

fahrlässig verursachte Sachschäden. Für anders verursachte Sachschäden legt dieser Artikel gemäss Beschluss unseres Rates fest, dass das vertragliche Maximum der Haftung nicht weniger als das Zweifache des Preises der Pauschalreise betragen kann. Dadurch wird eine Bestimmung der Richtlinie konkretisiert, wonach das nationale Recht keine unangemessene Beschränkung der Haftung für Sachschäden zulassen darf.

Das Prinzip ist an sich unbestritten. Der Nationalrat wollte dem Richter etwas mehr Kompetenz geben, aber er hat wahrscheinlich übersehen, dass sich diese Richtlinie, dieser Rechtsetzungsauftrag, an die Länder und nicht in erster Linie an die Veranstalter richtet. Die Veranstalter müssten in ihren Vertragsbedingungen formulieren: «Ich hafte in angemessener Weise», und das ist nicht praktikabel. Wir sollten eine Ordnung schaffen, die transparent und auch praktikabel ist; diesen Anforderungen genügt die Formulierung, wie sie der Nationalrat gefunden hat, nicht.

Wir beantragen Ihnen deshalb Festhalten. Unseres Erachtens liegt ein kleines Missverständnis vor, das in den Beratungen bereinigt werden kann. Im Nationalrat ist alles sehr schnell gegangen, sonst hätte man wahrscheinlich dieses kleine Missverständnis dort schon bereinigen können.

Wir beantragen also einstimmig Festhalten.

Bundesrat Koller: Ich bitte Sie, an Ihrem Beschluss festzuhalten, weil die Lösung, die der Nationalrat gefunden hat, nicht praktikabel ist und weder den Konsumenten noch den Veranstaltern dient. Denn es müsste immer in jedem konkreten Fall entschieden werden, ob eine Haftung für Sachschäden angemessen ist. Es ist so, wie Ihnen Herr Zimmerli gesagt hat: Eine Vertragsklausel, wonach ein Veranstalter erklären würde: «Ich hafte für Sachschäden in angemessener Weise», hätte überhaupt keine Aussagekraft. Es dient also der Rechtssicherheit, den Veranstaltern und den Konsumenten, wenn Sie an Ihrem Beschluss festhalten.

Angenommen – Adopté

Art. 18 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 18 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Zimmerli, Berichterstatter: Es handelt sich um die letzte Differenz, die nach dem einstimmigen Antrag der Kommission durch Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates bereinigt werden könnte. Auch hier sind sich die beiden Räte in der Sache durchaus einig. Herr Bundesrat Koller hat im Nationalrat den nötigen Kommentar dazu abgegeben.

Ich möchte in diesem Sinne auf die Verhandlungen im Nationalrat verweisen und Ihnen beantragen, dem Nationalrat zu folgen.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

92.047

Transitabkommen

Accords sur le transit

Botschaft und Beschlussentwurf vom 13. Mai 1992 (BBI III 1057)
Message et projet d'arrêté du 13 mai 1992 (FF III 1001)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Daniöth, Berichterstatter: Das Schweizervolk hat mit der klaren Zustimmung zur Neat am vergangenen Wochenende das Signal für die Genehmigung dieses erstmaligen europäischen Uebereinkommens über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse gegeben. Denn der Entschluss, eine Neat zu bauen, bildet gleichsam das Herzstück dieser Vereinbarung zwischen der EG und der Schweiz. Damit wird die Entschlossenheit unseres Landes unter Beweis gestellt, für unsere Idee und unsere Lösung des kombinierten Verkehrs den Tatbeweis anzutreten. Das Plebiszit zur Neat entbindet allerdings das Parlament nicht davon, die Auswirkungen dieses Abkommens seriös und kritisch zu prüfen, bevor es ratifiziert wird.

Das Bild über das am 2. Mai 1992 in Porto feierlich unterzeichnete Transitabkommen zwischen der EG und der Schweiz ist in der Öffentlichkeit beziehungsweise in den Medien auffallend unterschiedlich gezeichnet worden: Es schwankt zwischen einem grossen Triumph schweizerischer Diplomatie auf der einen und allzu einseitigen finanziellen und ökologischen Leistungen der Schweiz auf der anderen Seite, die ohne entsprechende Gegenleistung der EG und ihrer direkt betroffenen Mitgliedstaaten, vor allem von Deutschland, den Niederlanden und von Italien, erbracht werden müssen. Objektivweise darf man sagen, dass die Vorteile für die Schweiz gesamthaft ganz deutlich überwiegen. Von einem Kniefall vor der EG oder von einem einseitigen Geschenk an Brüssel kann keine Rede sein. Wir haben beim EWR-Abkommen, dem der Transitvertrag für den Bereich der Verkehrspolitik als *Lex specialis* vorgeht, deutlich auf die europäischen Verpflichtungen hingewiesen, denen sich die Schweiz nicht entziehen kann. Dazu gehört zweifelsohne die Aufgabe der Bewältigung des alpenquerenden Verkehrsvolumens. Diese Aufgabe nimmt die Schweiz mit der Verwirklichung der Neat sowie den kurz- und mittelfristigen Massnahmen – ich nenne die Verbesserung des Huckepackangebotes, das Ueberlaufmodell usw. – in loyaler Weise wahr.

Wenn man sich anschickt, ein derart komplexes Vertragsgebilde zu analysieren und zu beurteilen, muss man das politische Umfeld und die Ausgangslage, die zum Vertragsabschluss geführt haben, miteinbeziehen. Es standen sich bekanntlich die Vertreter zweier gegensätzlicher Philosophien gegenüber: einerseits die Verfechter der absoluten Strassenfreiheit, andererseits die Vertreter einer Renaissance der Bahn. Wer sich an das Hickhack in der europäischen Verkehrspolitik im Verlaufe der Verhandlungen erinnert, oder an die Macht- und Drohgebärden diverser EG-Kommissare und europäischer Verkehrsminister mit dem Ziel, das schweizerische Reduit der Gewichts- und Zeitbeschränkungen im Gütertransit zu knacken, hat das Ergebnis mit Erstaunen und auch mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Dieser Friedensschluss in der europäischen Verkehrspolitik, gleichsam ein Verkehrsfrieden, stellt wohl den unausgesprochenen, aber unübersehbaren Haupterfolg der Schweiz dar. Es konnte ein deutliches Umdenken vom absoluten Primat der Strasse für alle Transporte zugunsten des kombinierten Verkehrs und mithin einer stärkeren Förderung der Eisenbahn herbeigeführt werden. Dass diese neue Philosophie einer sinnvollen Verkehrsteilung, einer Verlagerung der Transitgüter auf die Schiene – vorab im alpenquerenden Verkehr – eine klare Verankerung

im Abkommen gefunden hat, ist wohl das Hauptverdienst schweizerischer Diplomatie und unseres Verkehrsministers. Trotz der Priorität des kombinierten Verkehrs kann aber von einer Diskriminierung der Strasse keine Rede sein. Grüne Kreise beanstanden in diesem Zusammenhang vielmehr, dass sich Artikel 1 des Transitabkommens deutlich zu geeigneten Massnahmen bekennt, welche den Strassenverkehr erleichtern sollen. Indessen enthalten weder das Transitabkommen noch die Anhänge, noch die trilaterale Vereinbarung zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien, die unsere Nachbarländer direkt in die Pflicht nimmt, eine irgendwie geartete Verpflichtung, neue Investitionen im Strassenbau über den unbestrittenen Abschluss des Nationalstrassennetzes hinaus vorzunehmen. Insbesondere ist darin keine Verpflichtung oder Dynamik für die Realisierung der zweiten Autobahnrohre am Gotthard verpackt. Die Autonomie der Schweiz ist diesbezüglich unangetastet. Auch Artikel 10 Absatz 2, in welchem die Fertigstellung und Verbesserung des Nationalstrassennetzes anvisiert wird, kann nicht diese Bedeutung beigemessen werden.

Welches sind nun – nebst dieser einheitlichen Betonung der deutlichen Förderung der Bahn und des kombinierten Verkehrs – die konkreten Zugeständnisse gegenüber der Schweiz? Ich nenne vorab drei wichtige Erfolge für unser Land, welche als Eckwerte des Abkommens bezeichnet werden können:

1. Die Grundlage für die Verwirklichung der Kostenwahrheit;
2. die Aufrechterhaltung des Sonderstatuts für Einschränkungen des Güterverkehrs auf Schweizer Strassen;
3. die Nichtdiskriminierung schweizerischer Transporteure auf Europas Strassen.

Zum ersten Hauptgrund: Schon in der Präambel ist das Verursacherprinzip festgehalten, wonach die verschiedenen Verkehrsträger für die Kosten, die sie verursachen, aufkommen müssen. Wenn in Artikel 4 vereinbart ist, dass die Vertragsparteien das Ziel verfolgen, die Rentabilität der Investitionen zu sichern, und in Artikel 8 ergänzt wird, dass im kombinierten Verkehr Preisbedingungen gelten sollen, die gegenüber denjenigen im Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sind, dann bedeutet dies nichts mehr und nichts weniger, als dass alle Transportarten längerfristig ihre Kosten, sowohl die Wegekosten als auch die internen Kosten, zu decken haben. Dies gilt somit auch für den Güterverkehr, der nachweislich eine deutliche Unterdeckung aufweist. Es bedeutet auch, dass die Schweiz mit ihrer Absicht, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgaben und andere flankierende Massnahmen zur Verwirklichung der Kostenwahrheit einzuführen, richtigliegt. Für alle Massnahmen, welche den vier Grundfreiheiten des Binnenverkehrs nicht zuwiderlaufen und die Attraktivität der Schiene steigern, darf die Schweiz eine mehr als nur verbale Unterstützung auch von Brüssel erwarten. Ich möchte das deutlich zum Ausdruck bringen. Die Arbeit für die Verlagerung des Gütertransits darf nicht erst beginnen, wenn die Neat fertiggestellt ist.

Zum zweiten Hauptgrund: Die EG hat sodann entgegen anderslautenden, teils hartnäckigen Behauptungen die Gewichtslimite von 28 Tonnen und das Sonntags- und Nachtfahrverbot in der Schweiz ausdrücklich anerkannt. Ich verweise auf Artikel 10 Absatz 1 des Transitabkommens. Niemand, auch nicht der gemischte Ausschuss, dessen Schaffung der Vertrag vorsieht und der alle drei Jahre eine Ueberprüfung des Abkommens vornehmen soll, kann uns zwingen, diese Beschränkung einseitig fallenzulassen.

Im Rahmen der Verwirklichung eines ökologischen Transitverkehrs ist auch erwähnenswert, dass die Umweltnormen auf hohem Schutzniveau, wie es heisst, als weiteres Vertragsziel anerkannt werden. Diese Regel schweizerischer Verkehrsbeschränkungen wird durch das sogenannte Ueberlaufmodell nicht in Frage gestellt, sondern als Ausnahme von der Regel bestätigt. Schliesslich zum dritten Hauptpunkt: Es ist nebst anderem auf einen handfesten ökonomischen Pluspunkt hinzuweisen. Trotz der 28-Tonnen-Limite und der Einschränkungen, die ich erwähnt habe und die in der Schweiz nach wie vor Gültigkeit haben, ist den Schweizer Camionneuren der nichtdiskriminierte Zugang auf den Strassen der EG – Europas also –, einschliesslich 40 Tonnen schwere Lastwagen, garan-

tiert. Dies ist im Hinblick auf die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft, aber auch im Hinblick auf die kommende Oeffnung in Richtung Europa von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Akteure im Vollzug dieses Abkommens – die SBB und die betroffenen Aemter, die Verwaltung, aber auch die privaten Partner, Hupac, Astag usw. – vor der ständerrätlichen Kommission die wesentlichen Elemente des Abkommens ihrerseits als akzeptabel und praktikabel bezeichnet haben. Mit Recht weisen sie darauf hin, dass im Süden und Norden Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Strecken- und Terminalkapazitäten zu steigern. Entsprechende Anstrengungen sind in unseren beiden Nachbarländern bereits im Gange. Diesem Zweck dient nicht zuletzt die gleichzeitig zur Genehmigung vorgelegte trilaterale Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Zu erwähnen sind aber schweizerischerseits auch die in Verwirklichung begriffenen Anstrengungen für einen beträchtlichen Ausbau des Huckepackangebots, das wertvolle Schrittmacherdienste leistet und eine Ueberbrückungsfunktion bis zur Inbetriebnahme des Neatnetzes übernimmt.

Von entscheidender Bedeutung wird es sein, die Akzeptanz des kombinierten Verkehrs – die Zukunft liegt hier beim unbegleiteten Kombiverkehr – schrittweise zu verbessern. Dies erfordert Flexibilität und Leistungsfähigkeit, vor allem für rasche und pünktliche Beförderungszeiten, aber auch Wettbewerbsfähigkeit hinsichtlich der Tarife. Die SBB als künftige Betreiberin sind hier gefordert. Ein vermehrtes marktwirtschaftliches Denken ist unerlässlich. Dies gilt bereits für die Uebergangszeit, wobei sich die SBB allerdings in einem echten Dilemma befinden, hat doch die Kommission nicht übersehen, dass zur Sicherstellung eines nachhaltigen Umsteigeeffektes für den Gütertransit attraktive, das heisst sehr günstige Tarife gegenüber der Strasse angezeigt sind, während andererseits die Finanzlage unserer Bahnen den Zwang zu kostendeckenden Preisen verstärkt. Hier muss eine Umorientierung auch auf europäischer Ebene greifen.

Noch ein Wort zur Frage des Referendums: Gemäss Artikel 89 Absatz 3 der Bundesverfassung unterliegen völkerrechtliche Verträge nur dann dem fakultativen Referendum, wenn sie entweder unbefristet und unkündbar sind, den Beitritt zu einer internationalen Organisation vorsehen oder eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung herbeiführen.

In Uebereinstimmung mit dem Bundesrat ist die Kommission zur Auffassung gelangt, dass keine dieser verfassungsmässigen Voraussetzungen gegeben ist. Nach Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung kann indessen die Bundesversammlung von sich aus auch andere völkerrechtliche Verträge dem fakultativen Referendum unterstellen. Die Kommission sieht keine Veranlassung, von der klaren verfassungsmässigen Kompetenz und Zuständigkeitsordnung abzurücken. Dies um so weniger, als das Schweizervolk – wie einleitend vermerkt – im Wissen um die gegenseitige Abhängigkeit von Transitabkommen und Neat der letzteren klar zugestimmt hat.

