratifizierenden Staaten verpflichtet: sie müssen das neu festgelegte Europastrassennetz als Richtplan für Neu- und Ausbauten der entsprechenden Strassen auf ihrem Territorium anerkennen; sie müssen auch die Europastrassen mit einem genormten Signal kennzeichnen. Für den Neu- und Ausbau der Strassen sind die technischen Richtlinien im Anhang des Uebereinkommens massgebend. Analysiert man die Konsequenzen dieses Uebereinkommens für unser Land, stellt man fest, dass nicht sehr viel passiert, wenn wir beitreten, dass aber auch nicht sehr viel passiert, wenn wir nicht beitreten. Rein sachlich ist die Vorlage von nicht allzu grosser Bedeutung; es ist ihr aber in unserem Rat – wie schon im Nationalrat – einiger Widerstand erwachsen. Dieser Widerstand steht in keinem Verhältnis zur realen Bedeutung der Vorlage; er widerspiegelt aber doch das veränderte Klima in Verkehrsfragen in unserem Land. Es stellt sich die Frage, ob gerade heute eine nicht besonders wichtige Vorlage ratifiziert werden sollte, die noch aus der Zeit der Privatverkehrseuphorie stammt, oder ob der falsche Geist, den Frau Bühler zitiert hat, einen hinreichenden Grund zur Ablehnung dieser Vorlage bildet.

Ich meine, dass es vier gewichtige Gründe für die Ratifikation dieses Abkommens gibt:

1. Die Aengste, die bei der Diskussion des Abkommens in beiden Räten geäussert wurden, sind unbegründet. Die Europastrassen bilden schon jetzt Bestandteil des von der

Bundesversammlung beschlossenen Nationalstrassennetzes, und nur einige wenige Strecken sind Bestandteil des Hauptstrassennetzes. Sowohl bei den National- als auch bei den Hauptstrassen entsprechen aber die technischen Richtlinien unseren eigenen Landesnormen. Es besteht somit keinerlei Verpflichtung, aus dem Strassennetz gewissermassen mehr Leistungsfähigkeit als bisher herauszupressen. Bezüglich der Benützung der Europastrassen gilt das Strassenverkehrsrecht des jeweiligen Landes: unsere restriktiven Bestimmungen über Masse, Gewichte, Nacht- und Sonntagsfahrverbot usw. für den Schwerverkehr werden in keiner Weise tangiert; wir gehen auch keine Verpflichtungen ein. Man kann sogar sagen, dass in bezug auf die Umwelt eine einheitliche und verständliche Signalisation wahrscheinlich sogar Vorteile bietet. Automobilisten werden ohnehin in unser Land kommen, aber mit der Signalisation werden sie wahrscheinlich direkter ihr Ziel erreichen als ohne sie; mit ihr fahren sie weniger unnötige Kilometer. Es gibt keine sachlichen Gründe, welche die Ratifikation des Abkommens verbieten würden.

2. Es ist keineswegs so, dass die Ratifikation des Abkommens – Frau Bühler hat es auch nicht so behauptet, sie hat aber wieder diesen schlechten Geist «zelebriert» – im Hinblick auf diese hängigen «Kleeblatt»-Initiativen auch nur im entferntesten ein Präjudiz darstellen würde. Bei der Annahme der «Kleeblatt»-Initiativen bliebe eine heute vielleicht einfachere Strasse im Europastrassennetz bestehen anstelle der neu zu erstellenden Nationalstrassen. Aus allgemeinen staatspolitischen Gründen ist es abzulehnen, immer unter dem Druck von Initiativen das politische Handeln lahmzulegen. Wenn das üblich würde, könnte jedermann in diesem Staat mit Initiativen alles blockieren, und auch ein Parlament könnte unter solchen Umständen seine Aufgabe nicht mehr richtig erfüllen.

3. Etwas eigenartig ist in der Tat das Verfahren zur Aenderung des Abkommens. Es ist nicht undenkbar, dass solche Aenderungen auch gegen die Schweiz durchgesetzt werden könnten. Das könnten auch Aenderungen sein, die uns vielleicht gar nicht passen. Es ist nach Artikel 11 aber problemlos möglich, in einem solchen Fall (wenn es uns wirklich ans Lebendige ginge) das Uebereinkommen zu kündigen. Von diesem Kündigungsrecht müssten wir Gebrauch machen, wenn uns Verpflichtungen auferlegt werden sollten, die wir nicht erfüllen wollen und können. Herr Bundesrat Ogi hat uns in der Kommission zugesagt, dass die Schweiz nötigenfalls von diesem Kündigungsrecht Gebrauch machen würde. Daraus folgt, dass auch das Aenderungsverfahren kein hinreichender Grund sein kann, das Uebereinkommen nicht zu ratifizieren.

