

88.318

Postulat Bühler**Bodensee-Schiffahrtsordnung. Novellierung****Révision de l'ordonnance concernant la navigation sur le lac de Constance***Wortlaut des Postulates vom 29. Februar 1988*

Die internationale Schiffahrtskommission für den Bodensee hat im Jahre 1985 unter Mitwirkung der Bundesrepublik Deutschland, Oesterreichs, des Bundes und der Kantone Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau eine Novellierung der Bodensee-Schiffahrtsordnung ausgearbeitet. Diese sah u. a. befristete Zulassungsbeschränkungen vor: Einen Stopp für Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Motoren mit Gemischtschmierung und von Vergnügungsfahrzeugen mit Motoren mit einer Gesamtleistung von über 100 kW (136 Din-PS) sowie den Nachweis für einen Liegeplatz im Wasser als Voraussetzung für die Zulassung. Von diesen Zulassungsbeschränkungen versprach man sich eine namhafte, sofort wirksame Begrenzung des Eintrages von Schadstoffen in die Gewässer und eine Beruhigung auf den Gewässern durch die Stabilisierung der Anzahl Motorboote.

Der Bund verweigerte schliesslich die Zustimmung unter Hinweis darauf, dass möglichst einheitliche Schiffahrtsvorschriften für alle schweizerischen Gewässer gelten sollten, ohne Sonderregelungen für Grenzgewässer.

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob es nicht zweckmässig und möglich wäre, bis zur Einführung schärferer Emissionsnormen den befristeten Massnahmen zuzustimmen und insbesondere auch den Liegeplatznachweis einzuführen, oder ob zumindest unverzüglich die Voraussetzungen geschaffen werden könnten, die für eine Zustimmung nötig sind.

Texte du postulat du 29 février 1988

En 1985, la Commission internationale de la navigation sur le lac de Constance, composée de représentants de la République fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de la Confédération et des Cantons de Schaffhouse, Saint-Gall et Thurgovie, a mis au point un projet de révision de l'ordonnance concernant la navigation sur le lac de Constance. Dans ce projet, elle avait notamment prévu de restreindre temporairement l'admission de bâtiments en prenant les mesures suivantes: renoncer à admettre de nouveaux bâtiments à moteur utilisant un mélange de carburant et de lubrifiant et de nouvelles embarcations de plaisance ayant un moteur d'une puissance de plus de 100 kW (136 CV DIN) ainsi qu'exiger la preuve que la nouvelle embarcation dispose d'une place de mouillage. La Commission avait la conviction que des restrictions de ce genre permettraient de réduire la pollution des eaux de manière efficace et rapide ainsi que de stabiliser le trafic sur le lac grâce à une limitation du nombre des bateaux à moteur.

La Confédération a finalement refusé d'approuver la révision en relevant qu'il était important de disposer, pour tous nos cours d'eau, d'une réglementation qui soit la plus uniforme possible et qu'il aurait donc été gênant d'adopter des règles particulières pour la navigation sur les eaux limitrophes.

Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il ne serait pas possible et opportun d'approuver tout de même ces mesures temporaires jusqu'à ce que soient introduites des normes plus sévères en ce qui concerne les émissions d'agents polluants et, plus particulièrement, de n'admettre à la navigation que les embarcations disposant d'une place de mouillage. Au cas où le Conseil fédéral ne pourrait pas approuver ces mesures telles quelles, lui serait-il pour le moins possible de veiller à ce que toutes les conditions nécessaires à une telle approbation soient réunies dans les plus brefs délais?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Seiler (1)

Frau Bühler: Das Bemühen der Anrainerstaaten des Bodensees, die unvergleichliche Landschaft von Bodensee und Rhein – dieses Juwel, darf man sagen – zu erhalten und zu pflegen, hat bereits verschiedentlich Früchte getragen. Die jüngste Erfolgsmeldung betrifft eine Vereinbarung über die Tempolimiten. Auf der Rheinstrecke zwischen Stein am Rhein und Schaffhausen sollen ab 1. Januar 1989 – sofern der Bund zustimmt, und wir sind da vorläufig optimistisch – für die Bergfahrt Höchstgeschwindigkeiten von 10 km/h und für die Talfahrt von 20 km/h gelten.

