

nicht zwingend und gleichzeitig mit dem neuen Finanzierungssystem vorlegen. Deshalb beantragt Ihnen der Bundesrat, die Motion von Frau Simmen in ein Postulat umzuwandeln. Wir haben so quasi als Vorreiter für die «Bahn 2000» den dringlichen Bundesbeschluss für ein neues Plangenehmigungsverfahren im Juni verabschiedet. Sinngemäss ist im Oktober von Ihrem Rat ein gleiches Verfahren für den Alpen transit, für die Neat, beschlossen worden.

Die allgemeine Regelung für die Eisenbahnen soll im Eisenbahngesetz geregelt werden, da haben wir überhaupt keine Differenz. Nun haben wir aber beim Eisenbahngesetz im Finanzbereich gewisse Probleme, die wir mit den Kantonen bereinigen müssen, und daher wird dieses Eisenbahngesetz nicht bereits in den nächsten Monaten den Räten vorgelegt werden können. Deshalb sollte man diese Koppelung, die Sie verlangen, Frau Simmen, nicht durchsetzen, weil wir damit gebunden wären und mit den anderen Aufgaben, die bereits eingeleitet sind, nicht vorwärts machen könnten.

Ich möchte Sie deshalb bitten, diese Motion als Postulat zu akzeptieren. Wir werden aber in Ihrem Sinne, Frau Simmen, und gemäss Ihrem Ziel die Arbeiten, die Sie verlangt haben, zügig an die Hand nehmen. Aber das hängt nicht nur vom Bundesrat, sondern auch von verschiedenen, nicht einfachen Diskussionen mit den Kantonen ab.

Ich bitte Sie deshalb, die Motion Simmen in ein Postulat umzuwandeln.

**Frau Simmen:** Mir geht es darum, dass es möglichst schnell geht. Ich war der Meinung, dass mit einer Koppelung an das Gesetz, das bereits in Beratung ist, diesem Anliegen Genüge getan sei. Ich sehe nun aber, dass die Revision des Eisenbahngesetzes aus anderen Gründen nicht so beförderlich vor sich geht, wie ich das eigentlich gedacht hatte, als ich meine Motion vor einem halben Jahr einreichte.

Ich bin mit der Umwandlung einverstanden, weil ich glaube, dass sie meinem Anliegen zum jetzigen Zeitpunkt besser entspricht.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

91.3166

### Interpellation Danioth Ausnahme von der 28-Tonnen-Limite Dérogations à la limite des 28 tonnes

*Wortlaut der Interpellation vom 10. Juni 1991*

Mit Verwunderung und Besorgnis musste die interessierte Öffentlichkeit am 6. Juni die Nachricht zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat gegenüber der EG die Bereitschaft erklärt hat, Ausnahmen von der 28-Tonnen-Limite für Lastwagen zu bewilligen.

Ich ersuche den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welches sind die Gründe für die plötzliche Abkehr vom Grundsatz, dass die 28-Tonnen-Limite nicht negoziabel ist?
2. Glaubt der Bundesrat, dem enormen Druck der EG standhalten zu können, wenn es darum geht, im nachhinein den Umfang der angeblich «minimalen Ausnahmen» zu umschreiben?
3. Welche Garantien hat der Bundesrat von der EG, um eine angemessene Honorierung dieses ungewöhnlichen Zugeständnisses zu erlangen?
4. Welche Zusicherung besitzt der Bundesrat, damit die EG im zukünftigen Transitabkommen die legitimen Interessen der Schweiz respektiert?
5. Wie gedenkt der Bundesrat die Ausnahmen in der Praxis zu handhaben, insbesondere eine wirksame Kontrolle auf der Strasse sicherzustellen?

6. Wie gedenken die Behörden die zusätzlichen Kapazitätsengpässe zu bewältigen, die vorab auf der Gotthard-Nordrampe entstehen werden, welche über keine Kriechspur verfügt?