4. Der wichtigste Punkt ist ein europapolitischer. Man kann nicht unser Verhältnis zu Europa ständig zum Modethema hochstilisieren und jedesmal, wenn ein konkreter Beitrag für Europa in einem europapolitischen sensiblen Bereich verlangt wird, diesen verweigern. Gerade die Verkehrspolitik ist ein solcher sensibler Bereich. Die Schweiz liegt im Herzen Europas und hat als Transitland eine ausgesprochen wichtige verkehrspolitische Bedeutung. Anscheinend hat man bis jetzt schon vielerorts den Kopf darüber geschüttelt, dass wir diesem bescheidenen Abkommen noch nicht beigetreten sind. Gerade in verkehrspolitischen Fragen haben wir in den letzten Jahren das Verhältnis zu Europa arg strapaziert: ich denke an die Vignette oder an die Schwerverkehrssteuer. Solche Sonderzüge haben uns nicht nur im verkehrspolitischen Bereich geschadet, sondern sie lassen die übrigen europäischen Länder auch häufig an unserer ohnehin nicht sehr berühmten europäischen Solidarität zweifeln. Ich bin deshalb überzeugt, dass wir diesen bescheidenen Beitrag zur Vereinheitlichung des europäischen Verkehrsnetzes leisten müssen.

Ich komme zum Schluss, dass wir diesem Abkommen aus sachlichen Gründen bedenkenlos zustimmen können und dass wir es aus europapolitischen Gründen ratifizieren sollten. Ich bitte Sie deshalb, den Nichteintretensantrag von Frau Bühler abzulehnen.

**M. Flückiger:** Je prétends que dans cette affaire, comme en d'autres d'ailleurs, il faut cesser de dire non aux propositions de dimension européenne parce que les uns ou les autres, selon le courant de pensée auquel nous nous rattachons, nous trouverons toujours de bonnes raisons pour nous opposer aux propositions qui nous sont présentées. Si vous me permettez un parallélisme peut-être osé, un jour nous disons non à la Charte sociale, un autre jour non à l'Accord européen sur les grandes routes du trafic international. L'addition des non fera que nous nous enfermerons dans une logique incompréhensible pour nos voisins et partenaires. Or, les Européens nous entourent. En ratifiant l'accord, nous ne ferions que poursuivre une politique historique en permettant la traversée du massif alpin dans les meilleures conditions. La future N 16, autrement dit la Transjurane, a été classée dans la liste des grandes routes de trafic international. Comment voudriez-vous, au moment où une initiative populaire opposée menace cette artère, que nous n'insistions pas sur l'importance que revêt à nos yeux la ratification de l'Accord européen sur les grandes routes? Nous le faisons avec d'autant meilleure conscience que les éléments principaux du réseau concerné dans notre pays existent, qu'ils sont en service et que, par ailleurs, l'accord n'interfère pas dans notre ordre institutionnel puisqu'il ne comporte pas de conséquences législatives impératives. C'est ainsi qu'il n'entraîne aucune obligation relative au poids des véhicules en trafic marchandises, lequel poids est encore et toujours une pomme de discorde entre partisans d'une bonne entente des deux modes de transport terrestre, rail/route et thuriféraires du tout aux transports publics. Je prétends par conséquent qu'il n'y a pas de véritables bonnes raisons de s'opposer à la ratification de l'Accord européen sur les grandes routes.

**Danioth:** Ich pflichte Frau Kollegin Bühler insofern bei, als etwas an diesem Abkommen quer in der verkehrspolitischen Landschaft liegt, und zwar – ich möchte mich hier abgrenzen – ist es die Präambel: Diese sagt ausdrücklich, dass die Staaten den internationalen Strassenverkehr in Europa erleichtern und entwickeln.

Als Vertreter eines Kantons, der die «Entwicklung» des internationalen Verkehrs vor allem auf der Gotthardroute relativ nahe erlebt hat, müsste ich grosses Verständnis dafür haben, dass alles unternommen wird, um diesen Verkehr in den Griff zu bekommen. Wenn der Geist der Präambel in den Artikeln des Abkommens selber auch Niederschlag fände, würde ich nicht zustimmen. Das ist aber nicht der Fall.

