

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 ausläuft, bevor die Neat überhaupt in Betrieb sein wird. Ob die EG dereinst das Transitabkommen in der gleichen Art erneuern wird, kann heute nicht gesagt werden. Dazu kommt, dass gemäss Artikel 18 Absatz 1 des Transitabkommens ein gemischter Ausschuss alle drei Jahre eine Ueberprüfung des Abkommens vornehmen muss. Eine Aenderung von wesentlichen Punkten, die sich aufgrund dieser Ueberprüfung aufdrängt, bedürfte indessen der Zustimmung der Vertragsparteien.

Ein weiterer Einwand betraf das Schicksal des Transitabkommens bei einem – allerdings vorläufig kaum wahrscheinlichen – Beitritt der Schweiz zur EG. Es ist nicht zu erwarten, dass in diesem Fall das Transitabkommen als selbstständiges Abkommen weiterhin Bestand haben würde. Der Bundesrat hat jedoch deutlich gemacht, dass auch in der EG hinsichtlich der Verkehrspolitik ein Gesinnungswandel im Gang ist, indem die schweizerische Transitverkehrsphilosophie vermehrt Anklang findet und deshalb zu erwarten ist, dass auch im Rahmen der Beitrittsverhandlungen zur EG Lösungen getroffen werden können, welche den im Rahmen des Transitabkommens ausgehandelten Bedingungen entsprechen dürften.

Zu längeren Diskussionen Anlass gab auch die Verkehrsabgabenpolitik. Hier wurde auf das Programm der EG hingewiesen, wonach ihr Besteuerungssystem für Strassentransporte in drei Etappen harmonisiert werden soll. In einer ersten Etappe sollen die Verbrauchssteuersätze auf Mineralölen angeglichen werden; in einer zweiten soll die Anlastung der Wegekosten bei Strassenfahrzeugen im Sinne einer Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen aufgrund von unterschiedlichen Regelungen rechtswirksam werden. Schliesslich soll in einer dritten Etappe ein harmonisiertes Besteuerungssystem eingeführt werden können, welches auch die externen Kosten inklusive der Umweltkosten berücksichtigen soll. Dabei ist es der Schweiz unbenommen – ich rapportiere diese Tatsache ohne Wertung –, eine Vorreiterrolle zu spielen, ihre Ideen in dieser Hinsicht auch einzubringen. Entsprechende Vorstösse wurden indessen in der Kommission abgelehnt.

Die Kommission stimmte dem Transitabkommen zunächst mit 18 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung zu. Nach dem Scheitern des EWR-Vertrages stellte sich für die Kommission aber erneut die Frage – sie wurde von verschiedenen Seiten aufgeworfen –, ob eine Ratifikation des Transitabkommens im heutigen Zeitpunkt sinnvoll sei, ob man nicht den letzten europapolitischen Trumpf ausspielen, ohne die Gegenleistungen in der Hand zu halten, die der EWR-Vertrag mit sich gebracht hätte.

Die Kommission trat deshalb am 14. Dezember nochmals zusammen, um diese Fragen im Beisein von Bundesrat Ogi nochmals eingehend zu erörtern. Sie kam dabei zu folgenden Feststellungen: Das bilaterale Transitabkommen ist unabhängig vom EWR-Vertrag ausgehandelt worden, ist rechtlich gesehen eigenständig und kann auch nach dem Scheitern des EWR-Vertrages in Kraft treten. Zwischen den beiden Abkommen besteht indessen ein politischer Zusammenhang, der vor allem dann Auswirkungen gehabt hätte, wenn die Schweiz dem EWR zugestimmt, das Transitabkommen jedoch abgelehnt hätte. Im vorliegenden, umgekehrten Fall, bei dem die Schweiz mit der Neat ihre Vorleistung erbracht hat, gibt es auch keinen politischen Grund, der eine der Vertragsparteien veranlassen könnte, die Ratifikation dieses Abkommens zu verweigern. Es gibt aber drei wichtige Schnittstellen des Transitabkommens mit dem EWR-Vertrag, die nach Ablehnung des letzteren vorläufig ungelöst bleiben: der gegenseitige Marktzugang der Unternehmer des Strassengüterverkehrs, die sogenannte Kabotage; die Liberalisierung des Luftverkehrs und die Anpassung der Abmessungen der Strassenfahrzeuge.

1. Zum Marktzugang: Artikel 13 des Transitabkommens sieht die Gewährung des Marktzugangs im Rahmen des EWR vor, oder gegebenenfalls nach Modalitäten, die im Rahmen eines bilateralen Abkommens festzulegen sind. Anhang 8 enthält einen Briefwechsel, der präzisiert, dass die Europäische Gemeinschaft und die Schweiz bei einem Nichtzustandekommen des EWR alsbald Verhandlungen über die gegenseitige Öffnung ihrer Verkehrsmärkte aufnehmen. Zuverlässige Aus-

sagen über Beginn, Verlauf, Abschluss und Ergebnis solcher Verhandlungen sind im heutigen Zeitpunkt kaum möglich. Verzögerungsmanöver, z. B. seitens gewisser Mitgliedstaaten, sind durchaus möglich.

2. Zum Luftverkehr: Mit dem EWR hätte die Schweiz das Luftverkehrsrecht der EG übernommen. Die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften wären ab 1. Januar 1993 in die westeuropäische Liberalisierung einbezogen gewesen. Gleich lange Spiesse wären gesichert gewesen, d. h. unsere Unternehmen hätten bezüglich Tarifen, Landerechten, Wettbewerbsregeln usw. die gleichen Bedingungen wie die EG-Luftverkehrsgesellschaften gehabt. Der schweizerischen Delegation ist es beim Abschluss der Transitverhandlungen gelungen, die EG zu einer gemeinsamen Erklärung über den Luftverkehr zu bewegen. Beide Seiten unterstreichen darin die Bedeutung einer fruchtbaren Zusammenarbeit und einer Liberalisierung des Luftverkehrs. Sie sind der Ansicht, dass auf der Grundlage des *Acquis communautaire* so bald wie möglich eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden muss.

Es handelt sich hier um eine vorsichtige politische Absichtserklärung der EG, für den Fall des Scheiterns der EWR-Abstimmung mit uns ein bilaterales Abkommen auszuhandeln, das der Schweiz so bald wie möglich den Einbezug in die westeuropäische Liberalisierung sichert. Die technischen Vorarbeiten für ein allfälliges bilaterales Abkommen sind bereits weit gediehen. Im jetzigen Zeitpunkt ist es jedoch schwierig, abzuschätzen, wie rasch die EG nach der schweizerischen Zurückweisung des EWR diese Absichtserklärung honorieren wird. Sicher ist aber, dass die nunmehr nötige bilaterale Lösung später wirksam und institutionell schlechter ausfallen wird als die EWR-Lösung. Auch sind Störmanöver einzelner EG-Mitgliedstaaten nicht auszuschliessen. In einem schwierigen, sich so rasch wandelnden Markt wie dem Luftverkehr können sich selbst kleinere Verzögerungen sehr nachteilig auswirken.

3. Die Anpassung der Abmessungen von Strassenfahrzeugen und die in Artikel 10 des Transitabkommens vorgesehenen Liberalisierungen im Strassengüterverkehr gelten lediglich für Fahrzeuge aus den Vertragsstaaten, nicht aber automatisch auch für schweizerische Fahrzeuge. Für inländische Fahrzeuge war eine entsprechende Regelung mit der Anpassung des SVG im Rahmen des Eurolex-Verfahrens vorgesehen. Dieses Vorhaben ist durch die Ablehnung des EWR-Vertrages obsolet geworden.

Um eine Diskriminierung der schweizerischen Fahrzeughalter trotzdem zu vermeiden, sollen die im Eurolex-Verfahren vorgesehenen Anpassungen des SVG nun unverzüglich im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren vorgenommen werden.

Die Kommission hat in diesem Sinne eine entsprechende Motion eingereicht und zählt darauf, dass der Bundesrat diese akzeptiert und dem Parlament speditiv eine Vorlage unterbreitet.

Die Kommission kam zum Schluss, dass das Transitabkommen trotz dieser noch offenen Probleme in dieser Session von den eidgenössischen Räten genehmigt werden sollte und lehnt einen Rückweisungsantrag ab.

Mit einer Verschiebung der Genehmigung würde der EG ein weiteres negatives Signal gegeben. Ein solcher Beschluss würde als weiteres Abkoppelungsmanöver der Schweiz gedeutet, welches künftige Verhandlungen auf verschiedensten Gebieten erschweren würde und deshalb unklug wäre.

Dagegen obliegt es nun dem Bundesrat, die im Transitabkommen vorgesehenen Verhandlungen mit der EG unverzüglich aufzunehmen, um die Liberalisierungen im Strassengüterverkehr und im Luftverkehr dennoch möglichst bald zu erreichen, sowie das SVG anzupassen. Dem Bundesrat muss es im Rahmen dieses Verhandlungsmandates auch überlassen bleiben, mit diplomatischem Geschick den richtigen Zeitpunkt für die Notifizierung der Ratifikation zu wählen.

Würdigung: Der Abschluss des Transitabkommens in der vorliegenden Form darf ohne Ueberheblichkeit als Erfolg der schweizerischen Diplomatie gewürdigt werden. Das Abkommen bringt bedeutende Liberalisierungen, ohne die wichtigsten Umweltschutzanliegen der Schweiz in Frage zu stellen. Es dürfte trotz Ablehnung des EWR-Vertrages, gestützt auf die

gemeinsame Erklärung der Vertragsparteien, dem Abschluss eines für die Swissair lebenswichtigen Luftverkehrsabkommens förderlich sein.

Anlässlich der Genehmigungsdebatte des Europäischen Parlamentes in Strassburg haben gemäss einer Zeitungsmeldung alle Fraktionssprecher die Standfestigkeit der schweizerischen und österreichischen Unterhändler gelobt, die erstmals den Abschluss eines ökologischen Transportvertrages ermöglicht habe. Das Abkommen müsste demnach gerade bei jenen auf ungeteilte Zustimmung stossen, welche die ökologischen Fragen zum Zentrum ihrer Politik gewählt haben. Eine Nichtratifizierung dieses Abkommens hätte höchst negative Auswirkungen nicht nur auf den Integrationsprozess, sondern auch hinsichtlich unserer Transitverkehrsphilosophie, die zu wesentlichen Teilen durch die Rücksicht auf wesentliche ökologische Anliegen geprägt ist. Insofern käme die Nichtratifizierung einem völlig unnötigen Eigentor der Schweiz gleich.

Ich empfehle Ihnen deshalb im Namen der grossen Mehrheit der Kommission, dieses Transitabkommen zu genehmigen.

Zur Genehmigung: Schliesslich ist festzuhalten, dass die Genehmigung dieses Transitabkommens in die abschliessende Kompetenz der eidgenössischen Räte fällt, da es befristet ist und weder den Beitritt zu einer internationalen Organisation noch eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung herbeiführt. Das fakultative Referendum ist somit in diesem Fall ausgeschlossen.

Der Ministerrat der EG hat das Transitabkommen am 30. November 1992 ohne Diskussion genehmigt, nachdem die Verkehrsminister bereits im Oktober grünes Licht gegeben hatten. Auch das Europäische Parlament hat zustimmend Kenntnis genommen.

Ich komme nun zum zweiten Abkommen, dem Uebereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen.

Dieses Abkommen stellt im wesentlichen eine Inventaraufnahme der wichtigsten Einrichtungen zur Bewältigung des internationalen kombinierten Verkehrs dar sowie die Rechtsgrundlage für die Verpflichtung zur Bereitstellung der notwendigen Infrastrukturen. Für die Schweiz bringt dieses Abkommen lediglich insofern eine Neuerung, als die schweizerischen Transitstrecken – auch gestützt auf eine völkerrechtliche Vereinbarung – in das europäische Konzept integriert werden. Ueberdies kommt damit einmal mehr die Bereitschaft des Auslandes zum Ausdruck, die für den kombinierten Verkehr notwendigen Infrastrukturen zu errichten.

Auch die Genehmigung dieses Abkommens fällt in die abschliessende Kompetenz der eidgenössischen Räte.

Die Kommission empfiehlt Ihnen die Ratifizierung mit 21 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung.