*Texte de l'interpellation du 10 juin 1991*

C'est avec étonnement et inquiétude que les milieux intéressés ont appris le 6 juin que le Conseil fédéral avait déclaré à la CE qu'il était prêt à autoriser des dérogations à la limite des 28 tonnes pour les camions.

Je prie donc le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Pour quels motifs a-t-il soudain abandonné le principe selon lequel la limite des 28 tonnes n'est pas négociable?
2. Pense-t-il pouvoir résister à la très forte pression qu'exercera la CE lorsqu'il s'agira, par la suite, de préciser jusqu'où iront les exceptions prétendues «minimales»?
3. Quelles garanties a-t-il obtenues de la CE en contrepartie de la concession inhabituelle qu'il a faite?
4. Est-il sûr que la CE respectera les intérêts légitimes de la Suisse dans le cadre du futur accord sur le transit alpin? Quelles assurances lui a-t-elle données?
5. Comment compte-t-il appliquer ces exceptions dans la pratique et, plus particulièrement, assurer un contrôle efficace sur les routes?
6. Comment les autorités pensent-elles résoudre les problèmes de saturation qui ne manqueront pas de s'accroître principalement sur la rampe nord du Saint-Gothard, qui ne dispose pas de voie lente?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Ziegler Oswald (1)

**Danioth:** Meine Interpellation habe ich unmittelbar nach dem 6. Juni 1991 eingereicht, als in die bislang unverrückbare Front der Schweiz in den EG-Verhandlungen eine erste Bremsung – und wie sich inzwischen gezeigt hat, leider nicht die letzte – geschlagen wurde. Der Bundesrat hat bekanntlich Ausnahmen für 50 Lastwagen von 40 Tonnen pro Tag als Transit bewilligt. Inzwischen sind im Transitabkommen diese 50 Lastwagen auf täglich 100 erhöht worden. Damit gehört die unverrückbare 28-Tonnen-Limite, die oft als helvetischer Mythos bezeichnet worden ist, der Vergangenheit an.

Noch in der Neat-Botschaft hat der Bundesrat auf Seite 20 ziemlich apodiktisch erklärt: «Selbst ein befristeter und kontingentierter Strassenkorridor für Lastenzüge mit bis zu 40 Tonnen Gewicht ist darum für den Bundesrat nicht negoziabel.» In Tat und Wahrheit haben wir heute natürlich mit dieser Öffnung den befristeten und beschränkten Korridor.

Der bundesrätliche Sprecher war denn auch sichtlich bemüht, die Tragweite und die Auswirkungen dieser Konzessionen etwas herunterzuspielen und in den Gesamtzusammenhang der Transitverhandlungen zu stellen. Doch die Reaktionen waren in der Öffentlichkeit gleichwohl ziemlich gemischt, in den betroffenen Regionen war man sogar beunruhigt. Man hat zwar durchaus Verständnis – ich teile dieses Verständnis –, dass der Bundesrat in Kenntnis der Gesamtzusammenhänge seine schwierigen Verhandlungen mit der EG führen musste. Aber diese Kehrtwende hat doch besorgte Fragen aufgeworfen.

Ich habe versucht, einige Fragen in meiner Interpellation aufzulisten. Ich räume ein, dass sie heute in einem anderen Lichte gesehen werden müssen; im Grundsatz sind sie aber nicht überholt. Vor allem ist man im ungewissen über den Inhalt und den Umfang dieser Ausnahmen, was als minimal bezeichnet wurde und sich offenbar auf den Transport verderblicher Waren sowie neuestens auf abgaskonforme Lastwagen beschränken soll. Das sind positive Elemente, das möchte ich durchaus einräumen. Vor allem ist es das Durchschimmern einer neuen Transportphilosophie, die sich offenbar auch in Europa breitzumachen beginnt.

Die Ausnahmen sind denn auch als befristet bezeichnet worden, bis die verstärkte Huckepacklösung im Jahre 1995 zu greifen beginnt.