Eine zweite wichtige Abgrenzung scheint mir notwendig zu sein: Wenn das Abkommen die Staaten, insbesondere die Schweiz, verpflichten würde, auch nur einen Laufmeter mehr Nationalstrasse zu erstellen, würde ich ihm nicht zustimmen; nicht, weil wir eine schlechte Figur abgeben würden, sondern weil wir selber über die Erstellung und den Ausbau unseres Nationalstrassennetzes befinden wollen. Aus diesem Grunde wäre es also durchaus gerechtfertigt, nicht beizutreten.

Es scheint mir aber auch wichtig, dass weder der Bundesrat – der Vertreter des Bundesrates hat das in der Kommission eindeutig getan; ich nehme an, dass das auch heute wiederholt wird – mit der Vorlage noch das Parlament mit der Unterzeichnung die vom Bundesrat bisher eingenommene Haltung in keiner Art und Weise aufweichen will, nämlich die klare Ablehnung der Erhöhung der Gewichtslimiten und der Aufhebung des Sonntags- und Nachtfahrverbotes. Das sind Aussagen, die Herr Bundesrat Schlumpf in seinem letzten Votum ganz definitiv gemacht hat.

Ich komme zum Hauptgrund, der mich zur Zustimmung bewegt. Eine Ablehnung im heutigen Zeitpunkt würde ebenfalls eine Signalwirkung hervorrufen, und zwar eine negative, wie Herr Kollege Villiger mit Recht dargetan hat, nämlich in einem Bereich, wo wir bedenkenlos zustimmen können, wo wir bedenkenlos Koordinationspolitik im internationalen Verkehr betreiben können. Es geht um Signalisatio-

nen, technischen Vorkehrungen: alles Massnahmen, die zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen. Wenn wir hier auch nur einen einzigen Unfall vermeiden können, indem wir uns mit den anderen Staaten koordiniert verhalten, dann rechtfertigt dies die Unterzeichnung.

**Hefti:** In welchem Umfang umfasst das Abkommen das bestehende und geplante Hauptstrassennetz in der Schweiz? Fällt da das gesamte darunter, oder geht es nur um Teile? Bestehen Ausnahmen?

**Frau Meier Josi:** Ich bin der Meinung, dass wir unsere Europapolitik nach dem Motto führen müssen: «So einheitlich wie nötig und so selbständig wie möglich!» Das bedeutet für dermalen, dass wir auf das Abkommen eintreten und dem Bundesbeschluss zustimmen sollten. Denn die «Erleichterung» des internationalen Verkehrs gemäss diesem Abkommen heisst für uns, dass wir bereit sind, die Strassen des internationalen Netzes an unseren Grenzen abzunehmen und sie durch unser Land zu führen. Damit bekennen wir uns zu den Grundzügen dieses Netzes und bejahen auch unsere Rolle als Transitland. Es heisst selbstverständlich nicht, dass wir damit einer ungebremsten Zunahme aller möglichen Verkehrsströme zustimmen. Da behalten wir unsere eigenen Entscheide noch vor. Unter dem Gesichtspunkt der Europapolitik sollten wir auf jeden Fall eintreten und zustimmen.

**Bundesrat Ogi:** Punkto Verkehr braucht uns Europa, in vielen anderen Sachen brauchen wir Europa. Dies ist wohl der Angelpunkt für die Behandlung dieser Vorlage. Im Hinblick auf den europäischen Binnenmarkt kann es uns nicht gleichgültig sein, wie man über uns in Sachen Verkehrspolitik denkt. Die Schweiz hat wiederholt ihren Willen bekundet, sich Europa zu öffnen. Deshalb sollte sie jetzt das Uebereinkommen ratifizieren.

Das Uebereinkommen überbindet uns keine unerfüllbaren Verpflichtungen. Ein weiteres, ja ein längeres Abseitsstehen würde von der CEE nur noch mit Kopfschütteln aufgenommen. Im Hinblick auf das «magische» Jahr 1992 sollten wir jetzt ein Zeichen setzen.

Zweifellos tönt der Ingress zum Uebereinkommen nach heutigem Empfinden zu positiv. Vor allem die Formulierung «Strassenverkehr entwickeln» mag – wie wir gehört haben – aufstossen. Es ist aber ein europäisches Uebereinkommen. Viele Staaten in Europa leben nicht wie die Schweiz in Wohlstand und mit einem dichten Eisenbahnnetz. Demzufolge erwarten diese Staaten vom Strassenverkehr vielfach einen wirtschaftlichen Aufschwung.