Es verbleibt noch, zur oft gehörten Kritik an der allzu kurzen Vertragsdauer von zwölf Jahren Stellung zu nehmen. Selbstverständlich – Herr Bundesrat, ich glaube, das räumen Sie ebenfalls ein – wäre eine verbindliche, bis weit in die Anlaufphase des Betriebes der Neat hineinwirkende Vertragsdauer erwünscht gewesen. Doch in den zwölf Jahren können nicht nur die Weichen für eine umwelt- und kostengerechte Verkehrspolitik gestellt werden, sondern dieser ökologische Zug wird zunehmend an Fahrt gewinnen. Eine Umkehr auf offener Strecke wäre nicht denkbar. Direktor GD VII der EG-Kommission, Herr Erdmenger, hat zwar vor unserer Kommission wörtlich erklärt: «Die Dauer des Transitvertrages steht im Zusammenhang mit der dynamischen Entwicklung. In den zwölf Jahren sollte es in Europa möglich sein, ein harmonisches Verkehrssystem zu entwickeln und die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass sich eine Ausnahme von der 28-Tonnen-Limite nicht mehr aufdrängt.»

Auf alle Fälle, für hier und heute, gilt es folgendes festzuhalten: Die Schweiz wird bei Vertragsablauf dank ihrer am letzten Wo-

chenende gestärkten Handlungsfähigkeit selber bestimmen können, wo die internationalen Verkehrsströme durchgehen sollen und wie es mit ihnen weitergehen soll. Wenn man da und dort Kritik an einzelnen, eher unbestimmt bis vage gehaltenen Formulierungen anbringt, mag das zum Teil berechtigt sein. Man muss objektivweise aber darauf hinweisen, dass es auf nichts so wie auf völkerrechtliche Verträge zutrifft, dass nicht der Wortlaut eines Übereinkommens ausschlaggebend ist. Es ist der Geist, der einen solchen Vertrag inspiriert, beseelt und trägt. Der Wert eines Vertrages misst sich immer am ehrlichen Willen und an der Entschlossenheit der Vertragspartner, die eingegangenen Verpflichtungen in die Tat umzusetzen. Dies gilt ganz besonders dann, wenn, wie vorliegend, Sanktionen für die Sicherstellung der Vertragserfüllung sehr schwach ausgebildet sind. Das müssen wir eingestehen. Entscheidend wird es sein, welche Vertragstreue die Partner – also nicht nur die Schweiz, sondern auch die EG und ihre besonders betroffenen Mitgliedstaaten – im Laufe der kommenden Jahre an den Tag legen.

Die Eidgenossen haben nun einen ersten grossen Schritt getan. Jetzt sind die anderen an der Reihe. Diese Erwartung deutlich zum Ausdruck zu bringen, in Richtung Brüssel, aber auch in Richtung Bonn und Rom, ist nicht nur mein Auftrag, sondern auch mein persönliches Anliegen. Der Bewusstseinsprozess für die Förderung einer sinnvollen Verkehrsteilung, einer umweltgerechten Verkehrsverlagerung und damit letztlich für einen verantwortbaren Stellenwert unserer Mobilität gemeinhin, muss auf jeden Fall unaufhörlich weitergehen.

Zum Schluss ein persönliches Wort: Die getreue Pflichterfüllung durch all unsere Staatsorgane darf immer vorausgesetzt werden. Gleichwohl möchte ich im Namen der Kommission unserem Verkehrsminister und der ganzen Verhandlungsdelegation für die beharrliche Aufklärungs- und erfolgreiche Verhandlungstätigkeit Dank und Anerkennung aussprechen.

In diesem Sinn beantragt Ihnen die Kommission einstimmig Eintreten und Gutheissung der Bundesbeschlüsse, das heisst Annahme der Abkommen, die wir ja nicht im einzelnen ändern, sondern nur ablehnen oder annehmen können.

Gadient: Im Herbst 1986 kam es im Europarat zu einer Debatte über den alpenquerenden Verkehr. Man unterstellte dabei der Schweiz – und belegte das mit den Transitzahlen – fehlende Solidarität. Die Schweizer Delegation entgegnete damals: «Es ist das erklärte Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik, den wachsenden Güterfernverkehr vorwiegend auf dem Schienenweg abzuwickeln, dies aus umweltschutz- und energiepolitischen Gründen, aber ebenso im Interesse eines möglichst haushälterischen Umgangs mit unserem aus topographischen und demographischen Gegebenheiten besonders knappen Kulturland. Die Schweiz ist dabei bestrebt, in europäischer Solidarität zu handeln und einen Weg zu finden, um den anfallenden Verkehr zu transitieren. Das kann letztlich nur den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz bedeuten, einer Transversale, die alle Elemente einer modernen Bahn aufweisen muss und die insbesondere so zu konzipieren ist, dass Lastzüge sämtlicher gängiger Masse und Gewichte verladen werden können. Da wir in unserem Lande diese grundsätzliche Lösung anstreben, werden Sie Verständnis dafür haben, wenn wir vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot und der 28-Tonnen-Beschränkung nicht abweichen wollen. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ist sich überdies bewusst, dass es für die Planung und Erstellung einer neuen Alpentransversale einer engen Koordination und Abstimmung mit den Nachbarländern bedarf.» Das war 1986.

Heute liegt ein Transitvertrag vor, der sich auf die soeben gutgeheissene Neat-Vorlage abstützen kann und der zusammen mit der Neat einen schweizerischen Beitrag zur europäischen Verkehrsinfrastruktur darstellt, die zu den funktional wesentlichen Basiselementen des europäischen Binnenmarktes gehört. Das Primat der Strasse zur Bewältigung des kombinierten Verkehrs, das in der EG noch in den siebziger Jahren im Vordergrund zu sein schien, hat zunehmend dem «Schienendenken» Platz eingeräumt. Die Strasse bleibt jedoch für die binnenmarktlichen Verkehrsinfrastrukturen von grosser Be-

deutung; für diese sind Ausbaupläne in den EG-Staaten entsprechend gross, ja gewaltig.

Im Verlaufe der achtziger Jahre hat sich jedoch auch in der EG die Einsicht verstärkt, dass eine vermehrte Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene unverzichtbar ist. Mit dem Bekenntnis zum Neat-Projekt, das für mich seine Rechtfertigung weitaus überwiegend europabezogen findet, hat das Schweizervolk inzwischen den Tatbeweis erbracht. Die EG war und ist auf die Regelung des Nord-Süd-Transitverkehrs dringend angewiesen, denn das Gelingen des Binnenmarktes hängt nicht unwesentlich von der verkehrsinfrastrukturellen Absicherung ab. Dieser Zugzwang hat die Verhandlung sicher erleichtert, aber gleichwohl verdient unsere Verhandlungsdelegation für das Erreichte gebührende Anerkennung. Der Kommissionspräsident hat diese Anerkennung im Namen der Kommission zu Recht ausgesprochen. Es fällt positiv ins Gewicht, dass die 28-Tonnen-Limite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für die Schweiz aufrechterhalten werden konnten. Die von uns in der Kommission angehörten Camionneure wissen es zu schätzen, dass sie im EG-Territorium mit 40 Tonnen schweren Fahrzeugen zirkulieren dürfen. Nicht zuletzt profitiert aber auch die Zivilluftfahrt vom Transitvertrag, die ohne entsprechende Abmachungen eine gravierende Diskriminierung erfahren könnte.

Dieses Abkommen hat andererseits seinen Preis. Die zugestandenen Ausnahmen sind beachtlich: 30 000 Sondergenehmigungen pro Jahr für Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 28 Tonnen für dringliche und verderbliche Transitgüter; die Sonderregelung für Fahrten aus dem Ausland zu einem Ort ausserhalb des schweizerischen Grenzgebietes und umgekehrt; insbesondere die höheren Tonnagen ohne zahlenmässige Begrenzung der Sondergenehmigungen für den Strassenvorlauf und Strassennachlauf im kombinierten Verkehr, in der Regel im Umkreis von 10 km eines Terminals, fallen ins Gewicht. Das sind entsprechende Zugeständnisse, die sich auf das innerschweizerische Strassennetz entsprechend auswirken werden. Dazu gehören auch die zahlreichen Ausnahmen vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot, wiederum ohne zahlenmässige Begrenzung, gemäss Ausnahmenkatalog im Anhang 6 des Transitabkommens.

Wir haben in der Kommission auf die Schwierigkeiten und den Umfang der Kontrollen dieses Ausnahmeregimes hingewiesen; sie dürften einiges Kopfzerbrechen verursachen. Es bleibt zu hoffen, dass sich der bundesrätliche Optimismus – auch was die Kosten betrifft – diesbezüglich rechtfertigen wird. Mit Blick auf den Umfang der in Aussicht genommenen Ausnahmen und die zeitliche Begrenzung des Transitvertrages kann man sich allerdings fragen, ob das österreichische Oekopunktesystem dem Ueberlaufmodell in der längerfristigen Gesamtauswirkung nicht vorzuziehen gewesen wäre. Hauptargument für das Ueberlaufmodell bleibt die geringere Zahl von Lastzügen, die dafür allerdings weniger sauber sein werden. Auf alle Fälle müssen die Ausnahmegenehmigungen strikte und konsequent gehandhabt werden, wenn eine Ausuferung vermieden werden soll. Das setzt entsprechend rigorose Kontrollen voraus.

Das Transitabkommen ist auf zwölf Jahre befristet. Die Neat ist dannzumal noch nicht betriebsbereit. Eine Verlängerung des Transitabkommens dürfte dannzumal zwingend sein, bleibt jedoch ungewiss, wenn auch der heute beschworene Geist des Abkommens auf eine Fortsetzung und auf eine konstruktive Verhandlungsbereitschaft schliessen lässt. Die Vertragsdauer basiert offensichtlich auf einem Kompromiss, den man eingehen musste. In Artikel 18 ist dabei unter anderem vorgesehen, dass ein gemischter Ausschuss alle drei Jahre eine Überprüfung des Abkommens vornehmen und geeignete Vorschläge unterbreiten wird. Grundsätzlich könnten auf diesem Wege alle Teile des Abkommens, also auch die Dauer, überprüft werden. Allfälligen Aenderungsbegehren wird allerdings Artikel 10 Absatz 1 des Abkommens entgegengestellt werden können, der lautet: «Die Vertragsparteien treten dafür ein, unter Beachtung der Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts auf 28 t und des Sonntags- und Nachtfahrverbots in der Schweiz und vorbehaltlich der in Anhang 6 aufgeführten Ausnahmen, den Strassengüterverkehr zu erleichtern.» Es han-

delt sich somit unter diesem Titel geradezu um den Abkommenszweck, der in dieser Bestimmung verankert ist. Es scheint mir wesentlich, dass dies in der heutigen Verhandlung und im Protokoll gebührend zum Ausdruck kommt. Artikel 10 Absatz 1 muss unantastbarer Kern- und Zweckgehalt des Abkommens bilden, der während der Gültigkeitsdauer des Transitvertrages nicht tangiert werden darf. Ich erwarte gerne eine entsprechende bundesrätliche Bestätigung.

Wie letztmals in der KTU-Debatte erwähnt, wird uns der Transitverkehr punkto Kosten erhebliche Sorgen bereiten. Für die Rentabilisierung der Neat sind bekanntlich 60 Jahre vorgesehen. Eine EG-Kostenbeteiligung hatte man verworfen, wurde uns in der Kommission gesagt. In der Tat bestätigte der Direktor GD VII der EG-Kommission, Herr Erdmenger, dass seinem Empfinden nach das schweizerische Verhandlungskonzept «nicht darauf ausgerichtet war, über finanzielle Aspekte zu sprechen». Die Gründe, die in der Kommission dafür genannt worden sind, vermögen nicht zu überzeugen. Mindestens ein Einbezug von zinsgünstigen Darlehen der Europäischen Investitionsbank hätte sich aufgedrängt; eine Mitfinanzierung hätte zwar einen neuen, aber durchaus denkbaren Weg bedeutet. Wenn die Planungs- und Finanzierungshoheit tatsächlich bei den Mitgliedstaaten liegt, frage ich mich, weshalb wir dann den Terminal in Busto Arsizio auf italienischem Staatsgebiet zu finanzieren haben. Man argumentiere also nicht mit dem Territorialprinzip oder mit der Utopie, wer bezahle, befehle; befehlende Kraft werden der Verkehrsalltag und der Markt mit seiner Nachfrage sein.

Wenn die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene nicht auf eine die grossen Kapazitäten einigermassen auslastende Art gelingt, wird einiges an Problemen auf unser Land zukommen; denn die Forderung nach günstigen Tarifen heisst doch im Bedarfsfalle zwangsläufig Ausgleich durch die Staatskasse. Die Neat ist demnach keine Schlussstation, sondern Ausgangspunkt dieser Entwicklung. Wir, der Bundesrat und das Parlament, sind aufgerufen zur Weichenstellung, die nicht der Generaldirektion der SBB überlassen werden darf.

Das Transitabkommen liegt heute vor, wir können es genehmigen oder ablehnen. Korrekturen sind realistischerweise nicht mehr möglich. Ich stimme dem Abkommen mangels einer Alternative, vor allem aber mit Blick auf unsere europäische Verpflichtung und Verantwortung zu. Es wird jedoch zur vordringlichen Aufgabe, alles daranzusetzen, den Strassenverkehr tatsächlich auf die Schiene zu verlagern. Nur wenn uns das gelingt, finden die entsprechend dimensionierte Neat und das Transitabkommen langfristig ihre Rechtfertigung. Andernfalls werden neben dem zum Alltag gewordenen SBB-Defizit auch noch die Neat-Defizite zum Dauerbrenner.

M. Cavadini Jean: Le thème des transports met clairement en évidence les particularités et les limites suisses dans le domaine de ces mêmes transports. Nous n'avons pas d'accès direct à la mer, nous sommes fortement tributaires de nos voisins, et nous représentons un passage fréquemment obligé entre le nord et le sud de l'Europe.