Die Bedenken aber, dass dieser Umfang in den nachträglichen Verhandlungen noch ausgeweitet werde, haben sich in-

zwischen bestätigt. Einem Zeitungsbericht zufolge – wir haben es heute auch aus dem Munde unseres Verkehrsministers vernommen – soll die Paraphierung dieses Abkommens heute noch stattfinden. Ich möchte daher Herrn Bundesrat Ogi nicht allzu griffige Fragen unterbreiten, um vor allem seine Kapazitäten für die heutige, wichtige Verhandlung zu schonen, insbesondere auch seine lädierte Stimme. Trotzdem: Haben wir nicht einfach der EG einen Blankocheck ausgestellt ohne Gewissheit, dass er honoriert wird? Wir werden zu gegebener Zeit das Transitabkommen prüfen und es auch unter dem Gesichtspunkt der Glaubwürdigkeit der EG-Erklärungen würdigen müssen. Bleibt es bei dieser durch die heutigen Kapazitäten von Schiene und Strasse bedingten Uebergangsregelung oder geht es gewissen Verkehrsministern nicht vielmehr darum, möglichst viel Strassentransportkontingente in die Neat-Phase hinüberzuretten? So nach dem Motto: Wenn ich den kleinen Finger habe, habe ich die ganze Hand und vielleicht noch mehr. Diese Deregulierungskräfte von EG 92 wirken auch auf den europäischen Verkehrsmarkt. Der Preisdruck unterminiert das Bestreben, verursachergerechte Kostenstrukturen international aufzubauen. Man betrachte die desolate Lage der SBB-Finzen, mit denen wir uns vorhin auseinandergesetzt haben.

Noch ein Wort zur praktischen Umsetzung. Wie sieht es an der Front aus? Kann ein solcher Sonderstatus für einzelne Lastwagen, angesichts der heutigen Verkehrslawine, überhaupt noch in Grenzen gehalten und vor allem kontrolliert werden? Wann ist die Limite von 50 oder 100 Lastwagen erreicht? Wie kann das gesamtschweizerisch koordiniert werden? Welche Wirkungen verursachen sodann die 40-Tonnen-Vehikel mit ihrer Zugkraft, die vorab für die flachen Strecken in den europäischen Ländern bestimmt ist, wenn sie vollbeladen die Gotthard-Nordrampe hinaufstottern und nicht auf eine dritte bzw. Kriechspur ausweichen können? Angesichts der lang dauernden Unterhaltsarbeiten an den Bauwerken der N 2 steht ihnen auf langen Strecken sogar nur eine Spur zur Verfügung. Man muss die praktischen Verhältnisse sehen. Also Fragen bleiben, Herr Bundesrat.

Ich hoffe, der Bundesrat war sich der Konsequenzen dieser Flexibilität bewusst, denn eine Flexibilität kann man sich nur leisten, wo ein effektiver Spielraum besteht und wo auf der anderen Seite ein Partner ist, der die Möglichkeiten und auch die Grenzen dieses Spielraums sieht und ihn respektiert.

**Bundesrat Ogi:** Die Interpellation Danioth datiert vom 10. Juni. In der Zwischenzeit ist sehr viel gegangen, und ich muss feststellen, dass Herr Danioth nicht alles zur Kenntnis genommen hat, was wir zu erreichen versucht haben – nicht zuletzt auch im Interesse seines Urnerlandes.

In den letzten Monaten haben wir drei Abkommen vorbereitet: Das europäische Abkommen über wichtige internationale Verkehrslinien und zugehörige Einrichtungen für den kombinierten Verkehr; dieses sogenannte Uno-Abkommen für Europa haben wir vor einem Monat in Prag paraphiert – Sie werden die Möglichkeit haben, es im nächsten Jahr zu behandeln. Heute morgen, Herr Danioth, wurde in Bonn auf Botschafterebene eine Huckepackvereinbarung für den kombinierten Verkehr zwischen Italien, Deutschland und der Schweiz unterzeichnet. Es garantiert, dass die Infrastrukturmassnahmen südlich und nördlich der Schweizer Grenze aufeinander abgestimmt werden. Die wichtigsten Huckepacklinien durch die Schweiz sind die Strecken Basel oder Rielasingen–Schaffhausen–Kandersteg–Domodossola sowie Basel respektive Rielasingen–Schaffhausen–Göschenen–Chiasso–Luino.