Die Diskussion über europäische Forderungen und Wünsche an unser Land werden in der nächsten Zeit sehr aktuell. Deshalb möchte ich hier noch einige grundsätzliche Überlegungen beifügen: Bei allem, was Europa von uns will, gilt es zu beachten, dass wir unsere Eigenart nicht aufgeben oder zerstören. Im vorliegenden Fall heisst das konkret: Wir opfern unser ohnehin dicht besiedeltes Land, das von einem dichten Verkehrsnetz durchzogen wird, nicht zusätzlichem Verkehr. Es werden auch nicht plötzlich noch grössere Lastwagenkarawanen über unsere Autobahnen ziehen. Das Uebereinkommen zwingt nichts auf. Es will nur Bestehendes europäisch integrieren.

Ich verstehe die Befürchtungen, die immer dann auftauchen, wenn es um Verkehrsfragen geht. Ich verstehe auch, dass bei vielen der Begriff «Europa» Befürchtungen auslöst, ganz besonders dann, wenn er im Zusammenhang mit Verkehrsfragen genannt wird. Es gibt aber keinen Grund, Europa und seinen Forderungen und Wünschen defensiv gegenüberzustehen.

Europa braucht die Schweiz zwar als Transitland – das ist eine Realität, ob unsere Strassenschilder nun zusätzlich europäisch bezeichnet werden oder nicht –, Europa braucht uns aber nicht nur als Transitland. Die Schweiz ist auch ein grossartiges Erholungsgebiet für Europäer aus allen Ländern. Unser Jura, unsere Voralpen, unsere Alpen, unsere Seelandschaften sind nicht nur Naturgebiete der Schweiz, es sind auch Naturgebiete Europas. Wir sind also nicht nur

Drehscheibe Europas, wir sind auch Teil der Landschaft und Umwelt Europas. Das aber müssen wir unseren europäischen Freunden bewusst machen. In diesem Punkt müssen wir offensiv argumentieren. Wenn wir unsere Landschaft und unsere Strassen vor einer unerträglichen Verkehrslawine schützen, dann tun wir dies natürlich vorab für uns, aber letztlich tun wir es auch für die Bürger Europas, die unsere Schönheiten zu Recht auch als ihre Schönheiten betrachten. Gelingt es uns, ein europäisches Bewusstsein für die Schweiz zu wecken, dann haben wir sehr viel erreicht. Voraussetzung dazu aber ist, dass wir dort, wo wir an der europäischen Idee mitbauen können, dies auch entschlossen tun.

Beim «Europäischen Uebereinkommen für die internationalen Hauptstrassen» können wir dies tun, ohne Schaden zu nehmen. Wenn wir hier ja sagen, sind wir auch stärker, wenn wir in Zukunft zu einer Forderung nein sagen müssen.

Noch einmal: Worum geht es bei diesem Abkommen?

1. Wir verpflichten uns, das neu festgelegte E-Strassen-Netz als Richtplan für den Neu- und Ausbau der entsprechenden Strassen anzuerkennen.

2. Wir tun dies im Rahmen unseres eigenen Ausbauprogramms. Es wird uns nichts aufgezwungen.

3. Daraus ergeben sich für uns keine neuen Verpflichtungen.

4. Dem Landesrecht wird grosser Spielraum zugemessen. Wir müssen die Strassen lediglich mit «E» bezeichnen. Für die Benützung dieser E-Strassen gilt das Strassenverkehrsrecht des jeweiligen Landes.

5. Es gilt auch für restriktive Bestimmungen punkto Masse und Gewichte sowie für das Nacht- und Sonntagsfahrverbot.

6. Es kann aus diesen Uebereinkommen auch nicht gefolgert werden, die Schweiz öffne nach der Ratifizierung ihr E-Strassen-Netz uneingeschränkt dem ausländischen Schwerverkehr.

