

92.047

## Transitabkommen Accords sur le transit

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

Beschluss des Ständerates vom 30. September 1992  
Décision du Conseil des Etats du 30 septembre 1992

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

### Antrag der Kommission

Eintreten

### Proposition de la commission

Entrer en matière

### Antrag Friderici Charles

Rückweisung an den Bundesrat

bis zum Bekanntwerden der Verhandlungsergebnisse bezüglich der Gewährung des gegenseitigen Zugangs zu den Transportmärkten (gemäss Briefwechsel zwischen den Delegationen der Schweiz und der EG vom 12. Mai 1992) und der sich daraus ergebenden, die Schweizer Unternehmen nicht diskriminierenden Gesetzesänderungen.

### Proposition Friderici Charles

Renvoi au Conseil fédéral

jusqu'à connaissance des résultats des négociations en vue de s'accorder réciproquement l'accès à leur marché des transports (selon l'échange de lettres entre les délégations suisse et communautaire du 12 mai 1992) et des modifications législatives subséquentes, non discriminatoires pour les entreprises helvétiques.

92.048

## Kombinierter Verkehr. Europäisches Uebereinkommen Transport combiné. Accord européen

Botschaft und Beschlussentwurf vom 13. Mai 1992 (BBI III 1119)  
Message et projet d'arrêté du 13 mai 1992 (FF III 1060)

Beschluss des Ständerates vom 30. September 1992  
Décision du Conseil des Etats du 30 septembre 1992

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

### Antrag der Kommission

Eintreten

### Proposition de la commission

Entrer en matière

**Fischer-Seengen**, Berichterstatter: Nach zähen Verhandlungen konnte am 2. Mai 1992 das Transitabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz unterzeichnet werden. Integrierender Bestandteil dieses Transitabkommens ist auch die trilaterale Vereinbarung zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien über den kombinierten alpenquerenden Güterverkehr Schiene/Strasse, welche am 3. Dezember 1991 unterzeichnet wurde.

Mit diesem Abkommen konnte zwischen den Vertragspartnern eine umfassende Regelung im Bereich des Güterverkehrs, insbesondere des Transitverkehrs durch die schweizerischen Alpen, abgeschlossen werden. Unseren Unterhändlern ist es gelungen, die wichtigsten schweizerischen Anliegen in diesem Bereich durchzusetzen. Vor allem ist in diesem

Abkommen trotz vorerst erbittertem Widerstand der EG die 28-Tonnen-Limite sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen verankert worden.

Als Konzession seitens der Schweiz musste das sogenannte Ueberlaufmodell zugestanden werden. Darin wird die Schweiz verpflichtet, bei erschöpfter Bahnkapazität die Durchfahrt von pro Tag maximal 50 40-Tonnen-Lastwagen mit verderblichen oder dringlichen Gütern aus der EG in jeder Richtung zu gestatten. Dabei dürfen lediglich Lastwagen eingesetzt werden, die den neuesten Umweltvorschriften der EG entsprechen, d. h. nicht älter als zwei Jahre sind.

Auf dem Sektor Verkehrsabgaben wurde vereinbart, soweit als möglich eine Angleichung zwischen der Schweiz und der EG anzustreben. Mit diesen Regelungen hat die EG die schweizerische Philosophie hinsichtlich Transitverkehr durch die Alpen weitgehend übernommen, nämlich: Der Transitverkehr soll sich statt auf der Strasse zu wesentlichen Teilen auf der Schiene abwickeln. Das Gegenstück zu den restriktiven Bestimmungen hinsichtlich der Strasse bildet die Verpflichtung der Schweiz, die Kapazität der bestehenden Schienenverbindungen bis 1994 zu verdreifachen und längerfristig die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen zu bauen.

Nur dank der Tatsache, dass das Schweizervolk dem Neat-Projekt zugestimmt hat, ist es der Schweiz möglich, diese wichtige Bestimmung des Transitabkommens zu erfüllen. Eine Ablehnung der Alpentransitvorlage hätte eine Neuaushandlung des Transitabkommens mit ungewissem Ausgang bedingt.

Um die optimale Ausgestaltung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse sicherzustellen, haben Deutschland, Italien und die Schweiz eine ergänzende Vereinbarung, das erwähnte trilaterale Abkommen, abgeschlossen, welches vor allem die Bereitstellung einer genügenden Infrastruktur für diese Transportform sicherstellen soll. Dazu gehören nicht nur die Strecken- und Tunnelbauten in der Schweiz, sondern auch die Zufahrtsstrecken und Terminals im Norden und Süden unseres Landes, ohne welche eine vernünftige Abwicklung des Transitverkehrs auf der Strasse gar nicht möglich wäre.

Anlässlich einer Zusammenkunft der Transportminister in Rostock am 16. November wurden in dieser Richtung bereits erste Konkretisierungen vorgenommen, indem die Nachbarländer der Schweiz zusicherten, bis 1994 die Neat-Anschlüsse vertraglich festzulegen.

Zur Arbeit der Kommission: Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat sich mit diesem Abkommen während fünf Sitzungen intensiv befasst. Zunächst liess sie sich am 20. Februar 1992 durch den Vorsteher des EVED umfassend orientieren. Sodann nahm sie an den Hearings der ständerätlichen Kommission vom 31. August teil und beriet das Transitabkommen anlässlich ihrer Sitzungen vom 13. Oktober und 3. November 1992. Dabei diskutierte sie vor allem einige kritische Punkte und Verhandlungsergebnisse, die nicht ganz befriedigend ausgefallen sind.

So wurde festgestellt, dass das Ueberlaufmodell noch einer Konkretisierung bedarf, da insbesondere der Begriff «dringliche Güter» und die praktische Abwicklung dieses Modells geklärt werden müssen. Zu diesem Zweck wurde im November ein Verwaltungsabkommen abgeschlossen, welches die Details regelt, jedoch von der EG-Kommission und vom Bundesrat noch genehmigt werden muss. Seitens der Schweizer Transporteure wird nicht zu Unrecht kritisiert, dass das Ueberlaufmodell nur für Fahrzeuge gilt, welche in der EG immatrikuliert sind, dass schweizerische Fahrzeuge von diesem Modell keinen Gebrauch machen können und somit diskriminiert sind. Seitens des Bundesrates wurde darauf aufmerksam gemacht, dass bei einer anteilmässigen Aufteilung dieser täglichen 50 Fahrten für Schweizer Transporteure lediglich einige wenige Bewilligungen in Frage kämen, weshalb man geglaubt habe, eine solche Regelung vernachlässigen zu können.

Ein zweiter Mangel besteht zweifellos in der Befristung des Transitabkommens auf 12 Jahre, was seitens des Bundesrates auch gar nicht bestritten wird. Der Bundesrat seinerseits hatte eine Vertragsdauer von 20 Jahren angestrebt, ein Verhandlungsziel, das indessen leider nicht erreicht werden konnte. So sind wir mit der Situation konfrontiert, dass das

## 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	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.047
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1992 - 08:30
Date	
Data	
Seite	2587-2587
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 060

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.