Ces simples constatations soulignent les contraintes et les pesanteurs de notre position. Nous indiquons aussitôt que nous donnons notre approbation aux principes qui ont guidé le Conseil fédéral dans ses négociations, c'est-à-dire le respect du régime libéral des transports et le libre choix des moyens de transport, le respect de l'environnement, le renforcement des infrastructures ferroviaires et la réorganisation des transports de marchandises.

Les dispositions prises nous paraissent être de nature à prendre en compte une autre évidence. Le volume des échanges commerciaux ne cessera de s'accroître, malgré le rêve insulaire de quelques-uns de nos concitoyens. L'accord sur le transit sanctionne une bonne négociation et nous disons notre satisfaction au représentant du Conseil fédéral pour la part déterminante qu'il a prise dans sa définition. Cet accord nous engage dans une politique qui a son prix. Fort heureusement, l'acceptation par le peuple du projet des nouvelles lignes ferroviaires alpines permet d'envisager l'ensemble des dispositions avec une résolution nouvelle et donne à cet accord toute sa crédibilité.

Nous nous limiterons, dans notre appréciation, à quatre questions. Premièrement, le calendrier que respecteront les parties à l'accord sera déterminant pour la qualité de l'application du texte. Quel est le calendrier de nos partenaires allemands et italiens et quelles en sont les sûretés? En effet, tout ne brille pas par la plus grande précision dans les engagements pris de la part de nos partenaires.

Deuxièmement, les risques d'une distorsion des prix du marché sont assez élevés. Pour rendre concurrentiels les prix des transports combinés avec ceux des transports par route, on tombe d'accord pour recourir à la possibilité de subventions. Celles de la Communauté européenne sont connues et limitées. Quelles dispositions de principe la Confédération compte-t-elle prendre si la Communauté devait maintenir ses restrictions en la matière?

Troisièmement, la durée de l'accord est de six ans. Nous regrettons cette grande brièveté qui ne prend pas en compte l'importance des dispositions évoquées. Mais nous savons que, pour passer un accord, il faut au moins être deux, et qu'en l'occurrence cette clause a été imposée par nos interlocuteurs. Or, la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires alpines et une éventuelle adhésion à l'Espace économique européen auraient des conséquences sur la reconduction du traité, même si, on l'a relevé, l'Espace économique européen est distinct des dispositions prises ici. Il convient pourtant de savoir qu'un refus d'une adhésion à l'EEE aurait des conséquences graves, dans le cadre de cet accord, pour les transporteurs suisses par exemple.

Enfin, pour coordonner la fiscalité routière, le Conseil fédéral annonce la rapide introduction d'une taxe poids lourds, mais la Communauté européenne pourrait freiner ce processus, voire engager le Conseil fédéral à y renoncer. Quelles mesures, dès lors, la Confédération pourrait-elle prendre, car l'aspect fiscal du traité est un des plus délicats pour la Suisse? Les divergences d'approches et de mesures sont frappantes. Nous connaissons la sensibilité de notre pays à tout ce qui touche la fiscalité routière. Les débats d'aujourd'hui du Conseil national nous le montrent amplement.

C'est dire que la prudence ici s'impose, mais des moyens considérables devront être engagés pour que soit appliqué et que vive un très bon accord pour lequel nous réitérons toute notre satisfaction au Conseil fédéral.

Küchler: Wenn man bedenkt, welch langjährige, zähe politische Knochenarbeit dem eigentlichen Abschluss des Transitabkommens vorausgegangen ist und gegen welch harte Fronten die schweizerische Delegation ankämpfen musste, darf das heutige Transitabkommen sicher als ein beachtliches Ergebnis, als ein guter Kompromiss gewertet werden. Allein die 34 Fassungen des Transitabkommens bis zur endgültigen Version dokumentieren das harte Ringen um eine für unser Land befriedigende Lösung, die schliesslich nach dreieinhalb Jahren erreicht werden konnte.

Ich möchte meinerseits, Herr Bundesrat Ogi, Ihnen und Ihren Mitarbeitern meine Anerkennung aussprechen, dass es Ihnen unter schwierigsten Bedingungen und dank phantasievollem und unermüdlichem Einsatz – ich denke da vor allem an die zahlreichen «Chumm und lueg»-Aktionen mit Vertretern der EG an neuralgischen Verkehrspunkten der Schweiz – gelungen ist, den für uns günstigen Transitvertrag auszuhandeln.

Herr Direktor Erdmenger von der zuständigen EG-Kommission hat uns in der Verkehrskommission klargemacht, dass die Schweiz bedeutend mehr erreicht habe als die EG selber. Noch nie sei das Verhandlungsmandat der EG-Kommission mehrmals geändert worden, nicht aber dasjenige der Verhandlungspartner. Daher möchte ich hier mit aller Deutlichkeit dem widersprechen, was die Vertreterin der Grünen vor zehn Tagen in der Fernsehsendung im Rahmen einer Neat-Veranstaltung in Arth-Goldau gesagt hat, als sie die Verhandlungserfolge unseres Verkehrsministers kurzerhand und völlig undifferenziert zu blossen Eigentoren herabminderte. Dies zeugt von einer völligen Verkenntung der internationalen und verkehrspolitischen Realitäten. Insbesondere wenn man bedenkt, dass die EG während langer Zeit ultimativ einen 40-Ton-

nen-Korridor für Lastwagen durch die Schweiz forderte, und zwar ohne irgendwelche Einschränkungen.

Ein Kompromiss weist immer Vor- und Nachteile auf. Hier beim Transitabkommen überwiegen aber die Vorteile ganz gewaltig. Zu den unbestrittenen Vorteilen gehört, dass im Vertrag eine neue Verkehrsphilosophie für Europa zum Tragen kommt, dass selbst in der EG mit ihrem bisherigen Primat des Strassenverkehrs nun eine klare Akzentverschiebung in Richtung kombinierter Verkehr erreicht werden konnte, dass damit künftig die Entwicklung des Verkehrs schwergewichtig auf die Schiene ausgerichtet wird, also auf eine Mobilitätsform, die weit geringere negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat als der Strassenverkehr.

Als weiterer Vorteil ist zu vermerken, dass die EG die schweizerische 28-Tonnen-Limite sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Motorfahrzeuge akzeptiert, wie wir gehört haben. Gleichzeitig gewährt sie den schweizerischen Transporteuren den kommerziellen Zugang zum Verkehrsmarkt im Europäischen Wirtschaftsraum und garantiert ihnen, dass sie trotz der 28-Tonnen-Begrenzung in der Schweiz weiterhin mit 40-Tonnen-Lastzügen in der EG verkehren dürfen. Ferner wird mit dem Transitvertrag sichergestellt, dass die Schweiz ins europäische Hochleistungsnetz eingebettet wird, obwohl sie nicht EG-Mitglied ist. Dadurch kann die Schweiz die eigene verkehrspolitische Lage beträchtlich verbessern und ihre Standortgunst aufwerten.

Im Bereich der Zivilluftfahrt, der heute noch nicht angetönt wurde, enthält das Transitabkommen eine für unsere Fluggesellschaften ausserordentlich wichtige Verpflichtung, wonach für die Liberalisierung des Luftverkehrs so rasch wie möglich eine bilaterale Lösung auf der Basis des EG-Rechtsbestandes auszuhandeln ist; bis anhin lehnte die EG solche Abkommen mit der Schweiz ab.

Im Hinblick auf die sogenannte Kostenwahrheit sollen gemeinsame internationale Lösungen angestrebt werden. Man ist sich inzwischen auch im Ausland bewusst geworden, dass die Mobilität grundsätzlich zu billig ist und ihre negativen Auswirkungen länderübergreifend sind. Die Schweiz hat also dank dem Transitabkommen in diesen bedeutsamen Bereichen künftig ebenfalls, zusammen mit den übrigen europäischen Staaten, direkt ein gewichtiges Wort mitzureden.

All diesen unbestrittenen Vorteilen gegenüber wird verschiedentlich als hauptsächlichster Nachteil des Kompromisswerkes die Verpflichtung bezeichnet, dass die Schweiz unter bestimmten Voraussetzungen die jährliche Durchfahrt von maximal 30 000 40-Tonnen-Fahrzeugen akzeptieren müsste. Doch bleibt zu bedenken, dass gerade dieses beschränkte Zugeständnis zum eigentlichen Durchbruch bei den Vertragsverhandlungen geführt hat. Ferner wird die relativ kurze Vertragsdauer von zwölf Jahren als nachteilig empfunden. Auch hier konnten Hearings in den verschiedenen Kommissionssitzungen unsere Bedenken zerstreuen.

Nachdem sich die gesamte Verkehrspolitik in einem ungeheuer dynamischen Entwicklungsprozess befindet und die Weichen nun in Richtung kombinierter Verkehr gestellt sind, wird es in zwölf Jahren bedeutend einfacher sein, eine erneute Einigung zu erzielen, als dies beim vorliegenden Abkommen der Fall war.

Noch eine Bemerkung zu Artikel 12 des Transitabkommens: Dieser Artikel sieht vor, dass die Schweiz ihre Lösungen zur Anlastung der Wegekosten und der sogenannten externen Kosten mit der EG koordiniert. In diesem Zusammenhang kann festgestellt werden, dass eine für Anfang 1993 von der EG beschlossene Mindesthöhe der Treibstoffzollabgaben von der Schweiz bereits erfüllt wird. Auch unsere heutige Schwerverkehrsabgabe sollte aufgrund des Transitabkommens keine Probleme bieten, selbst wenn der Betrag, wie vom Bundesrat vorgesehen, erhöht wird. Angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes könnte man sich jedoch fragen, Herr Bundesrat, ob nicht die Tagesansätze für ausländische Lastwagen für Einzelfahrten durch die Schweiz erhöht werden könnten, um gleichzeitig gewisse Lenkungseffekte zu erzielen. Die Festlegung der Tagesansätze für ausländische Lastwagen liegt in der Kompetenz des Bundesrates. Die heutige Abgabe von etwa 15 Franken scheint mir sehr, sehr niedrig zu sein.

Längerfristig, das heisst bis zum Jahr 2000, wird in der EG für die Kraftfahrzeugbesteuerung des Schwerverkehrs das Territorialitätsprinzip angestrebt. Konkret sollen die Lastwagen und Cars Abgaben entsprechend den in den verschiedenen europäischen Ländern gefahrenen Kilometern bezahlen. Der Ertrag dieser Abgaben soll den entsprechenden Ländern zukommen. Die Realisierung des Territorialitätsprinzips bietet aber noch grosse technische und administrative Probleme. Deshalb plant nun die EG dem Vernehmen nach eine Uebergangslösung ähnlich unserer Autobahnvignette, die auf den 1. März 1993 in Kraft treten sollte.

In diesem Zusammenhang frage ich Sie, Herr Bundesrat, ob die am 27. Januar 1992 verabschiedete Botschaft für eine neue Schwerverkehrsabgabe, für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, überhaupt eurokompatibel wäre. Da es sich um eine sogenannte neue Abgabe handelt, fällt sie unter die Konsultationspflicht gemäss Artikel 12 des Transitvertrags. Es schiene mir sinnvoll, dass der Bundesrat aufgrund von Artikel 12 des Transitabkommens baldmöglichst entsprechende Konsultationen mit den zuständigen EG-Organen aufnehmen würde, damit unser Rat im nächsten Jahr bei der Behandlung der Botschaft über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in voller Kenntnis der Dinge entscheiden könnte. Es wäre sicher nicht vernünftig, eine Kompetenznorm in die Verfassung aufzunehmen, die hernach mangels Euroverträglichkeit nicht zur Anwendung gelangen könnte, von der wir nicht Gebrauch machen könnten. Für die Beantwortung dieser Frage wäre ich Ihnen dankbar.

Im übrigen stimme ich dem Transitabkommen voll und ganz zu, zumal es, obwohl rechtlich selbständig, dennoch eine unabdingbare Voraussetzung für den EWR-Vertrag darstellt. Der Binnenmarkt ist zu seiner Entfaltung auf ein zeitgemässes, koordiniertes Logistikkonzept im Verkehrssektor angewiesen.

Büttiker: Nicht das, was wir beginnen, zählt, sondern das, was wir fertigbringen. Das Volk hat am letzten Sonntag mit seiner eindrucksvollen Zustimmung zur Neat ein neues Kapitel in der Transitverkehrspolitik der Schweiz aufgeschlagen. Im Sinne von «Wer nur begann, hat schon halb vollendet» ist nun das Parlament mit der Genehmigung des Transitvertrages am Zuge.

Womit auch bereits gesagt wäre, dass nach dem Neat-Referendum eine mögliche Unterstellung des Transitvertrages unter das Referendum nur bedeuten würde, leeres Stroh zu dreschen. In der Referendumsfrage im Zusammenhang mit dem Transitvertrag ist die Luft draussen – zum Glück für den Bundesrat, denn seine Argumentation zum Ausschluss des fakultativen Referendums auf Seite 27 der Botschaft steht auf sehr wackligen Füßen. Die Neat-Abstimmung hat den Bundesrat aus dem Schneider geholt.

Der Transitvertrag als Ganzes mit der Neat als Herzstück und den drei Grundsätzen Priorität für die Bahn und den Kombiverkehr, Kostenwahrheit sowie Emissionsnormen auf hohem Niveau verdient Unterstützung. Den Zielen des Vertrages kann aus der Sicht einer modernen Verkehrspolitik vorbehaltlos zugestimmt werden: verbesserte Zusammenarbeit beim Alpen transit, Förderung der Bahn und des kombinierten Verkehrs zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und zum Schutz der Umwelt, verbesserter Marktzugang, Erleichterung des Strassentransportes durch angemessene Mittel. Denn aus wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und Sicherheitsüberlegungen ist der kombinierte Verkehr der Nukleus für Zukunftslösungen.

Bei einem Vertrag mit dreijähriger Verhandlungsdauer und einigen sakrosankten schweizerischen Sonderwünschen liegt es in der Natur der Sache, dass wir auch einige «Kröten» zu schlucken haben:

1. Im Zusammenhang mit dem Transitvertrag fragen sich viele Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, ob die Verkehrssubventionen auf ewige Zeiten weiter zementiert werden und in welchem Zeitraum – vielleicht kann der Bundesrat etwas dazu sagen – die in der Präambel in allgemeiner Form verlangte Kostendeckung aller Verkehrsträger Wirklichkeit wird.