Leider sind nicht alle Anstrengungen der internationalen Schiffahrtskommission von Erfolg gekrönt. Es gab in der jüngeren Vergangenheit einen bedauerlichen Fehlstart. Dieses Postulat handelt davon. Die Anrainerstaaten, das heisst die Bundesrepublik Deutschland, Oesterreich und die Kantone St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen, waren und sind sich einig, dass eine Beruhigung auf dem und im Wasser dringend notwendig sei. Der Schadstoffeintrag in den grössten Trinkwasserspeicher Europas muss begrenzt und wenn möglich reduziert werden. Es stellt sich die Frage, wie rasch Verbesserungen realisiert werden können und sollen, ob allenfalls bis zum Erlass von Emissionsnormen zugewartet werden kann. Die Delegationen in der internationalen Schiffahrtskommission waren der Meinung, dass nicht zugewartet werden darf, dass so schnell wie möglich wenigstens befristete Massnahmen zu ergreifen seien. Beunruhigend erschien und erscheint vor allem, dass aus der Vergnügungsschiffahrt nichtabbaubare Kohlenwasserstoffe in beachtlichen Mengen in den See eingebracht werden. Als Sofortmassnahme wurde deshalb vereinbart, keine Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Motoren mit Gemischtschmierung und von Vergnügungsfahrzeugen mit Motoren mit einer Gesamtleistung von über 100 kW zuzulassen sowie, als Voraussetzung für eine Zulassung von Motorbooten, den Nachweis eines Liegeplatzes im Wasser zu verlangen. Von diesen Zulassungsbeschränkungen versprach man sich eine namhafte und vor allem sofort wirksame Begrenzung der Anzahl Motorboote und damit eine Entlastung der Gewässer.

Bedauerlicherweise, ja unverständlicherweise versagte der Bund die Zustimmung zu dieser Vereinbarung, die die Anrainerstaaten in Zusammenarbeit mit den Bundesdelegierten in zweijähriger Arbeit ausgehandelt hatten. Der Bundesrat begründete sein Ausscheren in letzter Minute im wesentlichen damit, dass erstens der Schadstoffausstoss durch Erlass technischer Emissionsnormen reduziert werden solle und zweitens unbedingt im Rahmen einer gesamtschweizerischen Regelung, die auch auf den Binnengewässern Anwendung finde, gehandelt werden solle. Die Argumentation erstaunt. Der Bundesrat will offenbar ausschliesslich durch technische Emissionsnormen Verbesserungen erreichen. Er will keine vorläufigen und befristeten Massnahmen, die sofort wirksam würden, und er will vorerst die Binnenschiffahrtsordnung anpassen und koordinieren.

Müssen sich angesichts dieser Haltung die Delegationen der anderen Staaten, die zwei Jahre in guten Treuen mitgearbeitet haben, nicht düpiert vorkommen? Es wird das Geheimnis des Bundesrates bleiben, warum er so spät erst die Katze aus dem Sack gelassen hat. Soviel zum Vorgehen.

Es bleibt die Frage, ob die Haltung des Bundesrates von der Sache her vertretbar ist. Die Regierungen der Kantone St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen waren jedenfalls anderer Meinung. Sie zeigten sich in einem Brief an den Bundesrat vom Dezember 1985 sehr enttäuscht von der Haltung des Bundesrates. Sie erachteten es als nicht vertretbar, mit Massnahmen zuzuwarten, bis Emissionsnormen für Motorboote geschaffen seien, und in der Zwischenzeit untätig zu bleiben. Insbesondere hoben die Kantonsregierungen hervor, dass die vorgeschlagenen Massnahmen in perfekter Übereinstimmung mit der Antwort des Bundesrates auf eine einfache Anfrage Mühlemann stünden. Seit diesem Briefwechsel Ende 1985 sind zweieinhalb Jahre ins Land (oder ins Wasser) gegangen, ohne dass eine Begrenzung