M. Poncet, rapporteur: Afin d'éviter de répéter en langue française ce qui vient d'être expliqué de manière détaillée en allemand, je ne me limiterai qu'à quelques points essentiels de cet accord, si vous le permettez.

La première question, pour ne pas dire la seule question importante qui se pose à propos de l'accord de transit, est naturellement celle de savoir ce que sont les conséquences pour cet accord du refus de l'Espace économique européen. Le rapporteur de langue allemande y a fait allusion tout à l'heure: bien que l'accord de transit et l'Espace économique européen aient eu, naturellement, des recoupements et des points communs à plusieurs titres, il s'agit de deux accords juridiquement indépendants et séparés. Par conséquent, l'échec de l'Espace économique européen, pour regrettable qu'il soit, n'affecte pas la validité de l'accord de transit en tant que telle.

En revanche, il est évident que l'échec de l'Espace économique européen a des conséquences fâcheuses au plan de l'accès au marché des transports, car aux dispositions qui étaient prévues à cet égard dans l'Espace économique européen, se substituent – uniquement, allais-je dire – celles de l'article 13 de l'accord de transit et, plus particulièrement, celles de son annexe 8. Dans l'article 13 de l'accord de transit, les parties ont déclaré leur intention, en cas d'échec de l'Espace économique européen, de s'accorder l'accès réciproque à leurs

marchés des transports, selon des modalités à définir dans le cadre d'un accord bilatéral. Et, à cet égard, l'annexe 8 de l'accord contient un échange de lettres entre la délégation suisse et la Communauté, à teneur duquel la Communauté et la Suisse, dans l'hypothèse où l'accord sur l'Espace économique européen ne se réaliserait pas, entameraient aussitôt des négociations en vue de s'accorder réciproquement l'accès à leur marché des transports, selon des modalités à définir. Et une déclaration conjointe est annexée au procès-verbal de l'annexe 8, déclaration par laquelle «la Communauté et la Suisse saisissent l'occasion de la conclusion des négociations sur les transports terrestres pour souligner l'importance d'une coopération fructueuse et d'une libéralisation dans le domaine des transports aériens. Elles sont d'avis qu'il faudra parvenir dès que possible à une solution satisfaisante sur la base de l'acquis communautaire».

Autrement dit, aux engagements spécifiques figurant dans l'Espace économique européen, se substitue à teneur de l'accord de transit un engagement de discuter, et rien d'autre. Mais pour le surplus, la validité de l'accord de transit n'est pas affectée en tant que telle.

Cela dit, les points saillants de cet accord peuvent être brièvement résumés comme suit: premier point, sa durée. L'accord de transit dure douze ans. La Suisse aurait souhaité qu'il eût une durée plus longue; elle n'a pas pu l'obtenir et – M. Fischer-Seengen y faisait allusion tout à l'heure – il va de soi que cela pose un problème, notamment en raison du fait que la réalisation des transversales alpines ne sera probablement pas terminée lorsque l'accord de transit arrivera à échéance.

Deuxième caractéristique de cet accord: l'accent mis sur le transport combiné. La notion même de transport combiné, notion qui paraissait exotique il y a quelques années encore, s'est maintenant imposée dans la réflexion communautaire, et c'est donc dans ce contexte que s'insère l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes, qui constitue le deuxième objet de notre discussion d'aujourd'hui.

Troisième caractéristique de l'accord de transit: c'est le maintien, à l'issue de la négociation, des points essentiels du point de vue de la délégation suisse, et il faut dire que cela n'allait pas de soi dans une négociation qui a été complexe et difficile. Ces points, ce sont l'interdiction ou le maintien de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche ainsi que le maintien de la limite à 28 tonnes. En ce qui concerne le premier point, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, l'annexe 6 du traité contient les exceptions. Ces exceptions sont à leur tour de deux catégories: il y a les exceptions sans autorisation spéciale qui s'appliquent dans le domaine des premiers secours en cas d'accident ou de catastrophe, et puis il y a des exceptions avec une autorisation spéciale, et il s'agit là essentiellement de denrées périssables. On peut donc dire que sur ce premier point le système auquel aboutit l'accord est un système équilibré et tout à fait acceptable du point de vue suisse. En ce qui concerne la limite à 28 tonnes, trois types d'exceptions ont été concédées par notre délégation. La première concerne les marchandises jusqu'à 40 tonnes, dans la zone proche de la frontière, c'est-à-dire dans un rayon de dix kilomètres de la frontière. La seconde concerne l'accès des véhicules de plus de 28 tonnes pour certains transports spéciaux, par exemple des marchandises indivisibles, du «catering» et d'autres.

Et enfin, la troisième et la plus importante catégorie d'exceptions concerne ce qu'il est convenu d'appeler le système du surplus, en français l'«Ueberlaufmodell». Ce système du surplus est lui-même soumis à quatre conditions: premièrement, il faut que la capacité ferroviaire du trafic combiné soit épuisée; deuxièmement, cet «Ueberlaufmodell» ne s'applique que sur l'axe Bâle–Chiasso; troisièmement, il s'applique à raison de 50 mouvements par jour dans chaque sens, c'est-à-dire 15 000 par année dans chaque direction; et enfin, il ne s'applique que pour des camions dits «verts», c'est-à-dire répondant aux normes communautaires de pollution les plus récentes. La quatrième et avant-dernière caractéristique de cet accord de transit, c'est un mécanisme institutionnel dont on peut dire

qu'il est somme toute satisfaisant. L'accord prévoit la constitution d'un comité mixte entre la Communauté et la Suisse. Ce comité est chargé de veiller à l'application de l'accord et à son bon fonctionnement. Tous les trois ans, à teneur de l'article 18, le comité mixte procédera à un réexamen de l'accord, pour ce qu'il en est en particulier de l'impact du trafic routier sur l'environnement, de l'imputation des coûts d'infrastructure et des capacités du transport combiné en comparaison avec celles du réseau routier.

On sait enfin – et il n'y a pas lieu d'y revenir – que le traité est complété par un accord trilatéral entre l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, sur l'amélioration du trafic combiné à travers les Alpes. Il n'est pas nécessaire non plus que je décrive ici dans le détail les infrastructures que la Suisse s'est engagée à réaliser. M. Fischer-Seengen a évoqué cet aspect des choses dans son rapport en allemand, et, pour le surplus, ce Parlement en a déjà abondamment débattu lors de ses travaux consacrés aux nouvelles transversales alpines.

En conclusion, l'accord de transit est un bon accord. C'est un accord dans lequel, certes, des concessions ont été faites de part et d'autre. Les négociateurs suisses ont fait un bon travail et il convient de les en remercier – et après tout puisque l'un d'entre eux au moins est dans cette salle – de les en remercier publiquement. C'est du bon travail.

Votre commission a examiné ce traité de manière approfondie, lors de plusieurs séances. Tout d'abord, elle a eu une orientation générale dans le courant du mois de février, donnée par le conseiller fédéral responsable, puis elle a entendu divers intervenants et elle a participé à ce qu'il est convenu d'appeler des «hearings» organisés par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats. La commission a ensuite siégé le 13 octobre, le 3 novembre, et M. Fischer-Seengen le rappelait tout à l'heure, elle a siégé pour la dernière fois lundi, afin d'examiner précisément les conséquences éventuelles du rejet de l'Espace économique européen sur l'accord de transit.

C'est donc après six séances de travail dont cinq au moins étaient des séances approfondies que la commission a, d'une part, rejeté par 18 voix contre 3 et une abstention la proposition de refuser l'accord de transit qui vous sera renouvelée tout à l'heure, et que la commission vous invite par conséquent à rejeter. D'autre part, la commission a voté l'approbation de l'accord de transit, par 18 voix contre 3 et une abstention, et enfin elle a voté l'approbation de l'accord trilatéral par 18 voix sans opposition, avec 4 abstentions. C'est ce que les rapporteurs de langue française et de langue allemande vous invitent à faire aujourd'hui.

M. Friderici Charles: Si l'accord sur le transit a été ratifié par la Communauté le 1^{er} décembre passé, tel n'a pas encore été le cas pour la Suisse, puisque notre conseil doit se prononcer précisément sur cette question. C'est dire qu'en vertu du droit international public les parties contractantes ne sont actuellement pas liées juridiquement; l'article 14 de la Convention de Vienne sur le droit des traités ne laisse planer aucun doute à cet égard. L'entrée en vigueur de l'accord est réglée par l'article 21; elle se fera dès que les parties contractantes se seront communiqué que les procédures nécessaires ont été accomplies. Contrairement à ce qu'on a pu lire ou entendre ici ou là, notamment dans l'«Agefi» du 9 décembre, par exemple, ou dans la bouche de la ministre hollandaise des transports, la Suisse n'a pas encore ratifié le traité et sa date d'entrée en vigueur n'est pas du seul ressort du Conseil fédéral.

Si la ratification intervient devant notre Chambre, le gouvernement n'aura pas d'autre choix que de la communiquer, à plus ou moins brève échéance, à la Communauté. Une temporisation, durant laquelle le Conseil fédéral essaierait de réparer le déséquilibre créé par l'Accord sur le transit à la suite du refus de l'EEE, paraît quasiment impossible. La question n'est pas vraiment juridique; l'article 24 de la Convention de Vienne sur l'entrée en vigueur des traités et l'article 78 sur les notifications et les communications ne prévoient pas de délais au terme desquels une déclaration de ratification doit être communiquée à la partie cocontractante. Toutefois, les principes généraux du droit des gens s'opposeraient à ce que le Conseil fé-

déral utilise le moyen de la non-communication pour retarder, voire empêcher l'entrée en vigueur de l'accord. C'est dire que si la Suisse souhaitait retarder l'application de ce traité, elle n'aurait pas d'autre choix que d'en retarder la ratification, c'est-à-dire l'approbation par notre conseil, le Conseil des Etats s'étant déjà prononcé.

Matériellement l'accord sur le transit n'est en rien lié à celui sur l'Espace économique européen. Ce dernier ne constituait pas une condition suspensive; il n'est d'ailleurs mentionné qu'à l'article 10 alinéa 3 de l'accord et encore sous réserve d'entrée en vigueur. On a donc bien affaire, sur le plan juridique, à deux traités séparés et indépendants. Le fait que la Communauté européenne ait toujours déclaré que les négociations sur l'EEE n'aboutiraient que si l'accord sur le transit aboutissait également, était un pur argument politique.

Le problème des annexes est intéressant. En vertu de l'article 22 de l'accord, les annexes en font partie intégrante. Pour ce qui nous concerne ici, l'annexe 8 entre en ligne de compte. Il y est souligné que la Suisse considère l'accès au marché comme un élément essentiel dans ses relations de transport avec la Communauté et que, au cas où l'Accord sur l'Espace économique européen ne serait pas ratifié par notre pays, les deux parties entament aussitôt des négociations en vue de s'accorder réciproquement l'accès à leur marché des transports selon des modalités à définir. Faisant partie intégrante de l'accord, cet engagement a valeur obligatoire pour les camps contractants qui ne peuvent s'y soustraire. Par ce biais des négociations pourraient être ouvertes sur l'ensemble des transports, des marchandises et des personnes, par voies terrestre et aérienne, voire fluviale. Cela pourrait permettre de négocier l'accès des camions de 40 tonnes suisses dans les pays de la Communauté européenne, voire également le cabotage. En revanche, cet engagement d'ouvrir des négociations ne permet pas de retarder la ratification de l'accord en tant que tel. Au contraire, cette ratification est la condition nécessaire pour que la Communauté européenne puisse être contrainte de tenir ses engagements et d'entamer des discussions.

Reste la question de la déclaration conjointe au procès-verbal qui souligne l'importance d'une coopération fructueuse et d'une libéralisation dans le domaine des transports aériens auxquelles il conviendrait de parvenir sur la base de l'acquis communautaire. Une telle déclaration, contrairement aux annexes, ne fait pas formellement partie de l'accord et n'a pas de valeur juridique. Ce n'est donc pas sur cette base-là que les problèmes de Swissair pourraient être examinés, mais seulement en fonction de l'annexe 8 mentionnée précédemment.