2. Ich zweifle daran, dass mit einer Verwaltungsvereinbarung, die im übrigen noch nicht vorliegt, alle praktischen Probleme

im Zusammenhang mit dem Ueberlaufmodell einfach vom Tische sind. Dies bleibt wohl ein Sonderwunsch, wenn ich an die vielen Ausnahmeregelungen und den entsprechenden Verwaltungsaufwand denke. Vielleicht könnte mir Herr Bundesrat Ogi einige Konturen dieser Verwaltungsvereinbarung aufzeigen und uns davon überzeugen, dass dies in der Praxis dann auch klappen könnte.

3. Die Geltungsdauer des Transitvertrages ist ein «Kurzschluss», der so kurz ist, dass er zu einem Rohkrepiere werden könnte. Artikel 17 des Vertrages ermöglicht zwar eine inhaltliche Weiterentwicklung des Vertrages; von einer Vertragsverlängerung ist aber leider nicht die Rede.

Zu den Zielsetzungen der schweizerischen Unterhändler gehörte nämlich – neben der Verteidigung der 28-Tonnen-Limite – eine möglichst lange Geltungsdauer des Abkommens. In Bern war einmal die Rede von zwanzig Jahren; so lange wollte man sich Brüssel mit seinen weiter gehenden Transitbegehren vom Leibe halten. Mit der jetzigen Geltungsdauer von zwölf Jahren ist dieses Ziel bei weitem nicht erreicht worden.

Dies wirft aber für die Schweiz grundsätzlich zwei Fragen auf: Was passiert bei EG-Beitrittsverhandlungen beziehungsweise nach Auslaufen des Transitvertrages? Diese Fragen haben aus schweizerischer Sicht insofern zusätzliche Bedeutung, als die wichtigste Trumpfkarte, nämlich das Angebot zum Bau der Neat, bereits ausgespielt worden ist. Dass die Schweiz bei Beitrittsverhandlungen unter erneuten Druck seitens der EG zur Lockerung der Gewichtslimiten geraten wird, ist vorprogrammiert. Dauerhafte Ausnahmen von EG-Recht gewährt Brüssel in der Regel nicht, höchstens zeitlich befristete Uebergangsregelungen. Deshalb fragen sich viele Leute in diesem Land zu Recht, ob überhaupt eine Hoffnung besteht, dass auch nach Auslaufen des Transitabkommens im Jahre 2004 – oder allenfalls bei einem EG-Beitritt der Schweiz – Lösungen der Transitfrage gefunden werden, die den Neat-Investitionen gerecht werden.

Piller: Mit der Neat-Abstimmung vom vergangenen Sonntag haben wir sicher einen sehr wichtigen Meilenstein in den Bestrebungen hin zu einer neuen Verkehrspolitik gesetzt. Die Neat bildet auch das Herzstück des Transitabkommens. Ich war für die Neat; ich stimme natürlich auch diesem Transitabkommen – eigentlich ohne Wenn und Aber – zu. Denn gerade mit Blick auf den EWR ist dieses Transitabkommen äusserst wichtig. Es führt uns auch einen Schritt weiter in den Bestrebungen, für die Zukunft eine Harmonie zwischen Oekonomie und Oekologie herzustellen. Sie kennen alle die Berichte des Club of Rome, der Uno-Weltkommission für Umwelt und Entwicklung, aber auch die Diskussionen am Rio-Gipfel, die zeigen, dass unbegrenztes Wachstum ohne Rücksicht auf die Umwelt in die Katastrophe führen muss. Umdenken ist somit nötig.

Der Verkehr ist sicher eine Hauptquelle der Umweltbelastung, insbesondere was die Luftverschmutzung und auch die Belastung in unseren Alpentälern anbelangt. Die Reaktion des Kantons Uri zur Abstimmung am Sonntag, aber auch die Reaktion der Urner Regierung am Sonntagabend ist für mich voll verständlich. Wir müssen diese Bedenken ernst nehmen; wir müssen dem Rechnung tragen, denn wir können nicht zulassen, dass ein übersteigerter Verkehr, gerade auf der Strasse, unsere Alpentäler derart belastet, dass Personen, Tiere und Pflanzen zu Schaden kommen.

Wir haben in unserem Land, aber auch innerhalb Europas eine grosse Mobilität. Ich möchte an das bemerkenswerte Votum unseres Ratskollegen Iten Andreas erinnern, das er vor zwei Sessionen über die Mobilität gehalten hat. Wir haben auf der einen Seite ein starkes Bedürfnis zu reisen. Man könnte grosse Untersuchungen anstellen: Warum ist das so, warum ist unsere Jugend derart mobil, warum will sie sich bewegen? Ich glaube, das ist Bestandteil unserer Freiheit, und Verbote wären hier schlecht. Wir können aber dafür sorgen, dass die Mobilität, wenn sie schon sein muss, umweltgerecht erfolgt. Wir haben ein typisches Beispiel mit dem TGV nach Paris. Durch die Eröffnung der Linien von der Schweiz aus nach Paris sind die Flugverbindungen praktisch eingestellt worden.

Wir haben also eine umweltgerechtere, schnelle Verbindung von der Schweiz nach Paris.

Diese Mobilität der Personen bringt sicher auch innerhalb Europas viel mehr gegenseitiges Verständnis. Es bedeutet Kulturaustausch und ist damit auch ein Beitrag für einen dauerhaften Frieden innerhalb Europas.

Bei den Gütern ist die ganze Sache schon etwas fraglicher. Der Güterverkehr entsteht zum Teil auch dadurch, dass die Kostendeckung nicht stimmt: Solange der Strassengüterverkehr seine Kosten nicht voll deckt, finden unsinnige Fahrten statt. Wir kennen diese Beispiele; sie wurden mehrmals aufgeführt. Es gibt nicht nur unsinnige Fahrten innerhalb Europas; es gibt sehr viele unsinnige Fahrten innerhalb der Schweiz. Man transportiert zum Beispiel Milch von St. Gallen nach Genf und Butter von der Waadt ins St. Gallerland. Solche an sich unsinnigen Transporte könnte man stark reduzieren.

Aber der freie Wirtschaftsraum in Europa wird uns, auch wenn nur vernünftige Gütertransporte durchgeführt werden, sehr viel Verkehr, sehr viel Gütertransporte bringen. Denken wir nur an die Waren und Dienstleistungen im Wert von 60 Milliarden Franken, die von der Schweiz aus in den EG-Raum exportiert werden. Wir sind darauf angewiesen, dass wir diese Waren nicht nur herstellen, sondern auch verkaufen können, dass wir also Kunden haben. Wir müssen aber auch die Möglichkeit haben, diese Waren zu transportieren – möglichst umweltgerecht, das heisst auf der Schiene, und den Rest möglichst optimal auf eine andere Art. Das bedeutet, das Energie-Leistungs-Verhältnis zu optimieren und die Schadstoffemissionen im Vergleich mit dem Leistungsverhalten zu optimieren.

Hier möchte ich eine kritische Bemerkung zur 28-Tonnen-Limite machen. Bitte verstehen Sie mich nicht falsch: Für mich ist absolut klar, dass bei diesen Verhandlungen diese 28 Tonnen politisch haben aufrechterhalten werden müssen. Aber wenn wir dieses Transitabkommen weiterentwickeln, müssen wir doch dafür sorgen, dass die Güter, die auf der Strasse transportiert werden, möglichst optimal und umweltgerecht transportiert werden. Es kann doch nicht sein, dass man einfach – fast ideologisch verkrampft – an einer Limite festhält, obwohl sie – vom Umweltschutz her – nicht vernünftig ist. In der Botschaft sind auf Seite 15 beispielsweise die Schadstoffgrenzwerte – geltend ab 1. Oktober 1991 – in Gramm pro Kilowattstunden festgelegt. Aber wichtig ist doch, dass mit der Energie, die für den Transport eingesetzt wird – hier wird sie in Kilowattstunden angegeben –, möglichst viele Waren transportiert werden. Dabei ist doch nicht einfach eine sakrosankte Limite massgebend, sondern es muss doch ein Optimum erreicht werden, das technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist – ein Optimum zwischen Leistungsverhalten und Schadstoffemission.

Ich finde, hier müssten wir nach Lösungen, nach Modellen suchen, die uns hinsichtlich Umweltschutz weiter bringen. Wenn es nicht möglich ist, eine Tonnagenbegrenzung durchzusetzen oder ein Oekopunktesystem einzuführen, verstehe ich, dass man vorläufig an dieser 28-Tonnen-Limite festhalten will, um zu verhindern, dass die ganze Verkehrslawine durch die Schweiz rollt.

Aber wir müssen – ich sage es noch einmal – dafür sorgen, dass der Güterverkehr, der nicht auf der Schiene erfolgen kann – das gibt es ja; Sie können nachlesen, welche Ausnahmen eingeräumt werden müssen, beispielsweise bei verderblicher Ware –, optimal abgewickelt wird. Wenn das mit einem 40-Tonnen-Lastwagen der Fall ist, dann sollen diese 40-Töner in beschränkter Anzahl auch fahren können. Es darf nicht einfach eine Limite festgelegt werden, sondern es muss folgendes Ziel anvisiert werden: möglichst wenig Luftverschmutzung, möglichst saubere Luft in den Alpentälern.

Unsere Umweltgesetzgebung ist immer von einem Zwei-Stufen-Prinzip ausgegangen. Auf der ersten Stufe saniert man die Quellen überall dort, wo es technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist, unabhängig davon, ob die Schadstoffgrenzwerte erreicht sind oder nicht. Das ist unser Grundprinzip in der Umweltgesetzgebung. Die zweite Stufe beinhaltet, dass man überall dort, wo Personen, Pflanzen und Tiere leiden, Grenzwerte einführt. Wir müssen davon ausgehen, dass uns die technische Entwicklung auch neue Transportmöglichkeiten

ten auf der Strasse bringt, die wesentlich umweltfreundlicher, umweltverträglicher sind; gerade bei der Entwicklung neuer Motoren ist das Verhältnis Energieverbrauch/Leistung wesentlich besser, und da müssen wir für die Zukunft flexibel sein. Ich sage noch einmal: Ich bin nicht dafür, dass man einen 40-Tonnen-Korridor schafft. Ich bin dafür, dass man die Ware, die auf der Strasse transportiert werden muss, möglichst optimal transportiert und dass man bei der Weiterentwicklung des Transitabkommens auch bei dieser Frage flexiblere Lösungen anvisiert, wie sie schon Herr Gadiant angetönt hat. Damit betone ich nochmals, dass ich für dieses Transitabkommen bin und dass ich ihm zustimmen werde.

Bisig: In meinem Votum zum EWR-Abkommen habe ich festgestellt, dass trotz allen anderslautenden Beteuerungen eine Zusammenarbeit à la carte mit der EG in einzelnen Bereichen doch zu haben ist, wie es das Transitabkommen beweist. In dieser Aussage ist auch meine Anerkennung für den Verhandlungserfolg enthalten. In der erpressbaren Lage, in der sich die Schweiz im Transitverkehrsbereich befindet, sind die gemachten Zugeständnisse als Gegenleistung für die Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite und des Sonntags- und Nachtfahrverbots durchaus vertretbar. Der Souverän teilt offenbar diese Beurteilung, sonst hätte er am Sonntag der Neat nicht zugestimmt.

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben uns tatsächlich den unmissverständlichen Auftrag erteilt, dem Transitabkommen zuzustimmen, wäre doch der Bau der Neat ohne Transitvertrag, ohne eine Sicherstellung des Wechsels von der Strasse auf die Schiene, ein in jeder Beziehung unverantwortbares Vorhaben. Ich denke dabei nicht nur an die wirtschaftliche Seite dieses Mammutunternehmens; ich denke durchaus auch an das in diesem Fall resultierende ökologische Defizit. Der Wechsel von der Strasse auf die Schiene erfolgt niemals freiwillig. Dafür liegen die Interessen zu weit auseinander. Ein solcher Gesinnungswandel erfolgt nur durch eine Kombination von Zwang und Anreiz; die Rechnung muss aufgehen.

Das Transitabkommen scheint in dieser Beziehung eine wohl-dosierte Mischung zu enthalten. Es anerkennt die Notwendigkeit und den Nutzen einer angemessenen Mobilität und lässt die Wahl des Verkehrsmittels grundsätzlich frei. Es leistet den erforderlichen Beitrag zu einer für die Verwirklichung des Binnenmarktes wichtigen, flüssigen Verkehrsabwicklung. Damit aber genug der lobenden Worte, lässt doch das Transitabkommen auch Fragen offen, die beantwortet werden müssen. Durchaus berechtigt scheint mir die Frage, ob die «rollende Landstrasse» noch Zukunft hat, ob der Ausbau des Lötschbergs für Fahrzeuge mit vier Metern Eckhöhe nötig sei. Diese Kosten könnten eventuell eingespart werden. Jedenfalls rechtfertigt es sich, mit dem Bau des dritten Gleises am Lötschberg solange zuzuwarten – nicht nur zwei, drei Jahre –, bis sichergestellt ist, dass das Bedürfnis ausgewiesen ist und die Fortführung auf italienischem Boden tatsächlich auch erfolgt.

Berechtigt ist aus meiner Sicht auch die Frage, wie der Forderung in Artikel 8 Absatz 1 nachgelebt werden soll, wonach die Preisbedingungen im kombinierten Verkehr gegenüber denen im Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sein müssen. Zweifel an der Realisierbarkeit dieser Bedingung waren im Neat-Abstimmungskampf immer wieder zu hören. Verbindliche Antworten blieben aber aus. Ideenskizzen genügen nicht mehr; Klartext ist jetzt gefragt.

Auch wenn das Transitabkommen zwangsläufig nicht ganz lupenrein ist, überwiegen die Vorteile doch deutlich. Ich bin überzeugt, dass damit die Umlagerung des Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene gelingt und dass der diskriminierungsfreie Zugang der schweizerischen Transportunternehmer zum EG-Binnenmarkt die erwartete Verwirklichung erfährt.

Ich bin selbstverständlich für Eintreten und danke Herrn Bundesrat Ogi für die Beantwortung der gestellten Fragen.