oder gar eine Reduktion des Schadstoffeintrages durch den motorisierten Verkehr in die Gewässer von Bodensee und Rhein realisiert werden konnte. Es zeigt sich, dass die Bedenken der Kantonsregierungen, die Schaffung von Emissionsnormen würde erst nach Ablauf mehrerer Jahre greifen, begründet waren. Diese Dinge brauchen Zeit. Haben wir diese Zeit? Will der Bundesrat tatsächlich weiterhin verantwortlich sein dafür, dass nichts geschieht, dass allseitig akzeptierte Massnahmen abgeblockt bleiben mit – ich scheue nicht, es auszusprechen – eher fadenscheinigen Argumenten? Oder setzt vielleicht der Bundesrat die Gewichte anders als beispielsweise die Bundesrepublik Deutschland und die Anrainerkantone? Verkennt er die einzigartige Bedeutung des Trinkwasserspeichers Bodensee? Ich bitte den Bundesrat dringend, nochmals über die Bücher zu gehen und zu prüfen, ob bis zur Einführung von Emissionsnormen, die wir alle begrüßen werden, und bis zur Revision der Binnenschiffahrtsordnung nicht den bereits ausgehandelten, befristeten Massnahmen zugestimmt werden könnte. Zumindest aber sollten unverzüglich die Voraussetzungen für eine Zustimmung geschaffen werden. Ich danke dem Bundesrat, wenn er das Postulat wohlwollend aufnimmt.

Bundesrat **Ogi**: Der Bundesrat ist bereit zu handeln. Er muss warten, bis die Revision, die jetzt läuft, abgeschlossen ist. Ich muss auch etwas in Geschichte machen, Frau Ständerätin Bührer. Im Jahre 1985 hat die Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee eine Novellierung der Bodensee-Schifffahrtsordnung ausgearbeitet. Diese sah, wie Sie ausgeführt haben, befristete Zulassungsbeschränkungen vor. Der Bund hat dann, wie Sie auch ausgeführt haben, die Zustimmung verweigert. Er wandte sich vor allem gegen Sonderregelungen für Grenzgewässer, also Sonderregelungen für den Bodensee, das Juwel, das Sie angesprochen haben.

Mit Schreiben vom 30. April 1986 hat der Bundesrat den Regierungen der Kantone Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau mitgeteilt, dass er sich der Bedeutung der Gewässer als Trinkwasserspeicher und als Lebensraum voll bewusst ist und einen ganzheitlichen, dem Versorgerprinzip verpflichteten Gewässerschutz bejaht. Soweit Umweltschutz und im besonderen Gewässerschutz neue Massnahmen erfordern, sind nach Auffassung des Bundesrates die Voraussetzungen dafür durch eine geeignete Weiterentwicklung des gesamtschweizerisch geltenden Schifffahrtsrechts zu schaffen. Eine entsprechende Teilrevision der Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern steht kurz vor ihrem Abschluss und wird am 1. April 1989 in Kraft gesetzt werden können. Der Entwurf von ergänzenden Emissionsvorschriften für Schiffsmotoren, wie Sie sie angesprochen haben, wird ebenfalls noch im Laufe dieses Jahres vorliegen. Angesichts dieser Sachlage sieht sich der Bundesrat im jetzigen Zeitpunkt nicht veranlasst, der Einführung befristeter Massnahmen im Sinne des Postulats zuzustimmen. Es wäre eine zu kurze Uebergangszeit.

Zusätzlich muss ich noch folgendes festhalten: Die Schiffsführerbewilligung und die Schiffsbewilligung wollen die Ostschweizer Kantone – entgegen den klaren Bestimmungen des Bundes – einfach nicht einhalten respektive nicht anerkennen. Schon deshalb wäre ein jetziger Sonderzug sehr problematisch.