Concluons sur ce point purement juridique en disant que la ratification et par conséquent l'entrée en vigueur de l'accord ne dépendent plus maintenant que de la décision du Conseil national. Si elle survient, rien ne s'opposera à l'application du traité. Curieusement, cet accord, dont les aspects protectionnistes sont évidents pour la Suisse, représente toutefois une possibilité d'ouverture puisque, sur la base de l'une des annexes, la Communauté européenne serait contrainte d'ouvrir des négociations. Ces dernières restent donc possibles, même si la Suisse, pour l'instant, ne s'y retrouverait pas en position de force.

Comme nous le constatons ma proposition de renvoi au Conseil fédéral ne permettrait pas l'ouverture de négociations avec la Communauté européenne dans le domaine des transports terrestres, mais n'empêcherait en rien de négocier les conditions d'accès au marché pour nos compagnies aériennes. A ce titre ce n'est pas par hasard que le président de l'As-tag vous a fait cette proposition de renvoi.

D'après les contacts que nous avons avec les différents offices fédéraux concernés, il ne semble pas que le Conseil fédéral ait défini une position unanime dans la manière de traiter sans discrimination les transporteurs suisses et leurs collègues étrangers. En effet, l'accord sur le transit ne permettra pas aux véhicules suisses de bénéficier des avantages accordés aux véhicules étrangers. Les modifications de la loi sur la circulation routière, prévues et acceptées par les Chambres, le 9 octobre, dans le cadre du projet Eurolex, sont caduques, le vote du 6 décembre dernier ayant anéanti le travail de l'ad-

ministration et des Chambres fédérales. L'égalité de traitement entre les différents participants au marché des transports n'est donc plus garantie.

Si le Conseil fédéral s'est déjà prononcé sur l'ouverture des négociations destinées à permettre aux compagnies d'aviation suisses d'accéder au marché européen dans des conditions non discriminatoires, l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral de la police ne sont pas d'accord sur les exceptions qui peuvent être accordées par voie d'ordonnance, voire de directives, en matière de droit sur la circulation routière. Il faut, entre autres, craindre les discriminations suivantes: l'élévation de 2 à 5 pour cent de la marge de tolérance relative au poids des véhicules serait acquise pour les véhicules étrangers, pas pour les véhicules immatriculés en Suisse; les trains routiers européens pourraient circuler avec une longueur de 18,35 mètres, les suisses avec une longueur de 18 mètres; les véhicules frigorifiques européens seraient admis à la circulation avec une largeur de 2,60 mètres, les véhicules suisses avec 2,50 mètres; dans la limite des 28 tonnes, le poids toléré des camions européens à deux essieux serait de 18 tonnes, il en irait de même pour les remorques, les camions suisses étant limités à 16 tonnes et les remorques à 12 tonnes. On pourrait multiplier la citation de ces discriminations intolérables pour l'industrie suisse des transports routiers, la plus incroyable étant celle de l'interdiction faite aux véhicules suisses de bénéficier des exceptions prévues dans le modèle pour le surplus, «Ueberlaufmodell». Ainsi donc, les véhicules routiers de 40 tonnes appartenant à des entreprises suisses, qui ne pourraient trouver de place un jour sur une navette «Huckepack», devraient entreprendre un long détour par l'Autriche ou la France, alors que les entreprises de la Communauté pourraient continuer à traverser la Suisse, économisant ainsi un détour de 200 kilomètres au moins.

En conséquence, je demande au Conseil fédéral de prendre clairement position sur l'élimination de ces discriminations et, suivant la réponse qui sera faite à ma proposition, je serais prêt à retirer celle-ci pour permettre d'entreprendre sans tarder les négociations telles que prévues dans le traité. J'aimerais savoir notamment, Monsieur le Conseiller fédéral, comment vous entendez appliquer l'article 106 alinéas 5, 7 et 9 de la loi sur la circulation routière. J'attends précisément votre réponse sur ce point.

M. Caccia: Le groupe PDC dit oui aux trois accords qui nous sont soumis. Il constate d'ailleurs que le Conseil des Etats les a déjà acceptés à l'unanimité. Il est pour l'approbation immédiate de ces accords et il est prêt à régler les problèmes posés par la non-adhésion de la Suisse à L'Espace économique européen. Nous sommes donc contre la proposition de M. Friderici de renvoyer cet accord au Conseil fédéral. Nous constatons que, finalement, nous sommes face aux conséquences d'un vote dont le résultat a été favorisé par ceux-là mêmes qui se plaignent aujourd'hui. La non-adhésion à l'Espace économique européen pose une série de problèmes relatifs à l'application de cet accord.

Nous jugeons cet accord de façon très positive, surtout si on considère le contexte dans lequel il a été négocié et nous pouvons dire aujourd'hui que nous avons heureusement au moins cet accord dans nos relations avec la Communauté européenne. Bien sûr, il y a des problèmes pour l'aviation civile, pour l'accès au marché, mais nos négociateurs ont prévu précisément le cas où la Suisse n'aurait pas adhéré à l'Espace économique européen et ont déjà de quelque façon entrouvert une porte pour négocier des accords sectoriels dans ces deux domaines. Nous exprimons donc notre reconnaissance à M. Ogi, conseiller fédéral, et à la délégation qui a négocié cet accord pour les résultats obtenus. Mais je voudrais souligner que le mérite ne se borne pas à ces accords.

M. Ogi, conseiller fédéral, avec son équipe, a donné des impulsions essentielles, parallèlement à celles qui sont venues de l'Autriche, pour faire évoluer la politique européenne des transports. J'ai fait quelques expériences personnelles au Conseil de l'Europe ainsi que dans d'autres forums et j'ai pu constater que – il y a quatre ou cinq ans encore – le climat était très mauvais, très négatif à l'égard des revendications des

pays alpins, en particulier des revendications autrichiennes et surtout suisses. J'ai eu la possibilité de le vérifier à quelques occasions, soit lors d'un symposium à Cologne il y a trois ans, soit dans un colloque organisé par le Conseil de l'Europe à Innsbruck sur le trafic de transit à travers les Alpes. J'ai pu noter, avec M. Ogi qui était présent, que finalement c'était la Conférence paneuropéenne sur les transports de Prague à la fin du mois d'octobre de l'année passée qui a marqué une évolution assez évidente dans cette politique européenne des transports. On a entendu pour la première fois à Prague l'expression d'une préoccupation croissante pour les problèmes de l'environnement. On a entendu des propos assez convaincants en faveur de la revalorisation des chemins de fer. On a entendu l'expression de la volonté de la promotion du trafic combiné et aussi de la volonté politique d'entamer la discussion difficile sur l'internalisation des coûts extérieurs, soit en relation avec l'infrastructure, soit avec l'environnement.

Ce sont précisément les thèmes qui apparaissent dans les accords que nous sommes en train de discuter. L'évolution en cours a encore été montrée il y a exactement une semaine. Le 2 décembre, la Commission de la Communauté européenne a présenté un nouveau document sur la politique des transports, destiné à la consultation communautaire. Dans la nouvelle conception des transports qui apparaît dans ce document les chemins de fer et les transports combinés ont la priorité. On requiert la transparence des coûts avec la prise en considération des coûts d'infrastructure et des coûts d'environnement. On considère les accords avec la Suisse et l'Autriche comme des modèles à suivre pour des accords avec d'autres états d'Europe.

Nous nous réjouissons de cette évolution et nous sommes même surpris par la rapidité avec laquelle elle s'est accomplie. Je crois pouvoir dire que nous sommes sur la bonne voie. Certes, le chemin est long et les difficultés nombreuses. Pour une promotion efficace des chemins de fer, il faut de nouvelles infrastructures au niveau européen, il faut assainir les anciennes, surtout en Europe centrale et orientale, il faut une évolution technique, soit sur le matériel roulant soit sur les systèmes de sécurité, et il faut surtout une standardisation poussée au niveau européen. Pour une utilisation optimale des investissements tant ferroviaires que routiers, la standardisation doit être harmonisée dans les deux domaines afin que le trafic combiné puisse évoluer. Il faut aussi une organisation européenne, avec le support des moyens les plus modernes de la télématique si l'on veut vraiment arriver à l'exploitation optimale des investissements faits dans les deux secteurs.

Pour éviter une évolution quantitativement désastreuse des transports, il faudra trouver la volonté politique de pratiquer jusqu'au bout la vérité des coûts, c'est-à-dire des coûts répondant aux règles de l'économie de marché. Même dans le domaine de l'environnement, ces accords nous donnent un petit aperçu de l'évolution en cours pour ce qui est du développement de camions à faibles émissions, et là encore les démarches de l'Autriche et de la Suisse ont produit des résultats très confortables à mon avis.

En conclusion, nous ne sommes évidemment pas devant une oeuvre d'art créée en toute liberté par un artiste, mais devant un accord négocié en essayant de concilier des intérêts divergents entre beaucoup de pays européens, mais aussi à l'intérieur de notre pays. Il me semble que, décidément, le résultat est bon. C'est pourquoi nous vous proposons instamment d'approuver ces trois accords, qui laissent au Conseil fédéral la marge de manoeuvre nécessaire pour entamer les nouvelles discussions que le refus de l'Espace économique européen rend nécessaires.

Giezendanner: Es tut mir gut, einmal an dieses Rednerpult zu kommen und dem Bundesrat und seinen Leuten ein Kompliment zu machen. Mit wenigen Ausnahmen, die allerdings für uns im Transportgewerbe recht gewichtig sind, hat das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement mit seinem Vorsteher, Herrn Bundesrat Ogi, hervorragende Arbeit geleistet. Das Kompliment geht auch speziell an den Delegationsleiter, Herrn Dr. Fagagnini. Ich bin zuversichtlich, dass er als Generaldirektor bei den SBB mit gleicher Härte wirken wird.

Mit dem Transitvertrag bekommt die Schweiz nichts, aber sie gibt auch relativ wenig. Freie Fahrt für 40 Tonnen schwere Fahrzeuge ist vorderhand kein Thema mehr, wenigstens nicht offiziell. Mit dem Ueberlaufmodell wurde eine praktikable Lösung getroffen, deren Auswirkungen man im Alltag auf den Strassen nicht spüren wird. Schon heute fahren ja viele ausländische Camions mit 40 Tonnen unerlaubterweise in und durch die Schweiz.

Wie Sie wissen, bin ich ein vehementer Gegner von 40-Tonnen-Lastwagen auf unseren schweizerischen Strassen. Ich bin es aber zugegebenermassen nur aus Eigennutz oder besser gesagt aus Eigenschutz. Ökologisch gesehen sollte man sogar mit 50-Tonnen-Fahrzeugen verkehren. Das führte zu einer Reduktion der Lastwagentransporte. Holland ist ein Beweis dafür. Durch eine Öffnung der Schweiz für 40-Tonnen-Lastwagen würde unser Land im Transitverkehr von einer Welle ausländischer Camions überflutet, die unseren strengen Vorschriften nicht entsprächen. Der kombinierte Verkehr wäre mit einem Stoss tot.

Ein Wermutstropfen im Abkommen ist das Ueberlaufmodell, d. h. die Diskriminierung der Schweizer Unternehmer. Vielleicht aber hat Herr Bundesrat Ogi ein Weihnachtsgeschenk für sie bereit, eine Ueberraschung.

Worin die Diskriminierung liegt, erkläre ich Ihnen an einem Beispiel: Im Rahmen des Ueberlaufmodells dürfen Unternehmer aus dem EG-Raum unter bestimmten Voraussetzungen mit 40 Tonnen schweren Lastwagen durch unser Land fahren; zugelassen sind 15 000 Fahrzeuge pro Jahr oder 50 Lastwagen pro Tag in jeder Richtung. Dabei müssen die Lastwagen unseren Umweltschutzvorschriften entsprechen und die nötige Motorenkraft aufweisen. Zudem muss es sich um Termin- und bzw. um verderbliche Güter handeln.

Ich mache kaum Schlechwerbung, wenn ich Ihnen sage, dass meine Unternehmungsgruppe ausländische Niederlassungen hat. Nehmen wir an, dass zwei meiner Kühllastwagen in Pavia sind und Tomaten für den Raum Düsseldorf zu laden haben. In Pavia stehen die Lastwagen, weil sie hochwertige Kunststoffe aus dem Raume Köln nach Mailand brachten, Kunststoffe für die Computer-Industrie, die sich in unverarbeitetem Zustand nicht auf über 6 Grad erwärmen dürfen. Der eine LKW trägt ein Kölner Nummernschild und ist auf den Namen der ausländischen Tochtergesellschaft eingetragen, der andere trägt eine Aargauer Nummer und ist in der Schweiz auf meinen Namen immatrikuliert. Die Tomaten sind reif und müssen anderntags oder spätestens am Tag darauf in den Regalen stehen. Was ist nun in Zukunft zu tun, wenn wir heute das Transitabkommen genehmigen?