Wir müssen dafür besorgt sein, dass unsere neue Verkehrsphilosophie, unsere neue Verkehrspolitik, nämlich der kombinierte Verkehr, nicht nur hier in der Schweiz funktioniert, sondern dass er auch im Süden und Norden übernommen wird. Ich bin sehr glücklich, dass es uns gelungen ist, dieses trilaterale Abkommen heute morgen noch vor der Paraphierung des Transitabkommens zu vollziehen.

In bezug auf dieses Transitabkommen möchte ich zunächst einmal festhalten, dass die Schweiz – nicht zuletzt mit den beiden anderen Abkommen – ganz erheblich zum neuen europäischen Eisenbahnbewusstsein beigetragen hat. Ich möchte

allen Ständeräten, die in internationalen Gremien mitgeholfen haben, dies zu erreichen, herzlich danken.

Man darf auch sagen, dass der Interessenkonflikt zwischen den Alpennationen Schweiz und Oesterreich einerseits sowie dem «Flachland» Europa andererseits hart, aber fair ausgetragen worden ist; dass wir nicht einfach einen Kompromiss eingegangen sind, Herr Danioth, sondern echte, zukunftsweisende Lösungen gefunden haben, und das ist nicht selbstverständlich.

Aus schweizerischer Sicht dürfen wir festhalten, dass dieses Abkommen in dreierlei Hinsicht positiv ist:

1. Für die Menschen – auch für Ihre Leute, Herr Danioth.
2. Es ist ein Abkommen, das Rücksicht nimmt auf unsere Transporteure. Wir haben sie immer vergessen; wir haben immer den Eindruck, die Strassen und die Transporteure seien des Teufels Werk – das darf man nicht sagen.

3. Wir haben etwas erreicht, was für das Verhältnis Schweiz-EG vielleicht von entscheidender Bedeutung sein könnte, denn die grosse EG hat von der kleinen Schweiz eine gute Idee übernommen – das dürfen wir nicht vergessen.

Für die Bewohner an der Transitachse möchte ich nun drei Punkte präzisieren. Ich möchte Sie bitten, sich nicht aufgrund von Stammtischdiskussionen, nicht aufgrund von Informationen, die am 21. Oktober mittags aus Brüssel, aus Luxemburg ins Urnerland gekommen sind, voreilig Ihre Meinung zu bilden, sondern Sie müssen sehen, was wirklich im Vertrag steht und was wirklich beschlossen worden ist. Dann werden Sie Ihre Formulierungen vielleicht etwas zurücknehmen.

Zunächst möchte ich festhalten, dass die Güter auch weiterhin mit Priorität auf der Schiene durch die Schweiz transitieren müssen. Es wird also keine LKW-Lawine auf der Strasse geben. Wir konnten diese LKW-Lawine abwenden. Die 28-Tonnen-Limite ist im Prinzip eingehalten worden, Herr Danioth, und sie ist mit dem weiterhin gültigen Nachtfahrverbot und dem Sonntagsfahrverbot eine Lenkungsmassnahme, die nicht als selbstverständlich hingenommen werden darf. Es brauchte viel Ueberzeugungskraft, viele «Chumm-und-lueg-Aktionen» vor dem Kirchlein in Wassen, um die europäischen Verkehrsminister zu überzeugen. Gerade diese drei Faktoren – 28-Tonnen-Limite, Nachtfahrverbot und Sonntagsfahrverbot – sind für europäische Transporteure natürlich nach wie vor ein Grund, nicht durch die Schweiz zu fahren, das müssen Sie zur Kenntnis nehmen.