Bloetzer: Das vorliegende Transitabkommen ist als wirksames Instrument einer weitsichtigen und zukunftsgerichteten Verkehrspolitik zu werten. Das EVED ist in die Offensive ge-

gangen, und das hat sich gelohnt. Mit dem vorliegenden Abkommen und mit dem positiven Neat-Abstimmungsergebnis vom vergangenen Wochenende ist ein grosser und bedeutender Erfolg erzielt worden. Es darf festgestellt werden: Im EVED wird nicht nur verwaltet und reagiert, sondern es werden dynamisch und offensiv die geeigneten Wege und Mittel angeboten, damit wir unsere verkehrspolitischen Ziele in einem wichtigen Bereich erreichen können. Durch die vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen – den Bau der Neat und der notwendigen Terminals – sowie durch die anvisierte Kostenwahrheit und die Anlastung der Wegekosten werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Transitgüter von der Strasse auf die Schiene gebracht werden können.

Ein gewisses Problem stellt die relativ knappe Vertragsdauer dar; darauf ist bereits hingewiesen worden. Wir sind jedoch überzeugt, dass es uns gelingen wird, in diesem Zeitraum der anvisierten Kostenwahrheit beträchtlich näherzukommen und wenigstens einen Teil der Neat betriebsbereit machen zu können. Damit sind die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass der Transitgüterverkehr auf die Schiene gebracht werden kann.

Mit dem vorliegenden Abkommen wird nicht nur ein verkehrspolitisches Ziel erreicht. Als positiv ist auch der Effekt auf die Umwelt zu werten, der damit und mit dem Bau der Neat erreicht wird. Aus umweltpolitischer Sicht ist aber besonders darauf zu achten, dass die Realisierung der grossen Projekte umweltschonend und mit Rücksicht auf die durch den Bau und den Betrieb betroffenen Regionen erfolgt.

Insgesamt ist die grosse Arbeit, die zur Erreichung dieses Resultats notwendig waren, zu würdigen und dem Bundesrat sowie dem Departementsvorsteher und seinen Mitarbeitern die Anerkennung auszusprechen.

Ich bin für Eintreten, und ich stimme dem Abkommen zu.

Cavelty: Ich möchte hier vier konkrete Punkte kurz ansprechen:

1. Angesichts der respektablen Kosten der Neat, für die wir allein aufkommen, dürfen wir mit einigem Selbstbewusstsein die EG auf unsere Leistungen zugunsten Europas hinweisen. Mit gutem Gewissen können wir uns diesbezüglich gegenüber der EG mehr als Geber denn als Nehmer betrachten und bezeichnen. Dies darf uns den Rücken für weitere Verhandlungen mit der EG stärken, die im Rahmen des Transitvertrages noch nötig sein werden und auch vorgesehen sind.

2. Artikel 12 des Transitvertrages sieht vor, dass die Vertragsparteien den Strassenverkehr so besteuern, dass die Wegekosten und in einer zweiten Phase auch die Umweltkosten gedeckt werden – Herr Kuchler hat das kurz erwähnt. Hier ist nun der Ansatzpunkt für eine kostengerechte Belastung des Gütertransitverkehrs auf der Strasse begründet. Mit dieser Besteuerung sollten wir eine Benützung der Neat über die Kosten erreichen können, eine Anpassung der Kosten nicht durch Subventionierung und Verbilligung des Gütertransportes auf der Schiene, sondern durch die gerechte Belastung des Gütertransits auf der Strasse – eines Gütertransits, von dem wir wirklich nichts haben, denn die ausländischen Brummer durchqueren unser Land meist ohne anzuhalten und ohne zu tanken. Sie bringen uns wirklich nichts als Belastung.

3. Es geht um die Schwerverkehrsabgabe, so wie sie heute gilt. Wohl die wenigsten Bürger und vielleicht auch wenige von uns im Saal wissen, dass es für die Durchfahrt der schweren Brummer durch die Schweiz die Möglichkeit einer Tagesbewilligung gibt und dass diese Tagesbewilligung sage und schreibe nicht mehr als 15 Franken kostet. Dies ist – auch gemessen an den Schwerverkehrsabgaben unserer eigenen Autotransporteure – viel zu wenig. Die Festsetzung dieses Preises liegt in der Kompetenz des Bundesrates. Ich möchte den Bundesrat ermuntern und auffordern, diese Taxe nun rasch und wirksam zu erhöhen.

Ich verstehe, dass er bis jetzt etwas zurückhaltend war; aber jetzt, mit dem Neat-Entscheid im Rücken, braucht er sich gegenüber dem Ausland wirklich nicht zu schämen.

4. Die beschränkte Dauer von zwölf Jahren für den Transitvertrag wird allgemein bedauert – auch von mir. Aber ein Gutes hat diese kurze Dauer. Sollten unsere Erwartungen bezüglich

Umsteigen auf die Bahn und bezüglich Kostenbeteiligung der ausländischen Benützer nicht erfüllt werden, so können wir schon nach zwölf Jahren, bevor die Neat fertiggebaut ist, neu beginnen. Dabei wird nicht auszuschliessen sein, dass wir eine gesetzliche Handhabe schaffen müssen, um den Gütertransitverkehr dannzumal auf die Schiene zu zwingen, im Sinne eines denkbaren Gegenvorschlages zur anstehenden Alpen-Initiative. Eine solche Bestimmung wäre übrigens nichts Exotisches. Ich erinnere Sie daran, dass beide Räte eine solche Bestimmung schon einmal – im Zusammenhang mit der Volksabstimmung über die koordinierte Verkehrspolitik – gutgeheissen haben, die dann allerdings vom Volk aus anderen Gründen abgelehnt wurde.

In diesem Sinne gratuliere ich dem Bundesrat zum erreichten Erfolg und möchte ihn zu weiteren Erfolgen auffordern!

Ich bin für Eintreten und Zustimmung.

Plattner: Nach der Abstimmung vom vergangenen Wochenende kann man wirklich davon ausgehen, dass das Volk zum Transitabkommen, das uns vorliegt, schon stellvertretend ja gesagt hat. Zwar hat es sich zur Neat geäussert, aber diese ist natürlich der Kernpunkt des Transitabkommens. Was bleibt mir – besonders als Nichtmitglied der Kommission – noch nachzutragen, nachdem die Kommissionssprecher schon alles Wesentliche ausgedrückt haben?

Ich möchte, auch in Übereinstimmung mit manchen meiner Vorredner, den Finger auf zwei Punkte legen, die heute zu bedenken sind und die in Zukunft von entscheidender Bedeutung für den schliesslichen Erfolg dieses Abkommens und auch der Neat sein werden; es geht um die Umweltverträglichkeit des alpenquerenden Verkehrs einerseits und um seine Kosten andererseits:

1. Zur Umweltverträglichkeit: Ein Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik, das von allen Akteuren auf der politischen Bühne immer wieder und mit Nachdruck vertreten worden ist, ist die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Bahn. Das Transitabkommen und die Neat werden vor allem deshalb als zukunftsweisende Konzepte und als grosse Erfolge der schweizerischen Politik gefeiert. Nun bin ich zwar grundsätzlich mit dieser Einschätzung einverstanden, und es liegt mir auch daran, Herrn Bundesrat Ogi zu seinem Verhandlungserfolg zu gratulieren; ich muss aber doch meine Begeisterung kräftig dämpfen wegen der Befürchtung, die zukunftsweisenden Konzepte und grossen Erfolge könnten schliesslich doch zu kurz greifen.

Ich will mit einem Beispiel erklären, was ich meine; ich brauche nicht ins Detail zu gehen: Natürlich ist es umweltschonender, einen grossen Teil des erwarteten, enormen zusätzlichen Verkehrs auf die Schiene zu bringen, statt ihn auf der Strasse zu belassen; aber eine umweltfreundliche Politik ist das noch lange nicht, so wenig es kinderfreundlich wäre, wenn ich einem meiner Kinder verspräche, ihm in Zukunft statt zehn nur drei zusätzliche Ohrfeigen pro Tag zu verabreichen.

Es muss das Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik sein und bleiben, den Gütertransitverkehr auf der Strasse gegenüber heute zu vermindern. Nur so können die enormen finanziellen Investitionen in die Alpenbasisdurchstiche am Gotthard und am Lötschberg wirklich sinnvoll genutzt werden. Der Gütertransitverkehr sollte gegenüber heute vermindert werden können. Das müssen wir einfach aus dem Transitvertrag und dessen allfälligen Verlängerungen und Verbesserungen herausholen. Diesen Anspruch möchte ich hier im Namen all jener unmissverständlich festhalten, die als Grüne der Neat zugestimmt haben.

2. Zu den Betriebskosten der Neat: Das Transitabkommen enthält, wie es manche Vorredner schon gesagt haben, einen Artikel 8 Absatz 1, in dem es ganz kurz und trocken heisst: «Diese (die Behörden) sorgen dafür, dass im kombinierten Verkehr Preisbedingungen gelten, die gegenüber denen im Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sind.» Das heisst auf gut deutsch, dass die Beförderung einer Lastwagenladung durch die Alpen mit der Neat nicht mehr kosten darf als deren Beförderung auf der Strasse. Diese Bedingung kann ohne staatliche Massnahmen zweifellos nicht eingehalten werden, denn der Strassentransport ist heute viel zu billig, als dass

seine Kosten auch nur in der Nähe der betriebswirtschaftlich korrekt abgeschätzten Kosten eines Neat-Transportes liegen würden.

Es braucht also eine kräftige Kostenkorrektur. Diese kann auf zwei Arten erreicht werden: entweder durch Verbilligung der zukünftigen Neat-Transporte mittels Betriebssubventionen oder durch Erhöhung der Kosten für den viel zu billigen Strassentransport.

Der Versuch, den Vertrag durch Verbilligung der Neat-Transporte zu erfüllen, würde mit Sicherheit in ein finanzielles Desaster und zum Ruin des im Abstimmungskampf doch recht keck als selbsttragend oder gar als rentabel verkauften Neat-Unternehmens führen. Die Aussicht, dass der Steuerzahler den Gütertransit von Deutschland nach Italien pro Fuhre mit Hunderten von Franken, pro Jahr also mit einigen Milliarden Franken subventionieren müsste, lässt mich erschauern – das kann und darf nicht die Lösung sein, Herr Bundesrat Ogi. Sie und die Vertragsparteien sind sich des Sprengstoffs bewusst gewesen, als Sie das Abkommen abgeschlossen haben, nämlich des Sprengstoffs, der sozusagen im Gotthardgranit eingebettet liegt und der in Artikel 8 Absatz 1 seinen Ausdruck gefunden hat. In den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels sind ganz offen die Beihilfen erwähnt, die im Zusammenhang mit den wettbewerbsfähigen Preisbedingungen nötig sein werden; da wird es gefährlich.

Es gibt allerdings im Vertrag auch ein Gegengift. In Artikel 12 Absatz 1 – schon der Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen – wird festgehalten: «Die Vertragsparteien streben die schrittweise Einführung nach Möglichkeit koordinierter Lösungen für die Besteuerung des Strassenverkehrs an, die darauf abzielen, den Fahrzeugen in einer ersten Phase die Wegekosten und in einer zweiten Phase auch die externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten, anzulasten.»

Es liegt mir sehr daran, meine Meinung auszudrücken, dass in der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe der einzige Rettungsring liegt, der uns vor dem Untergang in einem riesigen Betriebsdefizit bewahren kann. Wir müssen den alpenquerenden Strassenverkehr massiv verteuern – es geht nicht um kosmetische Korrekturen –, um den Neat-Transport nicht verbilligen zu müssen.

Wir müssen heute schon, sofort, jetzt, nach der Abstimmung, damit beginnen, auf den Strassenverkehr, insbesondere auf den alpenquerenden Gütertransitverkehr, das Prinzip der Kostenwahrheit anzuwenden und ihm Wegekosten, Unterhalt, Verzinsung und Amortisationen des Strassennetzes, inklusive die polizeilichen Aufgaben in den Kantonen und alle anderen Aufgaben, die die Kantone übernehmen, voll anrechnen. Wir müssen weiter damit beginnen, die externen Kosten – das sind die Umweltkosten –, aber auch andere soziale Kosten – Kosten, die nicht die Umwelt, sondern die Menschen betreffen – vollständig zu internalisieren und die Summe der Wegekosten und der externen Kosten wirklich dem Schwerverkehr zu belasten.

Nur das kann der Sinn der im Vertrag und in der Botschaft zitierten freien Wahl des Verkehrsmittels sein, die in der Schweiz immer noch hochgehalten wird. Wenn es wirklich eine freie Wahl sein soll, darf sie nicht durch direkte oder indirekte Subventionierung verzerrt werden. Eine freie Wahl ist eine Wahl, die auf der Kostenwahrheit beruht und nicht durch bewusste oder unbewusste Subventionierung gesteuert wird. Auch diesen zweiten Punkt möchte ich im Namen all jener, die als Grüne die Neat unterstützt haben, ganz klar festhalten. Wir werden den Finger darauf legen und dieser Sache weiter nachgehen.

Zum Schluss weise ich darauf hin, dass wir in diesem Parlament wohl bald einmal die Alpen-Initiative behandeln werden. Sie wird uns die ausgezeichnete Gelegenheit bieten, die Fragen, die sich hier stellen und die ich aufgeworfen habe, eingehender zu diskutieren. Ihr im guten Sinn radikaler Ansatz, den alpenquerenden Verkehr zwingend auf die Schiene zu verlagern und die bestehenden Transitstrassenkapazitäten keinesfalls zu erhöhen, hat grosse Vorteile, insbesondere nämlich jenen, auf der vom Volk bereits gutgeheissenen Jahrhundertinvestition Neat aufbauend ein einfaches, leicht fassliches und im Prinzip problemlösendes Konzept anzubieten – ein Konzept, mit dem

ein ökologisches und finanzielles Desaster im Bereich des alpenquerenden Gütertransits vermieden werden kann.

Die Diskussion in den Räten wird zeigen, wie wir mit dieser Herausforderung umgehen werden. Mit dem Transitabkommen und mit den beiden flankierenden Uebereinkommen, die wir heute gutheissen werden, haben wir die Probleme noch nicht gelöst, sondern wir haben sie bloss auf den Tisch gelegt. Die Zukunft wird zeigen, ob wir diese Probleme wirklich meistern können. Es wird noch viel Aufklärungsarbeit und viel Einsicht des Volks erfordern, bis wir eine zufriedenstellende Lösung finden.

Auch ich bin für Eintreten und Zustimmung.