Unser in der BRD immatrikulierter, 40 Tonnen schwere Lastwagen – übrigens entsprechen alle unsere Lastwagen, die im Ausland immatrikuliert sind, in bezug auf den Umweltschutz den schweizerischen Normen – fährt von Pavia nach Chiasso und kann dann allenfalls aufgrund einer Bewilligung im Rahmen des Ueberlaufmodells durch die Schweiz nach Köln fahren. Dabei legt er eine Strecke von total rund 900 Kilometern zurück. Der Schweizer Lastwagen andererseits braucht eine sogenannte Sendbewilligung, von denen es in der Schweiz etwa hundert gibt, fährt via Oesterreich über den Brenner nach München und Düsseldorf. Dabei legt er eine Strecke von rund 1450 Kilometern zurück.

Sie werden nun sagen, dieser Lastwagen hätte doch via Chiasso per Huckepack mit der rollenden Landstrasse durch die Schweiz nach Basel und Köln gelangen können. Das stimmt aber nicht, denn dieser Lastwagen hat eine Höhe von 4 Metern und kann somit nicht verladen werden. Dazu kommt als weiteres grosses Handicap, dass unsere Fahrzeuge bis 17 Uhr in Chiasso auf der Bahn stehen müssen, wenn sie den Zug erreichen sollen; der nächste Zug fährt erst am kommenden Morgen. Das ist leider die Realität.

Diese Situation veranlasst zum Nachdenken über die Solidarität gegenüber dem Schweizer Unternehmer einerseits und gegenüber dem Unternehmer aus dem EG-Raum andererseits. Der Schweizer Lastwagen verbraucht, weil er über den Brenner fahren muss, 300 Liter Dieseltreibstoff mehr als der deutsche. Nun gut, ich hoffe, wie gesagt, auf ein grosszügiges Geschenk von Herrn Bundesrat Ogi!

Eine andere Diskriminierung im Transitverkehr sehe ich in der Lastwagenbreite von 2,6 Metern. Zur Illustration komme ich auf das Beispiel mit einem in der BRD und einem in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeug zurück. Dabei handelt es sich um Trägerfahrzeuge für Wechselaufbauten, also Fahrzeuge, die normalerweise für den kombinierten Verkehr eingesetzt werden. Diese Wechselaufbauten sind Container, die normalerweise per Bahn nach Italien befördert werden. Beide Fahrzeuge haben – um beim erwähnten Beispiel zu bleiben – in Köln Kühlaufbauten geladen, um auf Termin – nach dem Schlagwort «just in time» – Kunststoffe nach Mailand zu bringen. Die Kühlaufbauten sind, wie in Europa üblich, 2,6 Meter breit. Im EG-Raum darf der Schweizer Lastwagen die breiten Kühlaufbauten übernehmen.

In Pavia laden dann meine zwei Fahrzeuge keine Fracht – es hat keine auf dem Markt – und fahren leer nach unserem Lagerhaus in Rothrist. Hier wollen sie Fracht übernehmen, der eine für Destinationen im Raum Köln, der andere für Destinationen in der Schweiz. Beide Lastwagen kommen aus Italien und sind 2,6 Meter breit; der eine ist, wie gesagt, mit einem deutschen und der andere mit einem schweizerischen Nummernschild versehen. Geraten sie dann im Kanton Uri in eine Polizeikontrolle, passiert folgendes: Der deutsche Lastwagen wird kontrolliert und gemessen, freundlich wünscht man dem Lenker des 2,6 Meter breiten Fahrzeugs gute Fahrt. Dem Schweizer Lastwagen aber, der gleich breit ist wie der deutsche, wartet eine Busse, weil er nicht zugelassen ist. Ich hoffe nun, dass sich der Bundesrat dieser Probleme sofort annimmt. Auch die Gesamtgewichte für Anhänger und Motorwagen, sowie die Gewichtstoleranz wären zu diskutieren. Sie haben ja meinen Kollegen von der Astag, Herrn Friderici Charles, bereits gehört.

Ich vertraue dem Bundesrat. Er hat uns versprochen, sich der Sache anzunehmen. Insofern bin ich überzeugt, dass die Diskriminierung aus der Welt geschafft wird. Das schweizerische Transportgewerbe ist wichtiger denn je. Ich hoffe auch, dass Sie den Text der Kommissionsmotion bereits gelesen haben, der von meinem Kollegen Fischer-Seengen erarbeitet worden ist. Wenn Sie der Ueberweisung dieser Kommissionsmotion zustimmen, ist sichergestellt, dass wir nicht diskriminiert werden.

Ich vertraue also dem Bundesrat und hoffe auf die Solidarität im Parlament.

Im Namen der einstimmigen Auto-Partei-Fraktion beantrage ich Ihnen, das Transitabkommen zu genehmigen.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Es scheint mir richtig, dass Sie die kritischen Anmerkungen unsererseits jetzt hören und nicht erst hinterher, wenn Sie Ihre Statements abgegeben haben. Deshalb habe ich darauf gepocht, dass – wie ursprünglich abgemacht – mein Minderheitsantrag zu Geschäft 92.047 jetzt erläutert wird.

Das Transitabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz wurde im Herbst des letzten Jahres abgeschlossen und am 2. Mai 1992 unterzeichnet. Wir hätten uns gewünscht, dass dieses Abkommen vor der Abstimmung über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale hier im Parlament diskutiert worden wäre, was seinerzeit vom Büro des Nationalrats abgelehnt wurde.

Unterdessen ist die Neat-Vorlage von Volk und Ständen gutgeheissen worden, was wir selbstverständlich respektieren und in unserem Minderheitsantrag, der weder auf Nichteintreten noch auf Rückweisung lautet, mitberücksichtigt haben.

Selbstverständlich nahmen wir auch zur Kenntnis, dass der Ministerrat der EG am 30. November 1992 das Transitabkommen endgültig genehmigt hat. Es ist darum zu spät, das Ganze noch einmal neu aufrollen zu wollen, auch wenn wir nach wie vor der Ansicht sind, der Vertrag sei vom Bundesrat, vom Ständerat und von der Mehrheit der vorbereitenden Kommission allzu positiv dargestellt worden. Und dies bedarf der Korrektur.

Schliesslich änderte sich die Situation mit dem ablehnenden Entscheid zum Europäischen Wirtschaftsraum noch einmal, und zwar nachdem dieser Ablehnungsantrag bereits eingereicht worden war. Auch dies blieb – wie Sie noch sehen wer-

den – für die Haltung der Kommissionsminderheit nicht ohne Folgen. Gestatten Sie mir aber dennoch, im Interesse der Sache und der Urteilsbildung die zahlreichen Negativpunkte aufzuzeigen.

Das Abkommen enthält unseres Erachtens allzu viele grosszügige Konzessionen an die EG; es kann keineswegs von einem Verhandlungserfolg für die Schweiz die Rede sein. Kommt dazu, dass der Vertrag nach zwölf Jahren ausläuft. Und schon jetzt werden in Brüssel Stimmen laut, denen dieser Vertrag zu weit geht und die wieder reinen Tisch haben wollen, wenn der Beitritt der Schweiz zur EG diskutiert werden soll.

Folgende Punkte des Abkommens sind unseres Erachtens unannehmbar oder unbefriedigend:

1. Der kombinierte Verkehr wird nicht etwa durch eine Anhebung der Beiträge des Strassenverkehrs gegenüber dem Schienenverkehr wettbewerbsfähig gemacht, sondern durch Subventionierung des Schienengüterverkehrs. Das hat folgende Nachteile: Warentransporte werden generell und auf Kosten des Steuerzahlers noch attraktiver. Eine Umlagerung auf die Bahn findet kaum statt, da der Strassenverkehr ja nicht teurer wird, und weder Strassen- noch Schienentransporte zahlen die effektiven Kosten, die sie verursachen.

2. Das Transitabkommen verlangt von der Schweiz, innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren seien beide Transitachsen zu bauen, was faktisch bedeutet, dass mit beiden gleichzeitig begonnen werden muss. Das ist für jeden unternehmerisch Denkenden ein Schlag ins Gesicht. Wir stellen also Kapazitäten auf Vorrat bereit und wissen nicht einmal, ob sie dann auch ausgelastet werden. Während der Bauzeit fallen Riesensummen von Anleihen an, die verzinst werden müssen und nicht amortisiert werden können. Die zweifelhafte Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels soll ja aufrechterhalten werden und wird auch von der EG ausdrücklich gefordert.

3. Der Vertrag schreibt uns vor, das Nationalstrassennetz nicht nur fertig zu bauen, sondern bei Bedarf auch zu verbessern, d. h. im Klartext: verbreitern und Ausbau auf getrennte Spuren beim Gotthardtunnel. Da in Deutschland und im übrigen EG-Raum immense Autobahn-Ausbauvorhaben bestehen, wird der dadurch erzeugte Mehrverkehr bald nach einer zweiten Tunnelröhre rufen.

4. Kaum haben wir die Gewichtslimiten und die Breitenvorschriften für Lastwagen gelockert bzw. erweitert, stehen schon wieder neue Forderungen auf Erhöhung der Maximalbreiten, -längen und -gewichte an. Bei dringlichen Transporten – «just in time» und verderbliche Güter – werden Ausnahmen für schwerere Fahrzeuge gestattet und zudem das Sonntags- und Nachtfahrverbot durchlöchert.

5. Unsere Emissionsnormen gelten nicht für gewichtsmässig zugelassene Fahrzeuge aus dem EG-Raum. Damit werden unsere Abgasvorschriften unterlaufen.

6. Leerfahrten dürfen keiner Beschränkung unterliegen, sind wie Güterverkehr zu betrachten. Es ist also nicht einmal möglich, die Transportunternehmer zu einem Fahrtenpool anzuhalten. Eine Steuerung über die Abgabenpraxis wird auch nicht gestattet sein.

7. Die Schweiz kann gegenüber dem rasch wachsenden Transitverkehr nur Massnahmen ergreifen, wenn diese ebenfalls für den inländischen Binnenverkehr gelten. Die notwendige, zwingende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wird zusätzlich an dieser Vorschrift scheitern.

8. Das in Artikel 15 des Transitabkommens festgehaltene Diskriminierungsverbot ist ein ganz verhängnisvolles Prinzip, das uns generell verbietet, eine eigene, namentlich ökologische Verkehrspolitik zu entwickeln und auch durchzusetzen.

Wenn also dieser Vertrag als übergeordnetes Recht in Kraft tritt, frage ich mich, was unsere Volksbegehren bei Verkehrsfragen noch wert sind, denn Völkerrecht bricht bekanntlich Landesrecht.

Alle diese Mängel verdienen es nicht, mit einem Ja quittiert zu werden, auch nicht mit einem kritischen Ja, wie es zurzeit grosse Mode ist. An Verträgen, die einmal gutgeheissen worden sind, kann man hinterher nicht wieder Vorbehalte und Reklamationen anbringen.

Dennoch ist die Minderheit der Kommission zur Auffassung gelangt, mit der Ablehnung des EWR-Vertrags sei die Lage

eine etwas andere geworden. Gewiss hat sich das Transitabkommen dem Buchstaben nach nicht verändert, aber eine ganze Reihe von Negativpunkten verliert an Gewicht, weil unserem Land jetzt wieder mehr Handlungsspielraum und Entscheidungsfreiheit bewahrt bleibt. Manches wird dadurch relativiert und kann gar wieder selber geregelt werden. Die Schweiz geht als Vertragspartnerin des Transitabkommens gestärkt aus dem EWR-Nein hervor. Die Stellungnahme des Souveräns wird mehr Wirkung zeitigen als eine gutmütige Verhandlungsdelegation in Brüssel.