Probleme gibt es, Herr Danioth, aber nicht wegen den Abgasen – das möchte ich klar sagen –, sondern wegen der Anzahl der Lastwagen. Durch die Schweiz verkehren im Transit Grenze-Grenze rund 300 000 Lastwagen; die Fahrten der restlichen 300 000 bis 400 000 Lastwagen – insgesamt sind es also 700 000 Lastwagen – sind hausgemacht, das müssen wir auch einmal zur Kenntnis nehmen.

In Oesterreich transitieren, fast nur auf den Brenner konzentriert, 1,3 Millionen Lastwagen. Ich kann Ihnen sagen, Herr Danioth, noch am 21. Oktober am Nachmittag hat mein österreichischer Kollege – vielleicht ist er bald Bundespräsident – noch einmal 110 000 Lastwagen übernehmen müssen, wovon 62 000 griechische. Und ich möchte nicht sagen, dass die griechischen Lastwagen die saubersten sind.

Sie haben es zwar nicht erwähnt, aber ich möchte es doch aufgreifen: Das Oekopunktesystem hat auf die Anzahl Lastwagen wenig Einfluss – dieses Oekopunktesystem, das von vielen Journalisten als das Ei des Kolumbus oder das Gelbe vom Ei dargestellt wird.

Schliesslich behalten wir – das ist sehr wichtig für Sie – auch die Entwicklung der 28-Tonnen-Lastwagen im Auge, indem wir in einer Commission mixte zwischen der EG und der Schweiz vereinbart haben, dass die Belastung des Strassenverkehrs für die Umwelt, die Kostenfrage und auch die Kapazitäten erstmals in einem Vertrag, der 14 Nationen bindet, geregelt werden. Wir können also über diese Commission mixte Einfluss nehmen.

Schliesslich darf ich nochmals darauf hinweisen: Sie haben bei Ihren Ueberlegungen einen grossen Fehler gemacht, wenn ich das so direkt sagen darf: Herr Danioth, diese 50 Lastwagen pro Tag und Richtung sind nur gegeben, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Die Kapazität der Bahn muss ausgeschöpft sein, und wir haben nicht, wie die Oesterreicher, erst vor einigen Monaten mit dem Ausbau der Huckepackinfrastruktur begonnen! Die Lötschberg-Doppelspur ist nächstes Jahr bereit. Wir haben zehn Jahre gebaut. Wir haben bereits am 23. Oktober 1989 ein weiteres 1,5-Milliarden-Paket beschlossen, um den Huckepackverkehr sowohl am Gotthard wie auch am Lötschberg auszubauen. Wir haben weitsichtig politisiert, und deshalb habe ich zu diesem Geben und Nehmen – wenn Sie so wollen – Hand geboten, Herr Danioth. Wenn die Bahn ihre Aufgabe erfüllt, dann haben wir keine 40-Tonnen-Lastwagen auf der Gotthardachse. Aber es kann natürlich vorkommen, dass die Bahn diese Kapazität nicht immer und an jedem Tag übernehmen kann.

In diesem Jahr wäre kein einziger 40-Tonnen-Lastwagen durch die Schweiz gefahren, weil 25 Prozent freie Kapazität auf dem Transit Nord-Süd oder Süd-Nord vorhanden war.

2. Ich möchte Ihnen sagen, dass nur grüne Lastwagen zugelassen sind – also Lastwagen, die den EG-Normen entsprechen und nicht älter als zwei Jahre sind.

3. Es muss sich um verderbliche oder dringliche Güter handeln: Verderbliche Güter können ja vielleicht einmal Früchte oder Blumen sein; dringliche Güter könnten ja einmal Zeitungen sein.