Iten Andreas: Der Transitvertrag hat jetzt viel Lob erhalten. Die Debatte muss Bundesrat Ogi das Gefühl geben: nur weiter so. Wenn kritischere Töne angeklungen wären, würde ich jetzt nichts sagen. Herr Plattner hat zwar ein Votum gehalten, das ich unterstützen kann.

Es geht nicht nur um die Neat, es geht um die Gesamtverkehrspolitik. Die moderne, arbeitsteilige Gesellschaft schafft mehr Verkehr. Jedes Land und jedes Unternehmen spezialisiert sich auf die komparativen Vorteile, d. h. auf jene Vorteile, die es ihm ermöglichen, im Wettbewerb zu bestehen; dabei wird das Lohngefälle zwischen den europäischen Ländern ausgenutzt. So entsteht ein Verkehr, der grosse Gütermassen in Bewegung setzt, und zwar oft nur, um einen billigen Zwischenveredelungsschritt eines Produktes in einem anderen Land vorzunehmen.

Wir alle kennen Beispiele solchen Verkehrsaufkommens. Da wird z. B. im Kanton Aargau Holz gefällt, das zur Entrindung nach Deutschland geführt und von dort zur weiteren Verarbeitung nach Italien verfrachtet wird. Die Diskussion hier im Rat geht von der Annahme aus, dass der Verkehr schicksalhaft wachse; ein übergeordnetes, mobilitätskritisches Verkehrskonzept ist nicht vorhanden und wird hier auch nicht gefordert. Man geht offenbar davon aus, dass der Verkehr linear oder sogar exponentiell wachse. Es ist nichts darüber gesagt worden, was man gegen die radikale Zunahme des Verkehrs unternehmen könnte. Ich habe wenig darüber gehört, welche schädlichen Nebenfolgen der Verkehr heraufbeschwört.

Stephan Schmidheiny hat in seinem grossen Werk deutlich gemacht, dass umweltgerechter Verkehr nur zustande kommt, wenn die externen Kosten in die Preise eingebaut werden. Es gibt heute keine marktgerechten Preise. Herr Bloetzer hat meines Erachtens nicht recht, wenn er meint, dass die Neat Kostenwahrheit bringe. Heute widerspiegeln die Tarife des Verkehrs die wahren Kosten nicht. Der Markt würde sich anders verhalten, wenn der Verkehr kosten würde, was er umweltbelastend verursacht. Herr Cavelti hat das Problem vorhin deutlich gemacht; ich unterstütze seine Ueberlegungen. Die Botschaft schweigt sich über diese Problematik diskret aus.

Sicher ist es richtig, wenn der Verkehr vermehrt auf die Schiene verlagert wird. Damit aber scheint mir die wichtige Diskussion über die gesellschaftlichen Folgen der Mobilität noch keineswegs in Gang gebracht. Wir stellen heute eine Mobilitätssucht, ja einen Mobilitätswahn fest, der nur gebremst oder vermindert werden kann, wenn der Verkehr die wahren Kosten, die er verursacht, auch bezahlen muss.

Ich sehe weder beim Bundesrat noch in der heutigen Debatte, noch bei den europäischen Partnern einen echten Ansatz zu einem übergeordneten Verkehrskonzept. Alle setzen auf die Karte der quantitativen Bewältigung des Verkehrs. Die Neat ist ein gigantisches Hilfsmittel zur mengenmässigen Bewältigung der Verkehrsströme.

Ich stelle Herrn Bundesrat Ogi einige Fragen: Sieht er europäische, aber auch schweizerische Ansätze zu einer anderen Art, die Verkehrsproblematik anzugehen? Was wird vorgesehen, um sinnlosen Gütertransport, wie ich ihn erwähnt habe, einzudämmen? Was wird unternommen, um den Verkehr kostendeckend – das heisst unter Berücksichtigung der externen Kosten – zu machen? Das würde nämlich ein viel bewussteres Verkehrsverhalten bewirken. Es würde auch verhindern, dass sich die arbeitsteilige, parzellierte Produktion, die auch unter menschlichen Gesichtspunkten problematisch ist, noch weiter entwickelt.

Bundesrat Ogi: Es ist natürlich so, wie Herr Büttiker gesagt hat: Alle Ziele haben wir nicht erreicht. Aber ich muss Ihrem Rat auch sagen: Wir waren in diesen Verhandlungen auch nicht allein. Wir standen einem grossen Gegenpart gegenüber, der in vielen harten Verhandlungen zunächst überzeugt werden musste.

Ich danke Ihnen zunächst für die trotz dem letzten Votum doch positive Aufnahme und die realistische Beurteilung der Lage, wie sie sich vor fünf Jahren präsentierte, als mein Vorgänger, Leon Schlumpf, mit diesen Problemstellungen konfrontiert wurde. Damals hat man von uns folgendes gefordert: Die 28-Tonnen-Limite muss gehalten werden – ja nicht die 40-Tonnen-Limite! –; das Nachtfahrverbot muss gehalten werden – ja keine Aufhebung desselben! –; das Sonntagsfahrverbot muss gehalten werden – ja nicht aufheben! Das war das heilige Ziel, das Sie alle dem Bundesrat mit auf den Weg gegeben haben. Diese drei Ziele haben wir erreicht, Herr Büttiker. Alles haben wir nicht erreicht. Ich habe sehr gut zugehört, was Sie in dieser Debatte gesagt haben. Ich werde dann auch kontrollieren, ob Sie betreffend die weiteren Vorschläge des Bundesrates so weit gehen werden, wie Sie das jetzt gefordert haben.

Das grosse Problem ist natürlich die Mobilität, Herr Iten Andreas. Ich möchte Ihnen in diesem Zusammenhang auch folgendes zu überlegen geben: Die Mauer in Berlin wurde nicht von Westen nach Osten zerschlagen; sie wurde von Osten nach Westen zerschlagen, weil die Leute, die eingesperrt waren, Mobilitätsdrang hatten. Sie wollten sich in Richtung Westen bewegen dürfen. Wir wollen keine Auto-Mobilität, aber wir dürfen die Mobilität, die heute zu billig ist, die diesem Land auch viel Positives gebracht hat – Stichwort Wohlstand –, nicht so verteufeln, wie das in den beiden letzten Voten getan wurde. Wir wollen die Frage der Mobilität angehen, Herr Iten. Wir haben das, was wir zu machen gedenken, der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in einer ausführlichen Darstellung unterbreitet. Ich verlange und hoffe nur, dass Sie zu Ihren Worten stehen, dass Sie, wenn wir mit diesen Projekten kommen – leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe usw. –, auch dabei sein werden.

Ich möchte meine Ausführungen unterteilen: Zuerst werde ich etwas Grundsätzliches zum Transitvertrag sagen; dann werde ich versuchen, auf die vielen Fragen, die gestellt worden sind, eine Antwort zu geben.

Was ist dieser Transitvertrag? Was ist das trilaterale Abkommen zwischen der Schweiz, Italien und Deutschland? Was ist das europäische Abkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs, und was sind die damit zusammenhängenden Einrichtungen, das sogenannte AGTC-Uebereinkommen? Natürlich sind das alles Abkommen, die viel Juristisches und viel Technisches beinhalten und die aus unserer Sicht nicht optimal sein können. Wir mussten verhandeln, namentlich über den Transitvertrag. Aber der Transitvertrag ist für den Bundesrat noch etwas mehr, nämlich – ich glaube, das ohne Uebertreibung sagen zu dürfen – ein Stück konkretes Europa, das wir mit einem Europa als Gegenpart ausgehandelt haben, Herr Büttiker, der nicht so einfach ist, wie Sie ihn dargestellt haben.

Aus diesem Transitvertrag – ich denke an das, was Sie letzte Woche diskutiert und gestern beschlossen haben – lässt sich etwas Wichtiges ablesen; damit lassen sich vielleicht europapolitische Perspektiven deutlich machen. Es ist dem Bundesrat gelungen, auf traditionellem bilateralem Weg mit der grossen EG einen für uns als kleines Land – das möchte ich nach dieser Debatte festhalten – vorteilhaften Transitvertrag auszuhandeln und ein gutes trilaterales Abkommen mit unseren Nachbarländern im Süden und im Norden zu erreichen. Hier möchte ich besonders vier Punkte hervorheben, die nicht zuletzt vielleicht etwas durch meine persönliche Erfahrung geprägt sind:

1. Die Schweiz ist von Europa ernst genommen worden. Das ist ganz einfach formuliert, aber es ist nicht selbstverständlich. Wir haben etwas bewegt. Wenn das Schweizervolk die Neat abgelehnt hätte, hätten wir all das, was wir in dieser Verkehrspolitik bewegt haben, zunichte gemacht. Sie dürfen nicht vergessen: Vor vier Jahren hat man freie Fahrt für 40-Töner auf dem ganzen schweizerischen Strassennetz verlangt; man hat

die Aufhebung des Nachtfahrverbots verlangt; man hat die Aufhebung des Sonntagsfahrverbots verlangt. Das alles haben wir sozusagen im trockenen. Das war Ihre Zielsetzung; wir haben diese Ziele erreicht.

Wenn Sie jetzt den Transitvertrag ablehnen würden – das machen Sie ja nicht – und wenn das Schweizervolk die Neat abgelehnt hätte – das hat es auch nicht gemacht, und ich möchte allen danken, die geholfen haben, dieses gute Resultat zu erreichen –, dann wären wir unglaublich geworden. Dann hätten wir das, was wir in einer kurzen Frist eingeleitet haben – wir rechnen nicht in chinesischen Zeitspannen –, wieder in Frage gestellt. Unser Land ist in Europa und in Brüssel eine europäische politische Kraft. Wenn man sieht, dass sogar der Schweizerfranken gestärkt aus der Neat-Abstimmung hervorgegangen ist, dürfen wir sagen: Wir sind in der Beurteilung irgendwie aufgestiegen, denn wir haben bewiesen, dass wir politisch, finanziell, wirtschaftlich, technisch in der Lage sind, etwas zu leisten. Ich weiss – das Stichwort von Herrn Bütiker habe ich aufgeschrieben –, dass «nicht das, was wir beginnen, zählt, sondern das, was wir fertigbringen». Ich weiss: Das ist nur ein erstes Schrittlchen, und viele Probleme werden noch kommen. Aber, Herr Bütiker, wir werden die Schritte machen, das sichere ich Ihnen zu. Ich werde auch feststellen, ob Sie uns in diesem Rhythmus folgen. Ich hoffe, dass Sie dann nicht hinten bleiben, sondern dass Sie auch mitziehen, wie Sie das heute zum Ausdruck gebracht haben.

2. Der Transitvertrag zeigt, dass wir als Partner der EG etwas erreichen können, wenn wir dafür kämpfen – ich betone das –, wenn wir uns nicht ins Bockshorn jagen lassen, wenn wir überzeugen, wenn wir uns nicht einigeln, wenn wir also versuchen, das Problem mit Blick nach vorne zu lösen, wenn wir uns zu einer Lösung bereifinden. Wir hätten auch nein sagen können. Was wäre dann das Resultat gewesen?

Natürlich müssen wir, wenn wir etwas erreichen wollen, etwas anbieten, und unser Land als klassisches Transitland musste etwas anbieten. Wir hätten die Neat unabhängig von den integrationspolitischen Diskussionen bauen müssen, unabhängig davon, ob wir dem EWR oder der EG beitreten. Wir als klassisches Transitland dürfen das in der heutigen Situation nicht vergessen – Sie können das in der Geschichte nachlesen; die Urner haben das immer bewiesen. Sie haben eine offene Verkehrspolitik betrieben; sie haben den Kontakt gesucht; sie haben die Uebergänge hergestellt, und sie haben auch Partner gesucht; sie haben versucht, Handel zu treiben. Gerade in diesem Land der vier Kulturen, der vier Sprachen sind wir auf die Begegnung angewiesen; auch aus diesem Grunde brauchen wir die Neat und eine bessere Nord-Süd-Verbindung.

Ich komme zu den Vertragsverhandlungen zurück: Es ist uns als Berglern – wenn ich so sagen darf – gelungen, den Europäern des Flachlandes zu zeigen, dass wir für unsere Situation eine andere Verkehrspolitik brauchen, eine Verkehrspolitik, die auf den Alpenraum Rücksicht nimmt, auf die engen Täler, auf die Leute, die an den Transitachsen wohnen, und dass wir nicht eine Verkehrspolitik aufbauen oder akzeptieren können, wie sie beispielsweise für die Poebene vorgesehen werden könnte.

3. Der Transitvertrag zeigt uns Schweizern vor allem eines: Wir haben Europa nicht mit Angst entgegenzutreten; wir haben Europa nicht zu fürchten, denn die EG war in den Transitverhandlungen zwar immer sehr hart, sehr fordernd, aber sie war kein Moloch, der uns den Eindruck gab, die kleinen Nationen einfach verschlingen zu wollen. Zwar hat Brüssel immer wieder versucht, sich durchzusetzen, aber wir haben nie nachgegeben; das möchte ich klar und deutlich sagen. Vor allem meine europäischen Verkehrsministerkollegen mussten zu diesem Transitvertrag ihre Zustimmung geben. Vergessen wir nicht: Auch die Portugiesen, die Spanier und die Dänen, die mit unseren Gegebenheiten, mit unserer Landschaft, mit unseren Möglichkeiten wenig vertraut sind, haben schliesslich – vielleicht nicht zuletzt wegen der Passage obligé des Kirchleins von Wassen – dieser neuen Verkehrspolitik zugestimmt. Denken Sie an die Bedeutung der Infrastruktur und des Infrastrukturaufbaus im Osten, in den Ländern der ehemaligen Sowjetunion, aber auch in den Ländern des Warschauer Paktes – Länder, die jetzt vor allem die Infrastruktur im Bereich Verkehr,

Energie und Kommunikation aufbauen müssen. Ich hoffe, dass dort – nicht zuletzt wegen dem Ja des Schweizervolkes – die Fehler, die wir in den sechziger und siebziger Jahren in Sachen Verkehrsinfrastruktur gemacht haben, nicht gemacht werden. Deshalb hat die Abstimmung vom letzten Wochenende auch eine internationale Bedeutung.

Ich möchte Sie bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir nicht alleine waren, dass wir eine neue Politik durchsetzen mussten, dass wir in dieser Hinsicht auf viel Verständnis seitens unserer europäischen Gesprächspartner angewiesen waren und dieses Verständnis auch gefunden haben.