Der Bundesrat darf und soll nun auch – unter Hinweis auf die Abstimmung vom 6. Dezember – etwas selbstbewusster das Anrecht aller Völker auf die Erhaltung und Gestaltung ihres eigenen Lebensraumes geltend machen. Dieser Anspruch wird bei den europäischen Völkern auf guten Boden fallen und Schule machen.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben anlässlich der Wahlfeier als erster Magistrat offiziell erklärt, dass Sie den EWR-Entscheid des Souveräns nicht nur respektieren, sondern auch bereit sind, ihn als neue Ausgangslage für Ihre weitere Politik zu betrachten. Dafür sind wir Ihnen dankbar und möchten Ihnen für diese Zusicherung auch einen Schritt entgegenkommen. Wir halten an unserem Ablehnungsantrag nicht mehr fest. Auch wir können zu gegebener Zeit loslassen. Das heisst noch lange nicht «Schnellzug nach Brüssel». Der Geist des EWR-Vertrages und der Geist der heutigen EG ist der gleiche, und beide sind die Ausgeburten einer übersteigerten Mobilität.

Allerdings stimmen wir dem Transitvertrag aus den vorhin genannten Gründen nicht zu. Wir werden uns der Stimme enthalten und ziehen somit den Ablehnungsantrag zurück.

Wanner: Ich nehme die Schlussfolgerung vorweg: Die FDP-Fraktion stimmt dem vorliegenden Transitabkommen zu und ersucht Sie gleichzeitig, alle anderslautenden Anträge abzulehnen. Kollege Mühlemann wird sich im Detail dazu noch äussern. Allerdings – ich komme am Schluss noch darauf zurück – haben wir eine kritische Frage respektive Anmerkung in bezug auf die Ratifizierung des vorliegenden Abkommens.

Mit Fug und Recht: Das Transitabkommen verdient unsere Zustimmung. Diese Zustimmung wird durch einige kleinere Mängel nicht getrübt oder beeinträchtigt, die – wie bei allen gleichen oder ähnlichen Vertragswerken – jeweils mit übernommen werden müssen.

Kehren wir kurz zu den ursprünglichen Voraussetzungen zurück. Als die Verhandlungen um dieses Transitabkommen begannen, verlangte die EG unter anderem einen Korridor für 40-Tonnen-Lastwagen durch unser Land. Wenn wir das heutige Ergebnis ansehen, auch in anderen Bereichen, lässt es sich nicht nur sehen, sondern es ist eine beachtliche Leistung, die hier einmal lobend erwähnt werden darf. Für uns ist dies keine Selbstverständlichkeit, vor allem deshalb nicht, weil wir wissen, dass dieses Transitabkommen wohl sehr gut ist, allerdings auch erkaufte werden musste, mit der Neat, der das Volk unlängst mit grosser Mehrheit zugestimmt hat. Wir wissen ja, dass diese Neat unter anderem Voraussetzung zum vorliegenden Transitabkommen war.

Damit ist auch der eindeutige politische Wille einer Mehrheit in unserem Land manifest geworden, einen Beitrag zur Lösung dieser europäischen Transportproblematik – wenn Sie so wollen – zu leisten. Hierzu sind wir unter anderem durch unsere geografische Lage prädestiniert.

Allerdings – ich möchte das nicht verhehlen –: Ein Schwachpunkt dieses Transitabkommens ist die Befristung. Diese Befristung – ich bin zu dieser Ueberzeugung gelangt – musste aus verschiedenen Gründen eingegangen werden. Man kann sie durchaus von zwei Seiten betrachten. Persönlich bin ich überzeugt, dass die Befristung kein eigentliches Hindernis darstellt, weil die Verkehrsphilosophie der EG in einigen Jahren wahrscheinlich noch nicht deckungsgleich mit der unsrigen sein wird, aber eine Annäherung erfahren dürfte. Alle diese Ueberlegungen haben uns bewogen, Ihnen zu beantragen, dem Transitabkommen zuzustimmen.

Zur Frage der Ratifizierung: Nach der Ablehnung des EWR-Vertrages sind zwei Problemkreise entstanden: der eine betrifft den Zugang des schweizerischen Transportgewerbes

zum europäischen Markt, der andere die Landeerlaubnisse unserer nationalen Luftfahrtgesellschaft. Wir sind uns bewusst, dass hier für den Bundesrat Handlungsbedarf entstanden ist, und möchten an und für sich anregen, dass man mit der Ratifizierung zuwartet, bis namentlich im Bereich des Luftverkehrs ein befriedigendes Abkommen ausgehandelt worden ist. Wir wissen aber auch, dass wir keinen Moment das Risiko eingehen dürfen, allenfalls Nachverhandlungen zum Transitabkommen führen zu müssen. Es wird vor allem dem politischen Fingerspitzengefühl des Bundesrates anzuvertrauen sein, ob er hier das Instrument der verzögerten Ratifizierung einsetzen will.

Wenn ich schon das Wort habe – das sage ich nicht mehr als Fraktionssprecher –, möchte ich mich noch zu den Angriffen von Herrn Giezendanner von gestern äussern – er ist zwar nicht im Saal; er kann es aber im Protokoll nachlesen, falls er das zu tun gedenkt –: Er hat mir vorgeworfen, als Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hätte ich gefährliche Aeusserungen gemacht, die in einer bekannten Zeitung erschienen seien.

Dazu drei Dinge: Ob eine Aussage gefährlich ist im Sinne von Herrn Giezendanner, muss wohl der Direktbetroffene selber entscheiden. Ob eine Aussage vertretbar ist, darüber kann man in guten Treuen zweierlei Meinung sein und streiten. Ob sie richtig ist, beweist dann allenfalls die Geschichte. Ich unterziehe mich aber ohne weiteres dem Verdikt von Herrn Giezendanner. Er hat mir sektorielle Inkompetenz vorgeworfen. Ich meinerseits gestehe ihm eine hohe und abschliessende Kompetenz in der Frage der Lastwagenbreite durchaus zu.

Mühlemann: Der Transitvertrag hat nicht nur eine verkehrstechnische Dimension, sondern eine grosse aussenpolitische Bedeutung. Wir haben uns in unserer Fraktion lange überlegt, ob wir dieses Geschäft nicht auf die Märzsession verschieben sollten, angesichts der Tatsache, dass durch den negativen EWR-Entscheid doch eine neue Lagebeurteilung notwendig ist. Wenn wir das nicht tun, hängt das damit zusammen, dass unsere Europapolitik eine gewisse Kontinuität braucht. Wir dürfen jetzt im Ausland nicht weitere Zeichen der Unsicherheit setzen.

Wenn der Binnenmarkt in der Mitte des nächsten Jahres funktionieren wird, dann haben wir eine schmale Verbindungsbrücke nach Europa, und das ist der Freihandelsvertrag von 1972. Die nächste Brücke wird der Transitvertrag sein. Diese Brücken müssen wahrscheinlich weiter ausgebaut werden. Ob so etwas wie ein zweiter EWR-Vertrag entstehen wird, weiss heute niemand, schon gar nicht, ob je EG-Vollbeitrittsverhandlungen eröffnet werden können.

In dieser Beziehung gilt es, pragmatisch vorzugehen. Wir zählen auf Sie, Herr Bundesrat Ogi, dass Sie diesen stärksten Trumpf, den wir haben, nicht vorzeitig ausspielen. Begehen Sie nicht noch einmal den Fehler des Bundesrates, dass Sie zu früh etwas zusichern. Ihr Entscheid vom 22. Mai 1992, das Gesuch um die Aufnahme von EG-Beitrittsverhandlungen einzuleiten, war verhängnisvoll. Auch wer zu früh kommt, den bestraft das Leben. Wir zählen darauf, dass Sie hier zur rechten Zeit den richtigen Trumpf ausspielen, wenn wir in weitere Verhandlungen kommen werden.

Das ist der Grund, warum wir hier jetzt zustimmen. Wir haben keinerlei Verständnis für die europapolitische Purzelbaumpolitik der Grünen Partei. Wer in der Kommission den Ablehnungsantrag ins Auge fasst, nachher über Nacht den Vollbeitrag zur EG proklamiert und dann mit einem Weder-Fisch-noch-Vogel-Antrag des Herrn Schmid Peter hier auftritt, ist völlig unglaublich geworden.

Ich darf Sie bitten, in der Europapolitik den Bundesrat zu unterstützen und ihn gleichzeitig zu bitten, in dieser Frage eine klare Haltung einzunehmen. Wir müssen wieder festen Boden unter die Füsse bekommen.

M. Schmied Walter: En ratifiant les accords de transit, la Suisse entend relever le défi en matière de politique des transports. Grâce à l'engagement de la diplomatie helvétique, une utopie est devenue réalité dans la mesure où ces accords de transit introduisent une nouvelle conception des transports à

l'échelle européenne. En fait, il n'est pas présomptueux d'affirmer que ces accords, conclus entre la Communauté européenne d'une part, l'Autriche et la Suisse d'autre part, ont exercé une influence certaine sur la formation de nouveaux accents dans la politique de la CE en matière de transports. Des négociations menées âprement durant plus de trois ans sont à l'origine de la mutation de toute une philosophie. Grâce à elles, il sera possible à l'avenir de transférer progressivement le transport à longue distance des marchandises de la route au rail.

Le succès est d'autant plus grand qu'à l'origine des discussions personne ne voulait y croire, excepté bien sûr M. Ogi, conseiller fédéral. Les médias le condamnaient alors unanimement, l'accusant de jeter le discrédit sur notre pays parce qu'il tenait ferme à la limite des 28 tonnes. Aujourd'hui, le pari est largement gagné et le résultat suscite l'admiration. Il fallait le faire, il fallait oser! Monsieur le Conseiller fédéral, au nom des générations futures, nous vous disons merci.

Les accords de transit ont été développés et négociés indépendamment du Traité sur l'Espace économique européen. L'UDC en prend acte avec satisfaction et préconise l'acceptation de ces trois accords. Bien sûr, quelques voix éparses diront que ces accords ne sont pas satisfaisants, qu'ils ne contiennent pas toutes les conditions souhaitées par notre pays, qu'ils sont limités dans le temps. C'est vrai: le produit n'est certes pas parfait en tous points, mais nous sommes convaincus, quant à nous, que la limite du réalisable a bien été atteinte. Précisons simplement qu'il a fallu plus de 30 projets pour en arriver là. Par ailleurs, chaque accord, qu'il soit bilatéral ou multilatéral, n'est toujours qu'un compromis devant tenir compte des intérêts de toutes les parties en jeu. En l'occurrence, vouloir négocier un accord meilleur comme le suggérerait M. Schmid Peter, tout en respectant équitablement les intérêts de la CE, relève tout simplement de l'illusion, et je le remercie d'avoir été prêt à retirer sa proposition de rejet. Il n'appartient d'ailleurs pas à notre organe politique d'en modifier les contenus. Aussi, seul un parlement irresponsable rejetterait de tels accords après que le peuple suisse ait accepté récemment les transversales ferroviaires.

Objectivement, nous reconnaissons que dans douze ans, lorsque ces contrats arriveront à terme, nous ne disposerons plus d'aucune garantie. Toutefois, nous croyons que le changement de cap enregistré dans la philosophie des transports européens est tout simplement irréversible. La question centrale est bien de savoir si la CE admettra encore la limitation des 28 tonnes à l'échéance du contrat. En fait, cela dépendra moins de la CE que des performances de transit dont pourra faire preuve notre pays dans douze ans. C'est pourquoi il est si important, pour nous, de réaliser les nouvelles transversales ferroviaires le plus rapidement possible afin d'honorer les promesses que nous avons faites à la CE.

Comme nous le relevions déjà, c'est en toute connaissance de cause et en toute indépendance d'esprit que le peuple suisse s'est prononcé par 63 pour cent des voix en faveur des nouvelles transversales ferroviaires alpines. Il revient maintenant aux organes politiques et administratifs la responsabilité de réaliser rapidement ce projet d'envergure. Nous affirmons avec insistance que nous n'admettrons pas le blocage du dossier tel que cela fut le cas pour «Rail 2000», par exemple. Le temps presse, et les travaux sont urgents. Du temps que 274 000 poids lourds ont traversé le Gothard en 1989, un million de poids lourds ont traversé le Brenner. Ces chiffres sont symptomatiques.

En finançant, par nos seuls moyens, un projet de dimensions européennes, nous démontrons notre ferme volonté de contribuer à résoudre la politique des transports à l'échelle du continent.