Das sind die Bedingungen, Herr Danioth, die erfüllt werden müssen, damit ein 40-Tonnen-Lastwagen die Schweiz passieren kann. Jetzt sage man mir noch, wir sollten mit der EG einen besseren Vertrag aushandeln! Das ist schlicht und einfach nicht möglich.

Ich möchte noch fragen: Ist es selbstverständlich, dass unsere Camionneure weiterhin mit 40 Tonnen im EG-Raum herumfahren dürfen? Auch das haben wir eingehandelt; das ist auch keine Selbstverständlichkeit. Ich kann Ihnen sagen: Wir hatten am Schluss noch recht grosse Probleme, weil die Ausländer zu Recht sagten: Es ist nicht in Ordnung; in der Schweiz darf man nur mit 28 Tonnen herumfahren, während die Schweizer im Ausland «ds Füfi und ds Weggli» – und dazu noch des Bäckers Frau – haben wollen.

Es kommt dazu, dass wir vor dem Abschluss des EWR-Vertrages eine gemeinsame Erklärung der Schweiz und der EG eingehandelt haben, die uns die Möglichkeit gibt, die Zivilluftfahrtbeziehungen so schnell als möglich befriedigend zu lösen. Für Swisair und Crossair ist das praktisch überlebensnotwendig. Wir müssen sehen: Es steht nicht nur der Transitbereich auf dem Spiel, es sind natürlich auch noch andere Bereiche, die beachtet werden müssen.

Der Transitvertrag zeigt, dass die EG nicht der Koloss ist, der die kleinen Länder einfach an die Wand drückt. Das hat die EG bewiesen; denn der Transitvertrag ist doch unseren Vorstellungen viel näher als denjenigen der EG.

Frau Maij-Weggen und Herr van Miert haben gesagt: Die Schweiz hat 95 Prozent dessen, was sie wollte, bekommen, wir haben das nicht erreicht. Wir konnten also etwas in Richtung einer modernen europäischen Verkehrspolitik bewegen. Wie geht es weiter? Heute nachmittag zwischen 15 Uhr und 15.30 Uhr werden wir diesen Vertrag in Brüssel paraphieren, Oesterreich, die EG und die Schweiz. Zeit zum Feiern haben wir keine, wir müssen vorwärtsmachen. Wir müssen sozusagen die Ärmel nach hinten krepeln und das realisieren, was wir in diesem Vertrag versprechen.

Wir alle sind gefordert, die Bahnen sind gefordert – d. h. der reibungslose Ablauf des kombinierten Verkehrs muss garantiert und natürlich verbessert werden –, die Verwaltung ist gefordert, dies vor allem bei der unbürokratischen Bewältigung des Ueberlaufmodells. Wenn ich dieses Ueberlaufmodell anspreche, dann möchte ich Ihnen sagen, dass die Organisation und das Management im Bundesamt für Verkehr angesiedelt wird und dass es ohne Probleme möglich sein wird, dieses Kontingent von 50 Lastwagen pro Tag zu managen, falls die Bahnen nicht mehr über die Kapazität verfügen.

Schliesslich sind auch wir, das Volk, gefordert – ich möchte das ganz klar und deutlich sagen – mit der Abstimmung zur Neat, die im Mai oder im September 1992 stattfinden wird. Es ist höchst fraglich, ob die Chance eines solch guten Abkommens, das aber an die Realisierung der Neat gebunden ist,

wiederkommen wird. Sollte die Neat abgelehnt werden, müssten wir von einer katastrophalen Ausgangslage ausgehend neu verhandeln. Das wäre für uns eine ganz schwierige Situation. Der Transitvertrag wäre amputiert, und wir hätten dann die schwächste Position, die wir uns ausdenken können.

Die Möglichkeit und die Chance zu einem solch guten Vertrag wird nicht mehr kommen. Wir haben uns jetzt dreieinhalb Jahre intensiv mit diesem Vertrag auseinandergesetzt, auch viele Erfahrungen gesammelt, und ich bin der Meinung: Diese Chance kommt nie mehr.