4. Was hat die Schweiz im Rahmen dieser Verhandlungen erreicht? Es wurde bereits gesagt, aber ich möchte doch das Wesentliche auch zuhänden des Protokolls und der Geschichte noch einmal zusammenfassen: Wir haben die 28-Tonnen-Begrenzung beibehalten; wir haben das Nacht- und Sonntagsfahrverbot beibehalten – denken Sie an unseren Tourismus, das ist sehr wichtig –; wir haben erreicht, dass die schweizerischen Transporteure weiterhin mit 40-Tonnen-Lastwagen im EG-Raum verkehren können. Das war nicht leicht; das war die sogenannte Fünfer-und-Weggli-Politik, die wir ja immer betreiben. Wir haben sie hier noch einmal durchgesetzt; aber es ist nicht selbstverständlich, dass Ihre Partner, die auf der anderen Seite des Verhandlungstisches sitzen, Ihnen das zuerkennen. Ferner haben wir den kommerziellen Marktzugang zu Europa sichergestellt; das ist für uns lebenswichtig, deshalb mussten wir auch aufpassen, dass wir das Boot nicht überladen. In bezug auf das Ueberlaufmodell haben wir als Gegenleistung zur Beibehaltung der 28-Tonnen-Begrenzung Zugeständnisse gemacht, das heisst 50 Ausnahmegewilligungen zur 28-Tonnen-Limite pro Tag und Richtung für EG-Lastwagen unter folgenden Bedingungen: 1. die Bahnkapazitäten im kombinierten Verkehr müssen ausgeschöpft sein; wir hätten 1991 keine zusätzlichen Lastwagen von über 28 Tonnen Gewicht durch die Schweiz fahren lassen müssen, weil die Bahnkapazitäten nicht ausgeschöpft waren; 2. die Bewilligungen werden nur für Transporte mit leichtverderblichen Gütern und dringlichen Sendungen gewährt; 3. die EG-Lastwagen müssen zudem den neusten EG-Umweltschutznormen entsprechen.

Das Ueberlaufmodell wird gemäss einer Verwaltungsvereinbarung abgewickelt; ich werde noch kurz darauf zurückkommen.

Aber ich möchte Herrn Gadiant sagen: Wir haben überhaupt keine weiteren Zugeständnisse gemacht, und wir haben das auch festgehalten. Ausnahmen müssen bis jetzt übrigens vom EJPD und nicht von meinem Departement bewilligt werden; es wäre auch einmal zu überlegen, ob das richtig ist. Andere Ausnahmen, wie unteilbare Güter, hatten wir bis anhin, spezielle Arbeitsfahrzeuge hatten wir bisher auch, neu haben wir für Depannierungsfahrzeuge und Catering eingewilligt, wobei zum Catering festzustellen ist: Wenn die Lufthansa beispielsweise die Verpflegung nicht rechtzeitig auf den Flughafen bringt und sie dann über die Strasse transportieren muss – dann soll man mir sagen, wie man beim Catering einen Lastwagen mit mehr als 28 Tonnen beladen könnte.

Die anderen Ausnahmen, wie z. B. die Zufahrt zu Terminals im Umkreis von 10 Kilometern, bestanden schon bisher; da haben wir keine neuen Konzessionen gemacht.

Ein weiterer Punkt: Der Kommissionspräsident, Herr Daniöth – dem ich für die Ausführungen und die Verhandlungen in der Kommission sowie für seine klare Stellungnahme herzlich danken möchte –, hat die Vertragsdauer angesprochen. Ich muss Ihnen gestehen: Das war ein Kompromiss. Wir wollten eine Vertragsdauer von zwanzig Jahren, und wir haben das nicht erreicht. Die Oesterreicher haben das auch nicht erreicht; man hat uns diese zwölf Jahre zugebilligt. Aber ich habe Ihnen erklärt, was in den letzten fünf Jahren passiert ist. Ich bin mit Herrn Daniöth zusammen überzeugt, dass die Zeit für uns arbeitet und dass in zwölf Jahren in ganz Europa in der Verkehrspolitik so gedacht werden muss, wie das heute in der Schweiz und in Oesterreich getan wird.

Herr Iten Andreas, ich muss Ihnen sagen: Die anderen Länder sind von unserer heutigen Situation noch weit, weit entfernt. Wir können nicht wie von einer sogenannten Insel der Seligen

aus zwischen Narvik und Rom schalten und walten, wie wir wollen, wenn wir uns nicht von den volkswirtschaftlichen Vorteilen abnabeln wollen, die unser Land auch geniesst, weil es sich in dieses Europa noch irgendwie integriert. Wir können leider Ihre gutgemeinten Ideen nicht so rasch umsetzen, wie Sie das wünschen. Aber ich bin überzeugt, dass das ökologische Verantwortungsbewusstsein zunehmen wird, dass alles, was in Zukunft gemacht wird, aus der ökologischen Verantwortung heraus, verbunden mit ökonomischer Vernunft, Herr Iten Andreas, getan wird.

Ich bin überzeugt, dass meine Nachfolger in zwölf Jahren einen einfacheren Stand haben werden, wenn sie einen neuen Transitvertrag aushandeln müssen, denn zu diesem Zeitpunkt wird sich im Interesse der Umwelt, im Interesse der ökologischen Verantwortung – aber immer mit der ökonomischen Vernunft verbunden – sehr viel geändert haben. In den letzten fünf Jahren ist sehr viel gegangen: Haben Sie doch auch etwas Vertrauen! Aber Sie müssen natürlich mithelfen und bei Ihren Kontakten mit dem Ausland einen Beitrag dazu leisten. Zum Oekopunktesystem, das Herr Gadiant angesprochen hat – ich bin etwas überrascht, dass Sie das nochmals erwähnen –: Wie war denn die Ausgangslage in bezug auf die Verhandlungen zwischen Oesterreich und der Schweiz? Wo hatten wir Gemeinsamkeiten, und wo hatten wir Differenzen in der Ausgangslage? Die Gemeinsamkeiten waren: die gleichen Ziele, der gleiche Zweck, die Bewältigung des Transitverkehrs primär auf der Schiene, die Kostenwahrheit, die Vertragsdauer, das Territorialitätsprinzip bei der Finanzierung. Wie sieht es heute aus? Die Situation ist für uns völlig unterschiedlich. Sie wäre massiv schlechter, wenn wir beispielsweise das Oekopunktesystem angenommen hätten. Wir haben die 28-Tonnen-Limite; wir haben das Nacht- und Sonntagsfahrverbot; wir haben den Transitgüterverkehr – das dürfen wir nicht vergessen, Herr Iten Andreas – heute schon zu über 80 Prozent auf der Schiene; wir haben also bedeutend mehr Verkehr auf der Schiene als auf der Strasse.

In Oesterreich ist das anders: Die Oesterreicher haben die 38-Tonnen-Limite und 80 Prozent des Transitverkehrs auf der Strasse; da konnten wir doch nicht gemeinsame Sache machen. Deshalb haben wir gesagt: Wir wollen den kombinierten Verkehr auf der Schiene stärken. Deshalb haben Sie beim Bundesbeschluss zur Neat in Artikel 2 beschlossen, dass der Verkehr grundsätzlich auf die Schiene verlagert werden muss; das war der Antrag von Herrn Daniöth – etwas abgeändert, nicht ganz in seinem Sinne, aber Herr Daniöth hat das grosse Verdienst, dass diese Bedingung grundsätzlich in diesen Artikel hineingenommen wurde.

Hier möchte ich Ihnen nun folgendes sagen, Herr Gadiant: Wenn wir ein Oekopunktesystem akzeptiert hätten, wäre der Plafond dieses Modells von der EG mindestens auf das doppelte Volumen des heutigen Transitverkehrs gesetzt worden. Statt der heute 270 000 LKW hätten wir sehr wahrscheinlich 500 000 LKW oder mehr pro Jahr. Diesen Verkehr hätten wir auf unseren Strassen. Die Urner und die Tessiner hätten das nie verkraftet.

Ich habe am letzten Freitag von meinem Kollegen in Oesterreich gehört, dass die Oesterreicher heute wegen diesem Oekopunktesystem grösste Schwierigkeiten mit der EG haben. Dieses vermag theoretisch vielleicht zu überzeugen, aber die Oesterreicher sind in der Umsetzung von einem Resultat noch weit entfernt.

Busto Arsizio war ein weiteres Stichwort, Herr Gadiant. Wir hätten in der Schweiz heute noch keine Baubewilligung, wenn wir die Bauten von Busto Arsizio in der Schweiz hätten errichten wollen. Ich bin der italienischen Regierung und der Stadt Busto Arsizio sehr zu Dank verpflichtet, dass sie 15 Kilometer ausserhalb der Schweiz – so egoistisch sind wir – das Land zur Verfügung gestellt haben, die Baubewilligung so rasch gegeben haben und uns bauen liessen, damit wir etwas haben, das für das Durchsetzen einer Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene ganz entscheidend sein wird und als Beispiel dienen wird, wie wir vorgehen sollten. Wir hätten in der Schweiz also keinen Platz gefunden; wir hätten noch zehn Jahre gebraucht, bis wir die Umweltverträglichkeitsprüfungen erarbeitet hätten, und wir hätten möglicherweise nie bauen

können. Ich möchte der Stadt Busto Arsizio und der Regierung von Italien bestens danken, dass sie uns dort diese Bauten erstellen liessen. Ich möchte Sie einladen, das einmal anzusehen. Sie werden dann sehen, dass das eine gute Sache ist, die aber in der Schweiz möglicherweise nicht hätte gebaut werden können.

Zur Finanzierung, Herr Gadiant: Die EG hat keinen Finanzierungsfonds für den Verkehr. Sie hat nur den Landwirtschaftsfonds. Hätte sie einen Verkehrsfonds, so würden wir heute noch darauf warten, etwas zu bekommen! Das haben die Herren Erdmenger und van Miert in den letzten Tagen mehrmals bestätigt.

Es kommt dazu, dass jedes Land seine Hausaufgaben machen muss. Die Schweiz tut dies jetzt im Rahmen der Neat; die Italiener tun dies in bezug auf die Anschlüsse zum Gotthard und zum Simplon, in bezug auf den Anschluss an den Mont-Cenis – diese werden sie auch bauen, wie es nach dem Gespräch mit dem französischen Verkehrsminister aussieht –, und die Oesterreicher sind am Brenner engagiert. Die Deutschen sind mit den Anschlüssen nach Basel und Schaffhausen in das trilaterale Abkommen eingebettet. Jeder muss also seine Hausaufgaben selbst übernehmen, und deshalb können wir hier keine Mittel verlangen. Wir können die Mittel dann verlangen, wenn wir die Neat gebaut haben, indem wir die Preise bestimmen. Dann werden wir sehen, dass Europa diese Neat auch braucht und sie als Benützer mitfinanziert.

Zu den Fragen von Herrn Cavadini Jean möchte ich nur sagen: Auf die Vertragsdauer von zwölf Jahren bin ich schon eingegangen. Die Nachbarländer, insbesondere Deutschland und Italien, werden ihre Investitionen gemäss trilateralem Abkommen vornehmen, und deshalb brauchen wir nicht ein trilaterales Abkommen von zehn oder zwanzig Jahren Dauer. Wenn sie das in sechs Jahren nicht realisieren, können wir den Vertrag von unserer Seite her auflösen und weitere Forderungen stellen. Zum heutigen Zeitpunkt besteht überhaupt kein Grund zur Annahme, dass die Deutschen und die Italiener die im trilateralen Vertrag eingegangenen Verpflichtungen nicht einhalten werden. Sie haben bis jetzt auf uns gewartet. Wäre die Neat abgelehnt worden, hätten wir das trilaterale Abkommen möglicherweise wieder neu aushandeln müssen.

Mit dem Ausbau des Lötchbergs haben wir noch nicht begonnen, Herr Bisig, ganz bewusst nicht, weil wir zunächst wissen wollen, ob die vier Meter Eckhöhe für die Durchfahrt der Lastwagen durch die Schweiz verlangt werden. Des weitern wollten wir abwarten, was Italien macht, nachdem es den Güterbahnhof Domo II – auch vor unseren Toren – sehr modern, sehr gut ausgebaut hat, und was Italien bezüglich der Auffahrt Domodossola–Iselle unternimmt. Dieses Verhalten ist als taktisches Element bei unseren Verhandlungen zu verstehen.

Zur Schwerverkehrsabgabe: Die Botschaft liegt auf Ihrem Tisch. Wir schreiben ganz klar, dass wir eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe möchten. Ich werde dann genau zur Kenntnis nehmen, ob Sie immer noch so euphorisch für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Lastwagen eintreten werden, wenn es um die Wurst geht. Ich nehme an, da wird noch eine ziemlich starke Opposition entstehen.

In bezug auf die Steuerfragen, die Herr Küchler angesprochen hat: In Artikel 12 des Transitabkommens – Sie haben diesen Artikel angesprochen, Herr Küchler – ist das Prinzip der Kostenwahrheit und eine koordinierte Harmonisierung der Strassenbesteuerung verankert. Darauf sind wir sehr stolz, Herr Andreas Iten. Erstmals ist das in einem Papier verankert, das immerhin zwölf EG-Länder und die Schweiz bindet. Das ist ein erster Anfang. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie das auch einmal sähen. Wir können hier nicht allein funktionieren.

Vor allem im Verkehrsbereich können wir nicht reglementieren. Wie können wir diese Mobilität einschränken? Wir können sie durch Gesetze einschränken; das wollen Sie nicht – gerade der Ständerat will das nicht. Wir können diese Mobilität durch eine vermehrte Belastung einschränken. Da wird die Stunde der Wahrheit kommen. Wir können sie auch – Herr Piller hat es gesagt, ich bin zwar mit ihm nicht in allem einverstanden – durch technische Fortschritte etwas in den Griff bekommen. Das möchten wir eigentlich anstreben.

In bezug auf das, was Herr Piller gesagt hat, bin ich – das muss ich schon sagen – etwas überrascht. Das war fast – wenn man es negativ interpretieren wollte; ich mache das nicht, deshalb formuliere ich es auch positiv – ein Plädoyer für die 40-Tonnen-Lastwagen. Das ist natürlich fast nicht zu verantworten.