Cela mérite d'être relevé, vu que la mobilité des personnes et des marchandises à l'échelle européenne ne dépend que faiblement de notre pays. De surcroît, la durée de transit à travers la Suisse sera ramenée de 5 heures à un peu plus de 3 heures. Deux ombres, qui planent malheureusement sur le tableau, ont été évoquées. La première, c'est l'exception autorisant le passage de 30 000 poids lourds de 40 tonnes, soit 50 véhicules par jour et par direction, n'est valable que pour les transpor-

teurs des pays de la CE et discrimine, à l'évidence, les transporteurs suisses. Ici, la Suisse peut corriger le tir au niveau interne.

Deuxièmement l'accord prévoit le libre passage en Suisse des camions frigorifiques européens d'une largeur de 2,6 mètres. M. Giezendanner a évoqué ce problème. Nous demandons les modifications nécessaires de la loi sur la circulation routière afin d'introduire rapidement la même largeur pour les véhicules suisses.

Finalement, reste la réglementation du trafic aérien suisse qui doit être solutionnée à satisfaction, même si cela ne ressort pas explicitement du texte de l'accord passé avec la CE. Une déclaration commune figurant au procès-verbal dudit accord évoque cette possibilité. S'il est vrai que cette déclaration n'engage pas juridiquement la CE, nous considérons, quant à nous, que cette dernière est un partenaire loyal et nous nous satisfaisons de cet engagement formel. Ceci est d'autant plus valable que le Parlement européen a, lui, déjà ratifié l'accord sur lequel nous discutons.

Aussi en conclusion, nous préconisons la ratification de tous les accords de transit qui nous sont soumis.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion wird dem Transitabkommen sowie dem europäischen Uebereinkommen zustimmen.

Kollege Jaeger wird sich anschliessend ausführlicher zu weiter gehenden Perspektiven äussern, die im Zusammenhang mit diesen Transitabkommen stehen.

Der vorliegende Vertrag ist sicher nicht optimal, aber es wurde durch das Bemühen von Bundesrat Ogi ein Optimum erreicht. Wir anerkennen ausdrücklich, dass die 28-Tonnen-Limite sowie das Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen weiter gelten werden. Wir danken dem neuen Bundespräsidenten und seinem Stab für das Erreichte. Es ist in der heutigen Zeit nicht selbstverständlich, dass man über lange Zeit hin Resultate erzielt, die befriedigend sind.

Andererseits wird wohl im Zusammenhang mit dem europäischen Binnenmarkt, der ja auch ohne Schweiz realisiert wird, die Verkehrszunahme eine Tatsache werden. Die Schweiz ist als Alpenland prädestiniert, anderen Ländern mit einer viel geringeren Besiedlung und vor allem mit einer anderen Topographie zu zeigen, was es heisst, auf Granit zu beissen, auf Granit zu beissen im wörtlichen und im übertragenen Sinn.

Mit der Annahme des Neat-Beschlusses haben wir die Voraussetzung zur Verwirklichung des Transitabkommens geschaffen. Leider bleibt, wie so oft und eigentlich immer, natürlich ein Bündel von Fragen offen. Vorab ist es jetzt die Frage, ob das Hauptziel erreicht wird, nämlich für den Langstrecken-Güterverkehr wirklich die Bahn zu benutzen. Vor allem gebe ich ausdrücklich der Hoffnung Ausdruck, dass es eine sinnvolle Auslastung zwischen den beiden Transitachsen am Gotthard und auf der Simplon-Lötschberg-Linie geben wird. Darin eingeschlossen ist der Wunsch, dass die SBB und die BLS die Zusammenarbeit ausbauen. Wir können es uns nicht leisten, dass wegen einem Stück Privatbahn die Lötschberglinie nur beschränkt benutzt wird. Ich hoffe, dass der Bundesrat sich hier auch bemüht, das Seinige dazu zu tun.

Im übrigen wünsche ich dem Bundesrat weiterhin viel Geschick in den Verhandlungen, z. B. in bezug auf die Simplon-Südrampe. Es braucht auch im Hinblick auf die Zivilluftfahrt Verhandlungsgeschick.

Noch ein Wort zur Vertragsdauer von zwölf Jahren: Wir erachten diese Dauer nicht nur als Nachteil. Falls die angestrebten Ziele mehr als nur erreicht würden, dürften nachfolgende Verhandlungen noch bessere Bedingungen ergeben. Wir haben festgestellt, dass dieses Transitabkommen europäisch anerkannt wurde. Die gute Aufnahme bei den andern Partnern anlässlich der Ratifizierung, ja die schon gezeigte Signalwirkung können wir dankbar zur Kenntnis nehmen.

Jaeger: Seit mehr als drei Jahren befasste ich mich an meinem Institut intensiv mit Transitfragen. Wir haben in der Projektstudie Hauser den Transittitel gemacht, wir haben die St. Galler Regierung in Transitfragen beraten; ich darf mich als objektiven Insider bezeichnen. Ich möchte aufgrund meiner Einschätzung sagen, dass Herr Ogi als Verkehrsminister und

seine Verhandlungsmandatare sich mit dem, was sie hier erreicht haben, ganz grosse Verdienste erworben haben. Ich glaube, das kann man nur abschätzen, wenn man auch etwas hinter die Kulissen gesehen hat. Die Situation ist doch relativ klar. Wenn diese Verkehrsrestriktionen – nämlich die 28-Tonnen-Limite, die Zeitrestriktionen, das Nachtfahrverbot und jetzt die 50 Lastwagen hin und her pro Tag –, wenn also diese drei Eckpfeiler wegfallen, ist unser Land mit einer Transitverkehrsnachfrage von über 25 Millionen Tonnen konfrontiert. Das ist fast mehr als zehnmal mehr, als wir heute haben. Das schafft unser Land gar nicht. Von daher gesehen ist es die einzige Möglichkeit, überhaupt aus der verkehrspolitischen Sackgasse herauszukommen.

Ich möchte aber nicht verhehlen, dass wir damit langfristig die Probleme noch nicht gelöst haben. Ich erlaube mir, hier auch einige zukunftsgerichtete Überlegungen anzustellen. Wir haben ja Artikel 18, die Evolutionsklausel. Alle drei Jahre kann dieses Transitabkommen weiterentwickelt werden, d. h., dass wir – gerade mit Blick auf die nötige Umlagerung von der Strasse auf die Schiene – neue Lösungen mit ins Auge fassen müssen, und zwar marktwirtschaftliche Lösungen.

Wir haben in diesem Sinne auch einen Vorschlag unterbreitet. Ich möchte diesen ganz kurz skizzieren: Wahrscheinlich muss die Zukunft darin liegen, dass wir das Gesamttransitvolumen begrenzen und steuern sollten, und zwar über eine Zertifikatslösung. Das heisst: Im Rahmen eines Gesamtkontingentes würden individuelle Durchfahrtsrechte, sogenannte Transit-Zertifikate, abgegeben. Das wäre eine marktwirtschaftliche Lösung und würde dem Rechnung tragen, dass das Recht des Transits ein knappes Gut ist und deshalb einen entsprechenden Preis erforderlich machen würde. Die Vorteile sind nicht zu bezweifeln, ich kann Ihnen dazu sieben Stichworte nennen:

1. Es ist ordnungspolitisch konform und eine marktwirtschaftliche Lösung.
 2. Der Mehrverkehr, der über das Gesamtvolumen hinausginge, kann auf die Schiene verlegt werden; das würde dort die Preissituation verbessern.
 3. Europapolitisch hat diese Lösung eine Negotiabilität; die EG hat bereits positiv signalisiert, dass sie solchen Lösungen nicht verschlossen wäre.
 4. Die Feinststeuerung wäre möglich; man könnte das Angebot entsprechend dem sich ausdehnenden Neat-Angebot anpassen.
 5. Wir hätten weniger bis keine Leerfahrten mehr.
 6. «Grüne» Lastwagen könnten belohnt werden; wir könnten die Gewichtslimits fallenlassen und könnten im Bereich der ökologisch verbesserten Technik tatsächlich etwas tun.
 7. Nicht zuletzt kommt es zu Einnahmen aus diesen Zertifikaten, die auch zur Finanzierung der externen Kosten verwendet werden können, die durch den Transitverkehr entstehen.
- Nun, das sind Zukunftsperspektiven. Ich bin überzeugt, dass wir in dieser Richtung gehen müssen. Ich bin überzeugt: Auch Sie, Herr Bundesrat, werden schon bald die Gelegenheit haben, über solche Ideen konkret Verhandlungen zu führen. Ich möchte aber trotzdem festhalten, dass wir bei all diesen Perspektiven und auch bei der Einsicht in die Notwendigkeit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sehen müssen: Jetzt haben wir nur diese Möglichkeit, die auf dem Tisch des Hauses liegt.

Und nun noch einige politische Anmerkungen: Ich muss schon sagen: Eigentlich habe ich gemeint, dass ich heute einen Streit führen müsste mit Vertretern der SVP, also mit Herrn Frey Walter und mit Herrn Blocher. Aber das ist nicht der Fall. Ich muss mich leider an meine Kolleginnen und Kollegen aus der Grünen Partei wenden.

Ich muss schon sagen, Frau Diener und Herr Schmid Peter: Ich weiss nicht so recht – ich stehe dem Sport nahe, Herr Bundesrat Ogi auch –, soll ich Sie jetzt noch der Politik zuordnen? Ich habe eher das Gefühl, dass Kunstturnen Ihre neue Disziplin ist oder auch Denise Biellmann, unsere Prouettenkönigin, vor Neid erblasst, wenn sie Ihre Sprünge sieht. Gestern haben Sie sich noch zusammen mit Herrn Blocher dafür stark gemacht, möglichst ja nichts mit der EG zu tun zu haben. Heute lese ich in der Zeitung: Nichts wie los, so rasch wie möglich in die EG hinein! Also, Sie machen das hervorragend!

Aber eines möchte ich Ihnen sagen: Wenn Sie aus einer ökologischen Position heraus den Transitvertrag kritisieren, so heisst das mit Blick auf Ihre Pirouettenpolitik, dass man bei Ihnen immer schauen muss, dass man auf dem neuesten Stand bleibt. Im Moment sind Sie gerade nicht mehr ganz dagegen, sondern nur noch für Enthaltung. Das kann aber schon bald wieder ändern. Trotzdem haben Sie den Vertrag noch kritisiert. Da müssen Sie sich einfach bewusst sein, dass das so einfach nicht geht, wenn Sie Ihre Politik durchbringen wollen. Herr Schmid Peter, man könnte jedes einzelne Ihrer Argumente, das Sie vorhin angeführt haben, widerlegen.

Es geht um das Grundsätzliche. Es geht darum, zu verhindern, dass wir uns dieser Transitlawine aussetzen. Das Transitabkommen ist die einzige Möglichkeit, dies zu verhindern. Herr Fagagnini oder Herr Bundesrat Ogi können Ihnen das erklären. Gehen Sie doch einmal hin und lassen Sie sich diese Dinge dort erklären. Sie sehen die Zusammenhänge nicht. Ich muss schon sagen: Grüne Politik habe ich früher verstanden als Denken in Zusammenhängen, als vernetztes Denken. Aber heute stelle ich von dem nichts mehr fest. Es sind nur noch Turnübungen: Kunstturnen, Slalomfahren; Sie sind wirklich unsere besten Sportvertreter im Parlament. Sie sollten an die nächste Olympiade gehen.

Stalder: Das Transitabkommen ist für die Fraktion der Schweizer Demokraten/Lega dei Ticinesi eine recht zwiespältige Sache. Wir bezweifeln nicht, dass die Absicht für eine gute Qualität des Abkommens beim Bundesrat und bei der Verwaltung vorhanden war; aber durchgesetzt haben sie sich leider zu wenig. Vorleistungen wie die Neat und das Fertigstellen der Autobahnen genühten offenbar nicht, um die Qualität dieses Abkommens zu verbessern.

Positiv ist, dass die 28-Tonnen-Limite beibehalten wurde, ebenso, grundsätzlich, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Die negativen Punkte aber sind: das vielzitierte und sogar gerühmte Ueberlaufmodell – wir sind da ganz anderer Meinung –, ebenfalls keine Limiten für 28-Tonnen-Transporte, keine Limiten für die Leerfahrten. Auch die kurze Geltungsdauer des Vertrages kann nicht befriedigen. Daraus ziehen wir das Fazit: Wenn wir die Vorteile und die Nachteile gegeneinander abwägen, kann das Abkommen nicht befriedigen.