Ich muss auch festhalten, dass das Parlament bis anhin Sonderregelungen für den Bodensee immer abgelehnt hat. Ich kann Ihnen aber versichern, dass die Verhandlungen zwischen Oesterreich, Deutschland und der Schweiz im Moment laufen, und ich versichere Ihnen auch, Frau Ständerätin Bührer: Sollten wider Erwarten bei diesen Verhandlungen Schwierigkeiten entstehen, bin ich bereit, nochmals über die Bücher zu gehen und auf Ihr Anliegen zurückzukommen. Ich glaube aber, dass wir Lösungen mit den beiden Nationen finden werden.

Frau **Bührer**: Ich danke dem Bundesrat für die wohlwollenen Worte. Ich bedaure natürlich, dass er nicht bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Ich meine, dass die Haltung zumindest in der Vergangenheit dem Sonderfall «Bodensee» nicht gerecht wurde. Ich habe die Zusagen aufmerksam zur Kenntnis genommen, und ich kann dem Bundesrat versichern, dass wir in der Nordost-Ecke des Landes die Dinge sehr aufmerksam verfolgen werden. Den schönen Worten müssen Taten folgen, und zwar rasch.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulats	5 Stimmen
Dagegen	16 Stimmen

88.319

Postulat Seiler

Oeffentlicher Verkehr in der Region Schaffhausen. Förderung Développement des transports publics dans la région schaffhouseise

Wortlaut des Postulates vom 29. Februar 1988

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region Schaffhausen wird erschwert durch die Tatsache, dass der Kanton Schaffhausen eine Randregion darstellt und verkehrsmässig zu einem bedeutenden Teil durch die Deutsche Bundesbahn (DB) erschlossen wird. Der Bundesrat wird daher eingeladen, in einem Bericht umfassend darzulegen, in welcher Weise im öffentlichen Verkehr der Region Schaffhausen ein gleiches Leistungsangebot erreicht werden kann, wie es das Konzept «Bahn 2000» für das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen, der Privatbahnen, Postautos und konzessionierten Busbetriebe bringen wird. In diesem Bericht ist im besonderen darzulegen,

– welche Funktion der internationalen Verbindung Zürich–Schaffhausen–Stuttgart in der Zukunft beigemessen wird und bis wann diese Linie vollständig zweispurig ausgebaut und elektrifiziert werden kann;

– wie der Huckepack-Verkehr im Raume Singen (BRD)/Schaffhausen ausgebaut werden kann, wobei als Alternative zur Linienführung über (Schaffhausen–)Etzwil–Singen auch die Variante eines Huckepack-Verkehrs zwischen Rielasingen (BRD)–Thayngen–Schaffhausen gleichwertig zu prüfen ist;

– wie die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn im Bereiche der Investitionen, des Betriebs und der Tarife mit dem Ziel eines gleichwertigen Leistungsangebots eng gestaltet werden kann. Dabei ist die Möglichkeit einer Abgeltung der seitens der Deutschen Bundesbahn erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch die Eidgenossenschaft mitzuprüfen.

Texte du postulat du 29 février 1988

Le développement des transports publics dans la région de Schaffhouse est freiné du fait que ce canton constitue une zone marginale et qu'il est desservi en grande partie par les Chemins de fer allemands. C'est pourquoi le Conseil fédéral est invité à exposer en détail dans un rapport comment on pourrait parvenir, dans les transports publics de la région schaffhouseise, à une offre de prestations comparable à celle que prévoit le projet Rail 2000 pour le réseau des Chemins de fer fédéraux, des chemins de fer privés, des cars postaux et des entreprises concessionnaires d'autobus. Il s'agira de préciser notamment dans ce rapport:

– la fonction qui sera dévolue à l'avenir à la liaison internationale Zurich–Schaffhouse–Stuttgart et le délai d'attente

Postulat Bühler Bodensee-Schiffahrtsordnung. Novellierung

Postulat Bühler Révision de l'ordonnance concernant la navigation sur le lac de Constance

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.318
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	274-275
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 578

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.