Ich möchte nun noch stichwortartig die sechs Fragen von Herrn Danioth beantworten:

1. Die 28-Tonnen-Limite war nicht Gegenstand der Verhandlungen mit der EG. Verhandelt wurde um spezifische Ausnahmen. Sie wissen, die EG wollte mehr Ausnahmen, sie wollte 300, 400 Lastwagen pro Tag. Wir haben uns bereit erklärt, 50 pro Tag und Richtung zuzulassen, und zwar nur unter bestimmten Bedingungen.

2. Die Ausnahmen sind auf je 50 Fahrten in nördlicher und südlicher Richtung beschränkt, dies unter Bedingungen, die Sie jetzt kennen. Mehr möchte ich dazu nicht sagen.

3. Die Zugeständnisse der Schweiz werden mit dem Transitvertrag garantiert. Aber das, was wir im Transitvertrag garantiert haben – dass wir bauen –, müssen wir erfüllen. Wenn wir es nicht tun, wird der Vertrag möglicherweise aufgelöst.

4. Unsere Interessen werden gerade im Transitabkommen auch sichergestellt. Das ist ein Geben und ein Nehmen. Das ist der eigentliche Zweck dieses Abkommens.

5. Die geringe Zahl von Fahrten mit Ausnahmebewilligung kann ohne zusätzliche Probleme kontrolliert werden. Es ist uns gelungen, dieses Ueberlaufmodell 12 Nationen, 12 Verkehrsministern, 12 Verwaltungen – das war das Schwierigste – in 9 Sprachen zu erklären. Ich glaube, dann sollte man das auch bei uns begreifen. Es ist möglich, wir müssen nur wollen!

6. Eine spürbare Zunahme von Staus ist nicht zu erwarten. Staus treten in erster Linie auf, wenn hohe PW-Verkehrsströme zu verzeichnen sind. Die Staus werden nicht aufgrund dieser möglichen 50 Lastwagen entstehen, sondern sie entstehen durch PWs, sie entstehen an Wochenenden, und sie entstehen in der Ferienzeit.

Wir haben wirklich versucht, ein Maximum herauszuholen. Wir sind glücklich, dass es gelungen ist, einen solchen Vertrag auszuhandeln. Weil die EG noch ständig versucht, irgend etwas zu bereinigen, so letzte Woche noch einmal in Paris, wollen wir diesen Transitvertrag dringend heute nachmittag paraphieren. Nächstes Jahr kommt dieser Vertrag – unabhängig vom EWR – in Ihre Räte; Sie können dann dazu Stellung nehmen und die Qualifikationen und die Noten verteilen.

**Danioth:** Sie haben sich gegen etwas zur Wehr gesetzt, das ich Ihnen gar nicht vorgeworfen habe. Ich habe mir die Würdigung des Transitabkommens nicht erlaubt, weil ich nicht vorgehen wollte, sondern ich beurteilte die Situation vom 6. Juni dieses Jahres, als der Bundesrat diese Schleuse öffnete.

Sie haben die Presseaktionen sicher auch gelesen. Diese Reaktionen, Herr Bundesrat, nicht zuletzt im Parlament und in den Medien, haben Ihnen – davon bin ich überzeugt – sehr den Rücken gestärkt. Sie haben Ihnen den Rücken gestärkt, so dass Sie das dieser neuen Philosophie entsprechende Abkommen erreichen konnten. Aber Sie erklärten selber, dass dies nur gegen den Widerstand gewisser EG-Kommissäre möglich wurde. Darum bin ich sehr befriedigt, dass nun diese EG-Politik auf die richtige Ebene eingeschwenkt ist.

*Schluss der Sitzung um 10.40 Uhr  
La séance est levée à 10 h 40*

## **Interpellation Danioth Ausnahme von der 28-Tonnen-Limite**

## **Interpellation Danioth Dérogations à la limite des 28 tonnes**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3166
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	993-995
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 832

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.