Trotz dem Nein am 6. Dezember müssen wir die Lage so beurteilen, dass offenbar in der nächsten Zeit mit neuen Verhandlungen über diesen Vertrag keine bessere Lösung gefunden werden könnte.

Die Motion der Kommission, die Herr Fischer-Seengen erwähnt hat, möchten wir im Eurolex-Paket behandeln und nicht vorziehen. Der Rückweisungsantrag Friderici Charles hat ebenfalls keine Vorteile zu bieten.

Unsere Fraktion ist für Eintreten auf diese Vorlage, wird sich aber in Würdigung der dargelegten Gründe der Stimme enthalten.

Kombinierter Verkehr: Die Zielsetzungen des Abkommens über den kombinierten Verkehr sind vom Grundsatz her richtig. Hingegen gibt es auch hier recht grosse Zweifel anzumelden. Die Durchsetzbarkeit ist für uns ein sehr wichtiger Punkt, und wir hegen Zweifel, dass sich dieses Abkommen in die Tat umsetzen lässt. Zudem bemängeln wir, dass im Plan auf Seite 30 der Botschaft die Verbindung Singen–Schaffhausen fehlt.

Die Einstellung der EG ist mangelhaft in dem Sinne, dass die EG in keiner Weise bereit ist, den kombinierten Verkehr, die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, wirklich zu fördern. Das ist ein ganz empfindlicher Mangel.

Das zeigt auch die Einstellung der EG generell. Die EG empfiehlt, im europäischen Raum 12 000 Kilometer neue Autobahnen zu bauen. Aber Empfehlungen für die Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene hat die EG nicht. Das sind keine guten Voraussetzungen zur Umlagerung des Güterverkehrs, eben vom Grundsatz her nicht.

Weil aber – auch wie im vorhergehenden Abkommen – ein Aushandeln eines besseren Vertrages nicht in Aussicht gestellt werden kann, ist die Fraktion der Schweizer Demokraten/Lega dei Ticinesi für Eintreten, wird sich aber auch hier der Stimme enthalten.

Vollmer: Auch die SP-Fraktion kommt zu einer differenzierten Beurteilung dieses Transitvertrages. Wir stimmen ihm trotzdem mit voller Ueberzeugung zu. Wir meinen aber, dass das Parlament mit der Zustimmung zu diesem Transitabkommen seine Aufgaben noch nicht erfüllt hat. Flankierende Massnahmen werden wichtig sein, unter anderem sind bereits mit den Postulaten Vorschläge auf dem Tisch. Auch im Zusammenhang mit der Alpen-Initiative werden wir über eine mögliche flankierende Massnahme diskutieren können. Wir würdigen das Abkommen aber gesamthaft durchaus als gutes Verhandlungsergebnis, als guten Verhandlungserfolg unseres Landes. Da können wir ohne Abstriche auch dem zuständigen Bundesrat Ogi gratulieren, dass er mit diesem Abkommen ein grosses Stück persönlichen Erfolg für sich verbuchen kann.

Die Ausgangslage für die Schweiz war nicht einfach. Sie war sehr schwierig, wenn wir uns daran erinnern, wie gross der Druck von seiten europäischer Staaten auf die schweizerische Transitpolitik war. Wir anerkennen deshalb, dass dies Kerstücke des Abkommens – das Festhalten an der 28-Tonnen-Limite, das Festhalten am Nacht- und Sonntagsfahrverbot – als sehr positiv und sehr hoch eingeschätzt werden müssen. Einzig diese Limiten sind heute für die günstige Verkehrsteilung in der Schweiz zwischen der Schiene und der Strasse im Alpentransit verantwortlich. Das vorgesehene Ueberlaufmodell ist zwar nicht ganz unproblematisch; hier muss man in der Praxis dann noch einiges nachbessern. Wir glauben aber, dass doch genügend Sicherungen schweizerischerseits eingebaut sind. Unseres Erachtens hat dieser Transitvertrag auch ohne EWR seinen grossen Stellenwert, um so wichtiger ist er gerade ohne EWR-Vertrag. Gerade in der Verkehrspolitik werden wir früher oder später von der EG wieder eingeholt. Wir übernehmen mit dem Transitabkommen jetzt ja auch verbindlich ein ganz grosses Stück von der in der Eurolex-Gesetzgebung vorgesehenen Anpassung an den Acquis communautaire im Bereiche des Strassenverkehrsgesetzes. Es ist an sich ein Schönheitsfehler – unter demokratischen Aspekten –, dass wir hier als Parlament ohne Zustimmung des Volkes das Strassenverkehrsgesetz in gewissen Teilen aushöhlen müssen, neue Normen einführen müssen, ohne dass das Volk zustimmen kann. Wir erachten aber diese Anpassung der Normen als durchaus verträglich in der gesamten Würdigung dieses Transitabkommens.

Wichtig für uns bleibt, dass die Neat, welche das Schweizervolk beschlossen hat, mit dem Transitabkommen ihre flankierende Massnahme erhält. Das Transitabkommen stellt sicher, dass die Nachbarländer mit den entsprechenden Bahninfrastrukturen, mit den entsprechenden Terminals mithelfen, die Neat zum wirkungsvollsten Instrument unserer Transitpolitik zu machen.

Wir kommen auch zu einer positiven Einschätzung dieses schweizerischen Transitabkommens, wenn wir es mit der österreichischen Lösung vergleichen. Wir meinen, dass Oesterreich wahrscheinlich bedeutend mehr Konzessionen machen musste und damit eine schlechtere Ausgangslage hat, um in Zukunft diesen Verkehr bewältigen zu können.

Wir wollen aber als Sozialdemokraten nicht verschweigen, dass wir aus unserer Sicht einige Punkte des Transitabkommens als Schwachstellen bezeichnen müssen. Die kurze Geltungsdauer von zwölf Jahren wurde bereits angeführt, obwohl wir da überzeugt sind, dass wir so oder so im Rahmen zukünftiger Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft gerade dieses Transitabkommen wieder diskutieren müssen und uns diese zwölfjährige Geltungsdauer insofern wahrscheinlich schon früher einholen wird. Das Transitabkommen – und das ist zweifellos eine Schwäche – bringt keine Beschränkung des 28-Tonnen-Transits. Im Gegenteil, der Transit-Strassengüterverkehr wird von der Schweiz garantiert und soll in gewissen Bereichen sogar noch erleichtert werden.

Das ist angesichts der neuesten Zahlen über den Transitverkehr, die uns seit dieser Woche vorliegen, äusserst problematisch: Allein im letzten Jahr hat der Strassengütertransit um satte 17 Prozent zugenommen, und die Bahn verzeichnete gleichzeitig ein Minus von 8 Prozent im Transit. Wir sind gegenwärtig in einer negativen Entwicklung bezüglich dieser

Transitverkehrsströme. Gerade diese Zahlen zeigen aber auch, dass eine Entwicklung im negativen Sinn auch ohne Transitabkommen im Gange ist.

Vor diesem Hintergrund erwarten wir von Bundesrat und Parlament entsprechendes Handeln. Wir meinen, es sei angezeigt, konkrete flankierende Massnahmen zu diesem Transitabkommen zu beschliessen. Da geht es in erster Linie um die sogenannte Kostenanlastung, also um fiskalische Massnahmen. Diese wären auch absolut konform mit marktwirtschaftlichen Grundsätzen. Es geht uns keineswegs um die Schröpfung des Strassengüterverkehrs zugunsten des allgemeinen Bundeshaushaltes, sondern einzig und allein um eine gerechte Anlastung der verursachten Kosten dieses Strassengüterverkehrs. Solange die Durchsetzung dieser Kostenwahrheit nicht erfolgt, kann man nicht von Marktwirtschaft sprechen. Auch der öffentliche Verkehr wird mit dieser Verzerrung der Kosten immer mehr in tieferen Zahlen hineinbugsiert.

Das Transitabkommen sieht in Artikel 12 zwar ausdrücklich vor, dass diese Kostenanlastung in einer zweiten Phase auch die Umweltkosten berücksichtigen soll, und zwar, wenn immer möglich, europäisch koordiniert. Das ist zweifellos eine vernünftige Vorgabe. Wir meinen aber, dass die Schweiz hier vermehrt voranschreiten müsste, dass die Schweiz – sollte sich europäisch koordiniert in kürzerer Frist eine solche gemeinsame Kostenanlastung nicht realisieren lassen – auch vorangehen müsste.

Wir haben hier aufgrund der alten Situation besondere Verhältnisse und meinen, dass wir den Artikel 12 möglichst grosszügig und dynamisch interpretieren müssten. Das Transitabkommen hindert uns nicht daran, eine Politik der Kostenanlastung voranzutreiben, die auch eine vollständige Kostenwahrheit beinhaltet. Wir erachten es als wichtig, dass wir als schweizerisches Parlament dem Bundesrat noch vermehrt Aufträge in dieser Richtung erteilen und dass wir diese Transitpolitik – gerade die Nachteile aus dem Transitvertrag mit der zusätzlichen Erleichterung und der Garantie des 28-Tonnen-Korridors – mit diesen flankierenden Massnahmen korrigieren. Es braucht hier unseren eigenen Willen. Wir haben den entsprechenden Spielraum. Wir können uns nicht hinter Europa verstecken. Wir müssen tun, was wir innenpolitisch für richtig halten.

Die SP unterstützt deshalb dieses Transitabkommen. Wir erwarten aber von diesem Parlament und vom Bundesrat, dass sie rechtzeitig Signale geben, dass sie bereit sind, im Bereich dieser Kostenanlastung mehr zu tun als bisher, auch mehr, als in diesem Abkommen vorgesehen ist.

Erlauben Sie mir noch einige Bemerkungen zu dem, was auch der deutschsprachige Kommissionssprecher am Schluss seines Referats angehängt hat: Er hat einer vollständigen und zusätzlichen Liberalisierung des Strassengüterverkehrs das Wort geredet. Wir wissen, dass wir demnächst auch eine entsprechende Motion aus der Verkehrskommission zu behandeln haben. Wir finden es aber völlig verkehrt, jetzt einer zusätzlichen Liberalisierung des Strassengüterverkehrs das Wort zu reden, angesichts der Situation wie sie sich realpolitisch aufgrund des Transitverkehrs ergibt, angesichts der Schwächen, die im Transitabkommen mit dieser Transitgarantie für 28-Tonnen-Lastwagen enthalten sind.

Im Gegenteil: Das Transitabkommen muss die Basis dafür sein, dass wir in Zukunft – das war auch die Zielsetzung des Bundesrates – unseren Transitverkehr umweltfreundlicher abwickeln können; umweltfreundlicher abwickeln wird in Zukunft auch heissen, dass wir diesen Transitverkehr reduzieren müssen. Die entsprechenden Instrumente haben wir vorgegeben. Sie liegen im Bereich der fiskalischen Massnahmen.

Dort, wo wir autonom sind, sollten wir unseren Spielraum ausnützen und nicht unnötig einer zusätzlichen Liberalisierung das Wort reden. Wir müssten eine Transitpolitik entwickeln, die unseren Umweltanforderungen gerecht wird. Das Transitabkommen ist hiezu der erste Schritt. Wir erwarten aber, dass der zweite Schritt, die Realisierung der Kostenwahrheit und damit eine Reduktion des Transitverkehrs, so rasch wie möglich erfolgt.

Frau Diener: Die grüne Fraktion anerkennt sehr wohl, dass Sie, Herr Bundesrat Ogi, versuchen, der EG den kombinierten

Verkehr schmackhaft zu machen. Es ist sicher auch mit Ihr Verdienst, dass die EG vor wenigen Tagen den Vorrang der Eisenbahn und des kombinierten Verkehrs mindestens einmal verbal bestätigt und ein umfassendes Verkehrskonzept in die gemeinschaftliche Vernehmlassung geschickt hat.