Zum Schluss: Bei der Behandlung des Uebereinkommens im Nationalrat wurde, wie Sie wissen, ein Rückkommensantrag gestellt, weil die Ratifizierung des Uebereinkommens bezüglich der N 1 Yverdon-Murten, der N 4 Knonauer Amt, der N 5 zwischen Zuchwil und Biel und der N 16 Transjurane die sogenannten «Kleeblatt»-Initiativen präjudizieren würde. Davon kann aber keine Rede sein, wie der Kommissionspräsident gesagt hat: Volksinitiativen erhalten erst Rechtskraft, wenn sie von Volk und Ständen angenommen worden sind. Würde die eine oder andere der Kleeblattinitiativen angenommen, hätte das lediglich zur Folge, dass der entsprechende E-Strassenzug nicht als Neuanlage erstellt werden könnte. E-Strasse bliebe damit die heute bestehende Strasse, also beispielsweise anstelle der neu zu erstellenden Transjurane die heutige Hauptstrasse Boncourt-Porrentruy-Delémont-Moutier. Dasselbe gilt für Strassenstrecken, bei welchen die Nationalstrassen-Neuanlage planerisch noch nicht feststeht. Es wird einfach der bestehende Strassenzug mit E-Strasse signalisiert.

Der Bundesbeschluss über die Ratifikation des Uebereinkommens ist aus drei Gründen nicht dem fakultativen Staatsvertragsreferendum zu unterstellen. Erstens: Das Uebereinkommen ist kündbar, und ich kann hier bestätigen, was ich bereits in der Kommission gesagt habe: wir würden es auch kündigen, sollte dies einmal notwendig werden. Zweitens: Mit der Ratifizierung des Uebereinkommens tritt die Schweiz keiner internationalen Organisation bei. Drittens: Das Uebereinkommen bringt keine multilaterale Rechtsvereinheitlichung.

Der Bundesrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und den Nichteintretensantrag von Frau Ständerätin Bühler abzulehnen – der Nationalrat hat am 7. Dezember 1987 das Abkommen angenommen. Ich bitte Sie, dem Nationalrat zu folgen.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit 5 Stimmen  
Für den Antrag der Mehrheit 36 Stimmen

#### Detailberatung – Discussion par articles

##### Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

##### Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

#### Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes 35 Stimmen  
Dagegen 3 Stimmen

#### An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

87.077

#### Unwetterschäden 1987.

#### Ausserordentliche Massnahmen

#### Intempéries de 1987. Mesures exceptionnelles

Botschaft und Beschlusentwurf vom 14. Dezember 1987 (BBl 1988 I, 181)

Message et projet d'arrêté du 14 décembre 1987 (FF 1988 I, 157)

#### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Lauber**, Berichterstatter: Die Unwetter vom Sommer 1987 haben grosse Gebiete unseres Landes sehr hart getroffen. Die dabei entstandenen Schäden an Wasserläufen und deren Sicherheitswerken, an Verkehrswegen und -anlagen, an Infrastrukturwerken, an Gebäuden, Gütern und Feldern beliefen sich auf deutlich über eine Milliarde Franken. Dazu kommen Ertrags- und Verdienstauffälle sowie die nicht zu beziffernden Verluste der Betroffenen an ihrer langen Aufbauarbeit der eigenen Existenz. Bereits am 12. August 1987 sicherte der Bundesrat den Kantonen umfassende, rasche und unbürokratische Hilfe zu. In der Folge beschloss er, eine Vorlage über ausserordentliche Massnahmen vorzubereiten. Heute löst der Bundesrat sein Versprechen ein. Doch zuerst noch ein paar Worte zu den Unwetterschäden von 1987:

Die chronologische Uebersicht haben Sie in der Botschaft gefunden, auch die meteorologischen Verhältnisse im letzten Sommer sind dort dargestellt. In der Öffentlichkeit wurde immer wieder die Frage aufgeworfen, ob ein Zusammenhang zwischen den Waldproblemen und den Unwetterschäden bestehe. Auch die Zunahme versiegelter Flächen wird als möglicher Grund genannt.

Wir müssen da vorsichtig sein. Das Besondere an den Unwettern im letzten Sommer bestand darin, dass bis in sehr grosse Höhen die Niederschläge in Form von Regen fielen und nicht – wie normalerweise – als Schnee. In den betroffenen Gebieten befinden sich grosse Einzugsgebiete oberhalb der Waldgrenze. Hier floss das Wasser sofort ab, während der Schnee erst nach einigen Tagen geschmolzen wäre. Zudem war der Boden in den tieferen Lagen schon stark durchnässt und konnte nichts mehr aufnehmen. Die versiegelten Flächen, also Gebäude, Strassen, Parkplätze etc. sind im Einzugsgebiet der Unwetter sehr klein.

Möglicherweise kann eine Vorsorgemassnahme in verstärkten Aufforstungen bestehen. Gerade im Kanton Uri wurde in

## **Internationale Hauptstrassen. Europäisches Uebereinkommen**

### **Grandes routes internationales. Accord européen**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.051
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	10-14
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 305

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.