Darf ich noch einmal darauf hinweisen, dass in dieser Auseinandersetzung natürlich die 40-Tonnen-Limite gefordert wurde; aber das beste Argument unserer Verkehrspolitik war die 28-Tonnen-Limite. Das Nachtfahrverbot und das Sonntagsfahrverbot haben uns seitens der Österreicher viele Vorwürfe eingetragen, weil sie den Umwegverkehr übernehmen müssen, denn der direkteste Weg durch die Alpen führt eben durch die Schweiz.

Darf ich Ihnen sagen, Herr Piller: Hätten wir die 28-Tonnen-Limite nicht gehabt, so hätten wir heute eine Verzehnfachung der Durchfahrten auf der Strasse, oder anders gesagt: 10 Millionen Tonnen Lastwagen auf der Strasse.

Herr Piller – ich weiss, Sie haben es nicht so sagen wollen, aber ich muss es zuhänden der Geschichte und des Protokolls doch erwähnen –: Die 40-Tonnen-Lastwagen liessen unsere Brücken bröcklig werden. Wir hätten nur noch Reparaturen auf den Autobahnen, wir hätten stehende Kolonnen. Und was das alles beispielsweise auch für die Luft zur Folge hätte, muss ich hier nicht im Detail erläutern. Beispielsweise wäre auch die Lüftung im Gotthardtunnel nicht in der Lage, die Abgase dieser 40-Tonnen-Lastwagen aufzunehmen. Ich weiss, Sie wollten hier kein Plädoyer für die 40-Tonnen-Lastwagen abgeben. *(Zwischenruf Piller: Nein, sicher nicht!)* Aber ich muss Ihnen sagen: Das wäre nun das Dummste, was wir tun könnten, wenn wir diese Gewichtslimite lockern würden.

Schliesslich möchte ich noch Herrn Bisig in bezug auf die Begleitmassnahmen sagen: Es kam hier im Zusammenhang mit der Neat zu einer grossen Debatte, welche Begleitmassnahmen und flankierenden Massnahmen wir vorsehen wollten. Die zwingende Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene wurde in diesem Rat abgelehnt; das möchte ich Ihnen schon noch in Erinnerung rufen. Deshalb haben wir jetzt im Artikel 3 den Grundsatzbeschluss verankert. Wir können zu einem späteren Zeitpunkt ohne weiteres zusätzliche flankierende Massnahmen vorsehen. Aber nicht zuletzt aufgrund der Äusserungen im Ständerat – nicht nur im Zusammenhang mit dieser Debatte – muss ich Ihnen sagen: Sie haben bis jetzt immer Wert auf marktwirtschaftliche Prinzipien gelegt. Die Mehrheit beider Räte hat gesetzliche Zwangsbestimmungen abgelehnt – das muss ich Ihnen, Herr Bisig, und auch Herrn Plattner einfach sagen. Deshalb bin ich schon etwas überrascht, wenn man jetzt hier in dieser Form vorprellt. Sie haben es nicht explizit gesagt, aber der Unterton Ihres Votums war, dass man jetzt quasi gesetzliche Zwangsbestimmungen einführen solle. Ich bin sofort bereit, das zu tun. Geben Sie mir aber einen klaren Auftrag, und schaffen Sie klare Mehrheiten in diesem Bereich!

Schliesslich noch zu den Herren Gadiant, Plattner und Cavelti in bezug auf die Kosten: Wir werden mit Selbstbewusstsein auftreten. Das haben wir in bezug auf die Verhandlungen immer gemacht; wir haben das vor der Neat-Abstimmung gemacht, und wir werden jetzt gestärkt durch das Schweizervolk, durch das klare Votum des Schweizervolkes, weiterhin mit der EG – selbstverständlich in Ihrem Sinne – verhandeln. Wir haben vor der EG nie einen Kniefall gemacht.

Die Kosten der Strassenverkehrswege: Ich möchte nur noch einmal daran erinnern: In den Artikeln 4, 8 und 12 haben wir das alles verankert, und nur wenn Sie dem Transitvertrag zustimmen, können wir unsere Arbeit in dieser Richtung weiterführen. Vorher hatten wir nichts; jetzt haben wir drei Artikel, in denen das festgeschrieben ist.

Die Tagesbewilligungen: Da muss ich Ihnen sagen: Sie haben die Sache richtig analysiert. Wir konnten uns nicht während den Verhandlungen weitere Schwierigkeiten in den Weg legen. Wir können jetzt solche Bereiche angehen, und ich verspreche Ihnen, dass ich dieses Problem mit den 15 Franken in bezug auf die Tagesbewilligung jetzt sehr rasch an die Hand nehmen werde.

Was die Korrekturen in der schweizerischen Verkehrspolitik anbetrifft, die Sie, Herr Plattner, gefordert haben, muss ich Ihnen

sagen: Wir sind bereit, aber wir sollten Mehrheiten haben. Noch einmal: Die Mobilität ist nicht nur schlecht, sondern sie hat diesem Land auch viel Positives gebracht – auch Ihrem Kanton; Sie wissen das. Wir können durch die Kosten, durch die Reglemente und durch bessere Technik diese Mobilität einschränken. Wir sind daran, diese Fragen international zu prüfen. Aber Sie wissen, wir haben keine eigene Automobilindustrie; wir versuchen beispielsweise, den Benzinkonsum der Autos auf drei Liter pro 100 km herunterzubringen. Da müssen wir mit dem Ausland verhandeln, und das ist für ein kleines Land nicht so einfach. Zunächst müssen alle umliegenden Länder mindestens überzeugt werden, dass das eine wichtige Sache ist. Die Belastung des Schweizervolkes, Herr Plattner, hat auch gewisse Grenzen. Hören Sie einmal, was darüber im Nationalrat gesagt wird. Man kann jetzt diese Last nicht einfach überall dem Volk aufbürden.

In bezug auf die Alpen-Initiative muss ich Ihnen ehrlich sagen: Zum Zeitpunkt, als die Alpen-Initiative eingereicht wurde, hatte ich absolut Verständnis dafür. Da hat man noch die freie Fahrt für 40-Tonnen-Lastwagen durch die Schweiz verlangt; da wollte man das Nachtfahrverbot aufheben; da wollte man das Sonntagsfahrverbot aufheben. Zu diesem Zeitpunkt musste man etwas tun. Aber man hat nicht mit dem Fortschritt in der Verkehrspolitik gerechnet. Es geht halt nicht so schnell. Ich möchte manchmal auch schneller vorgehen, aber ich kann nicht. Wir haben den Beweis, dass Verschiedenes erreicht wurde, und deshalb hat der Bundesrat die Alpen-Initiative auch abgelehnt. Wir haben nämlich jetzt die 28-Tonnen-Limitierung durchgesetzt; wir haben das Nacht- und das Sonntagsfahrverbot, und wir haben einen Transitvertrag, den Sie am Schluss ja auch als nicht schlecht taxiert haben.

Ich weiss: Was zählt, ist das, was fertiggemacht wird. Wir und das Schweizervolk haben einen ersten Schritt in die richtige Richtung getan. Ich möchte den Bürgerinnen und Bürgern danken. Und Sie machen mit Ihrem Ja einen zweiten Schritt, und vor allem setzen Sie ein Signal in Richtung Europa. Sie bestätigen das, was das Schweizervolk beschlossen hat, und ich möchte Sie bitten, den Bundesrat auf diesem Weg zu begleiten und in seinem Rhythmus mitzugehen.

Piller: Entschuldigen Sie, dass ich diesen unüblichen Weg beschreite. Aber ich muss hier in aller Form etwas richtigstellen. Herr Bundesrat Ogi, ich habe nie für einen 40-Tonnen-Korridor plädiert und werde das auch nie tun. Ich habe ganz klar gesagt: Für mich ist es selbstverständlich, dass wir den Güterverkehr auf die Schiene bringen müssen, und zwar überall dort, wo es möglich ist, und dass wir die übrigen Güter optimal transportieren. Ich habe verstanden, dass man an dieser 28-Tonnen-Limite aus politischen Gründen hat festhalten müssen; aber in Zukunft zählt doch, dass man diesen wenigen Verkehr auf der Strasse optimal transportiert, mit den besten Camions, die es gibt – auch vom Umweltschutz her –; da kann die 28-Tonnen-Limite nicht als sakrosankt angesehen werden. Weniger Fahrzeuge, optimal betreffend Schadstoffausstoss, Energiekonsum, Leistungsverhältnis – was nicht das gleiche ist; die 28-Töner sind zum Teil ältere Modelle und verschmutzen wesentlich mehr. Das habe ich gesagt und nie etwas anderes. Ich konnte das nicht einfach unwidersprochen stehenlassen.

Gadiant: Entschuldigen Sie auch mein Bedürfnis für eine kurze Erklärung. Ich habe auch zu präzisieren. Ich habe nicht – Herr Bundesrat Ogi – das Hohelied auf das österreichische Oekopunktesystem gesungen. Ich habe es mit Blick auf den Umfang der in Aussicht genommenen Ausnahmen und die zeitliche Begrenzung des Transitabkommens erwähnt und habe so verstanden gesagt, man könne sich allerdings fragen, ob das österreichische Oekopunktesystem dem Ueberlaufmodell in der längerfristigen Gesamtauswirkung nicht vorzuziehen gewesen wäre. Eine derartig bescheidene Frage sollte an sich erlaubt sein. Auf alle Fälle habe ich daraus gefolgert, dass die Ausnahmegewilligungen strikte und konsequent gehandhabt werden müssten, wenn eine Ausuferung vermieden werden soll, und das setze entsprechende Kontrollen voraus.

Was Busto Arsizio betrifft: Ich habe die Vorgehensweise nicht kritisiert. Ich kritisiere Sie auch nicht, wenn Sie jetzt noch den Dank dafür aussprechen, dass wir es finanzieren durften. Das ist in Ordnung. Ich goutiere aber nicht, dass man auf der anderen Seite sagt, wir hätten die EG-Finanzierungsbeteiligung nicht erwirken können, weil das Territorialitätsprinzip gelte, und auf der anderen Seite steht dieses Präjudiz im Raume. Der Verkehrsfonds der EG ist nicht vorhanden – das stimmt. Aber ich habe das auch keineswegs behauptet. Ich habe gesagt, mindestens der Einbezug zinsgünstiger Darlehen der Europäischen Investitionsbank hätte sich aufgedrängt und eine EG-Mitfinanzierung hätte zwar einen neuen, aber durchaus denkbaren Weg bedeutet. Wir haben das Europasignal, das die EG heute wünscht, wirklich gegeben, und wir bekennen uns zum Transitvertrag. Aber eine gewisse skeptische Betrachtung darf doch hier wohl noch Platz haben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Eintreten) 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

A. Bundesbeschluss betreffend das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen)

A. Arrêté fédéral concernant l'Accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse relatif au transport de marchandises par route et par rail (accord sur le transit)

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Danioth, Berichterstatter: Ich möchte zum Problem des Referendums im Lichte des Votums von Herrn Büttiker Stellung nehmen. Dieses doch sehr kritische Votum, das meines Wissens keine entsprechende Entgegnung oder Erwiderung gefunden hat, muss in den richtigen Kontext gestellt werden. Ich halte klar fest, dass wir uns nicht in salopper Weise über diese Frage des Referendums hinweggesetzt haben. Wir haben auch kein leeres Stroh gedroschen. Ich habe als Präsident der Kommission mit Bezug auf diese Ausführungen auf Seite 27 der Botschaft persönlich nachgestossen, habe auch Abklärungen beim Bundesamt für Justiz getätigt und feststellen dürfen – ohne Widerspruch durch die Kommission, der auch Herr Büttiker angehört –, dass hier kein Fall eines Referendums nach Artikel 89 Absatz 3 Ziffer 3 BV vorliegt. Wir haben keinen unbefristeten Vertrag, und wir haben nicht eine Materie der multilateralen Rechtsvereinheitlichung. Allerdings räume ich ein, dass Artikel 7 Absatz 1 Ziffer 1.3. des Transitabkommens von Massnahmen spricht, um Gewichte, Masse und technische Merkmale im kombinierten Verkehr zu vereinheitlichen. Hier könnte mit der Lupe etwas gefunden werden, und man kann sagen, hier sei ein Vereinheitlichungsauftrag enthalten. Es werden aber – und die Eurolex-Beratungen haben das deutlich gezeigt – keine nennenswerten Schritte in Richtung einer neuen Rechtsvereinheitlichung bezüglich der Masse unternommen, wenn Sie von diesen 2,6 Meter breiten Isothermfahrzeugen absehen, die mit Eurolex kompatibel sind.

Alles in allem haben wir festgestellt, dass mit gutem Grund keine Notwendigkeit für ein obligatorisches Staatsvertragsreferendum da ist und dass kein fakultatives eingeführt werden soll, nachdem das Volk im vollen Wissen und in Kenntnis der Dimension des Transitvertrags für die Neat gestimmt hat. Dass man hier keine zusätzliche Referendumsmöglichkeit einbaute, dafür haben Sie sicher Verständnis.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

B. Bundesbeschluss betreffend die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Verkehrsminister der Italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz

B. Arrêté fédéral concernant l'Accord entre le Ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, le Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie de la Confédération suisse ainsi que le Ministre des transports de la République italienne, concernant l'amélioration du trafic combiné rail/route des marchandises à travers les Alpes suisses

Danioth, Berichterstatter: Wir haben die trilaterale Vereinbarung gesamthaft mit dem Transitabkommen behandelt. Ich habe in der Eintretensdebatte ausgeführt, dass hier im Unterschied zum Vertrag der EG mit der Schweiz die beiden Nachbarländer Deutschland und Italien direkt verpflichtet werden, so dass sich – Herr Kollege Gadiant – eben auch ein Fall Busto Arsizio nicht wiederholen soll. Das heisst, dass hier die Verpflichtung eingegangen wird, nebst technischen Anpassungen und Streckenausbauten die Erstellung der Terminals in den Nachbarländern sicherzustellen. Diese Vereinbarung mit den beiden Ländern stellt also eine sinnvolle, aber wie Sie zu Recht sagen, notwendige Ergänzung des bilateralen Abkommens dar.

Ich beantrage Ihnen, diesem Abkommen ebenfalls zuzustimmen.

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

30 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Transitabkommen

Accords sur le transit

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.047
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.09.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	918-930
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 892

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.