Trotzdem – müssen wir sagen – bleiben wesentliche ungelöste Probleme und unbeantwortete Fragen im Verkehrsbereich zurück. Denn auch die neu angetönte Verkehrspolitik der EG basiert nicht primär auf dem Wunsch nach vermehrtem Umweltschutz, sondern letztlich auf der Furcht vor dem Infarkt der Verkehrswege. Es geht in der eben angetönten europäischen Verkehrspolitik nicht primär um die Verminderung der schädlichen Auswirkungen der Mobilität, sondern um die Verkehrsverflüssigung, um die Verbesserung der Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger und somit letztlich einmal mehr um die Vergrösserung der Mobilität. Wenn es dann gilt, nach den Worten Taten aufzuzeigen, zeigt sich, wie z. B. bei der Frage der Strassenbenützungsabgaben, dass bis jetzt auch in der EG keine Einigung erzielt werden konnte.

Betrachten wir heute den Transitvertrag und das trilaterale Abkommen, so fällt uns auf, dass nirgends Hinweise und Auskunft zu finden sind, mit welchen Vorstellungen und Verhandlungsmandaten für die 28-Tonnen-Limite und das Sonntags- und Nachtfahrverbot unsere Delegation eigentlich in die Diskussion eingestiegen war.

Um ein Vertragswerk würdigen zu können, wäre es für uns notwendig zu wissen, in welchen Punkten eine unseren Vorstellungen entsprechende Einigung erzielt wurde und wo letztlich die EG-Vorstellungen durchgekommen sind. Auffallend ist auf jeden Fall, dass der vorliegende Transitvertrag von der EG in seiner Wirkung zurzeit völlig anders beurteilt wird als von Ihnen, Herr Bundesrat Ogi.

Der Europäische Ausschuss für Verkehr fragt zum Beispiel, ob es im Interesse des Umweltschutzes für die Schweiz nicht vorteilhafter gewesen wäre, auf die 28-Tonnen-Begrenzung zu verzichten und statt dessen mit der Gemeinschaft ein Oekopunkte-Modell zu vereinbaren, wie es im Abkommen mit Österreich vorgesehen ist.

Ihre Ansicht, Herr Bundesrat Ogi, dass der Transitvertrag das Wachstum des alpendurchquerenden Schwerverkehrs beschränke, teilt dieser Ausschuss in keiner Weise: «Angesichts der Tatsache, dass der Transit durch Österreich mit einem wenig beladenen oder leer fahrenden LKW die volle Zahl von Oekopunkten kostet, der Transit durch die Schweiz mit einem solchen Fahrzeug aber völlig frei ist, muss nunmehr mit der Entwicklung eines gewissen Umwegverkehrs durch die Schweiz gerechnet werden.» Eine Aussage also, die Ihrer Interpretation dieses Vertrages völlig entgegenläuft.

Interessant sind auch die Aussagen der EG bezüglich des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur: «Seitens der Gemeinschaft muss wegen dem Subsidiaritätsprinzip und der daraus resultierenden Kompetenzverteilung darauf hingewiesen werden, dass die Gemeinschaft sich nur im Rahmen ihrer begrenzten rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten verpflichten kann, zum Aufbau der betreffenden Infrastruktur beizutragen.»

Interessant ist auch die Frage bezüglich Wartezeit bei einer Freigabe der Schweiz für 40-Tonnen-Lastwagen. Sie teilen die Einschätzung mit, dass «schon eine Wartezeit von 3 Stunden nicht mehr akzeptabel» sei.

Was die Mängel des Transitvertrages aus unserer Optik betrifft, hat sich Peter Schmid zum Antrag der Minderheit geäussert. Ich möchte trotzdem einige Worte dazu sagen: Die Verpflichtung, die Lötschberg-Neat und die Gotthard-Neat gleichzeitig zu bauen, ohne Rücksicht auf unsere volkswirtschaftlichen Möglichkeiten und den Nachweis, dass wirklich so grosse Schienenkapazitäten benötigt werden, ist für uns störend. Die EG verpflichtet sich nämlich demgegenüber zu keinerlei zeitlich festgelegten baulichen Massnahmen für die Verbesserung des europäischen Bahnsystems, auch nicht für solche, die schon begonnen worden sind.

Es wird der Schweiz verboten, den ausländischen Transitverkehr gegenüber dem Binnenverkehr in irgendeiner Weise zu benachteiligen. Das heisst, der 28-Tonnen-Verkehr darf ohne Beschränkung zunehmen. Die Zahlen des letzten Jahres spre-

chen Bände: 1991 hat der LKW-Verkehr im Transitbereich um 13,2 Prozent zugenommen. Im Transitvertrag verpflichtet sich die Schweiz ebenfalls zur Fertigstellung und Verbesserung des Nationalstrassennetzes, ohne die Frage nach der umstrittenen Express-Strasse durch die Stadt Zürich oder die Frage nach der zweiten Röhre am Gotthard explizit davon auszunehmen.

Die Preise im Bahnverkehr müssen gegenüber dem Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sein, wie es in Artikel 8 des Transitabkommens verlangt wird. Das mag für eine erste Phase der Verkehrsverlagerung einleuchten. Längerfristig ist dies jedoch sicher der falsche Weg; er wird volkswirtschaftlich zu untragbaren Belastungen führen und verhindern, dass dem Verkehr endlich seine effektiven Kosten angelastet werden.

Ich möchte Sie deshalb fragen, Herr Bundesrat Ogi: Warum wurde eigentlich nicht das Umgekehrte verlangt: dass der Strassenverkehr den Bahntarifen gleichgestellt werden muss via Einbezug der externen Kosten? Diese Gewichtung zeigt doch ganz deutlich, dass oberste Priorität nach wie vor die Strasse geniesst, nicht die Schiene und schon gar nicht der Umweltschutz.

Dass wir unsere neue Schwerverkehrsabgabe mit der EG zu koordinieren haben, dass wir EG-Lastwagen mit einer 28-Tonnen-Limite zur Durchfahrt durchlassen müssen, auch wenn diese nicht den schweizerischen Abgasnormen entsprechen, und dass es uns verboten wurde, eine obligatorische Leerfahrtenbörse einzurichten, weil jede Behinderung der Leerfahrten untersagt wird, sind weitere Punkte unserer Kritik.

Ein ganz wichtiger Punkt scheint uns ebenfalls der zu sein, dass die Neat eigentlich heute noch eines unserer wichtigsten Verhandlungspfähder ist. Im Transitvertrag wird dieses Pfand *tel quel* aus der Hand gegeben.

Trotz all dieser Vertragsmängel zuungunsten der Schweiz haben Sie, Herr Bundesrat Ogi, im Oktober dieses Jahres der EG ein weiteres Entgegenkommen gezeigt. Die 300 Franken, die uns die «40-Töner» mit einer Ausnahmegewilligung entrichten sollten, sollen offenbar auf knappe 50 Franken reduziert werden.

Für die grüne Fraktion ist diese weitere und zusätzliche Subventionierung des Lastwagenverkehrs unverständlich und volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt. Darum unsere Frage: Stimmt das, und welches sind allenfalls die Gründe dafür?

Inhaltlich hat dieser Transitvertrag aus unserer Sicht sehr viele Mängel. Warum wir ihn trotzdem nicht ablehnen, hat Peter Schmid ausführlich begründet. Die grüne Fraktion wird sich geschlossen der Stimme enthalten.

Den Rückweisungsantrag von Herrn Friderici Charles zur Vorlage 92.047 lehnen wir ab, weil er in Richtung einer Neuaushandlung geht und wir im Moment nicht der Meinung sind, dass Neuaushandlungen Verbesserungen im Bereich unserer Wünsche möglich machen.

Zum Schluss noch zwei Worte; das eine zu Herrn Mühlemann: Er hat uns vorgeworfen, wir machten einen EG-Purzelbaum. Ich denke, Herr Mühlemann, wir stehen durchaus immer noch auf unseren Füßen. Aber wir bewegen uns. Wir bewegen uns vorwärts, was offensichtlich einigen von Ihnen sehr Mühe macht. Wir bewegen uns auf einem Kurs, den wir durchaus immer vertreten haben und der Ihnen offensichtlich missfällt.

Zu Herrn Jaeger noch ein Wort: Wir danken Ihnen für Ihr Kompliment, dass wir beweglich sind, dass wir sportlich sind; das ist offensichtlich für viele verknöcherte Menschen etwas Fremdes. Wir übergeben Ihnen sehr gerne unsere EG-Papiere. Sie setzen allerdings voraus, dass Sie bereit sind, sie zu lesen und dass Sie differenziert wahrnehmen können, was unsere Politik ist.

Im Namen der grünen Fraktion teile ich Ihnen mit, dass wir uns zu diesem Transitvertrag der Stimme enthalten. Wir möchten Sie bitten, die beiden Postulate, die Ihnen die Minderheit noch beantragt, zu unterstützen.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Herr Mühlemann, wir haben keinen Rückweisungsantrag gestellt. Wir haben den Ablehnungsantrag im Sinne einer Geste an Herrn Bundesrat Ogi zurückgezogen, weil er nach dem EWR-Nein die richtigen

Worte fand. Das hätten wir nicht bei jedem Departementsvorsteher getan, das kann ich Ihnen versichern.

Zu Herrn Jaeger mit seinem Vorwurf der Pirouettenpolitik: Ich glaube, mit gutem Willen sollten Sie dem folgen können. Ich will es Ihnen kurz resümieren – Ihrem Auffassungsvermögen gemäss. Erstens muss man sagen: Der Transitvertrag bringt nicht die Güter zwingend auf die Schiene – das ist nicht wahr. Lesen Sie es einmal nach. Dann muss ich Ihnen einfach noch einmal drei Dinge sagen: Wir sind gegen den EWR. Wir sind gegen die EG, wie sie sich heute präsentiert. Wir sind für Beitrittsverhandlungen, damit endlich die Dinge auf den Tisch gelegt werden, keine Kabinettspolitik betrieben wird und keine «Blankart-Vollmachten» abgegeben werden.

Ich weiss, differenzierte Aussagen haben es in der Politik schwer. Politik und Wahrheit schliessen sich gelegentlich aus. Es werden einem die Dinge im Mund umgedreht. Ich möchte gerade Herrn Mühlemann und Herrn Jaeger besonders bitten: Nehmen Sie sich folgendes Zitat von Oscar Wilde zu Herzen. Er hat gesagt: «Zuhören ist eine gefährliche Sache. Man könnte noch überzeugt werden.»

Fischer-Seengen, Berichterstatter: Gestatten Sie mir, in der nötigen Kürze ein paar Anmerkungen zu den gefallen Voten zu machen.

Eine Rückweisung im Sinne des Antrages von Herrn Friderici Charles habe ich bereits als weiteres negatives europapolitisches Signal qualifiziert. Ich bleibe bei dieser Meinung und bin von Herrn Mühlemann, einem Kenner dieser Materie, bestätigt worden.

Bei der Diskriminierung der schweizerischen Transporteure, die von Herrn Giezendanner richtigerweise bemängelt wird, haben wir zwei Auffangmöglichkeiten. Die eine ist das Ueberlaufmodell, dem quantitativ keine derartige Bedeutung zukommt, dass sich hier Massnahmen aufdrängen würden. Bezüglich der Abmessungen, bei welchen die Schweizer Fahrzeuge diskriminiert werden, haben wir die erwähnte Motion eingereicht, die eine Anpassung des SVG erlauben sollte.

Wenn Herr Stalder diese SVG-Revision im Eurolex-Paket verwirklicht sehen möchte, so ist das nicht gut möglich. Es wird dann schon irgendwie eingepackt in die zusätzlichen Revisionen, die wir trotz Ablehnung des EWR durchführen möchten. Mir ist es egal, wie das passiert, aber es sollte rasch passieren. Ich hoffe, dass Herr Bundesrat Ogi hier gewisse Zusicherungen machen kann.

Die zwingende Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene – diese Problematik wurde vor allem von den Herren Schmid Peter und Zwygart aufgeworfen – wurde im Rahmen des Neat-Beschlusses behandelt und entschieden. Ein weiterer Entscheid steht im nächsten Geschäft bevor, das dieser Rat gleich behandeln wird. Eine weitere Auseinandersetzung im Rahmen des Transitvertrages scheint mir nicht nötig.

Herr Schmid Peter bemängelt das Anliegen einer weiteren Verbesserung des schweizerischen Nationalstrassennetzes, wie es im Transitvertrag vorgesehen ist. Ich bin der Meinung, dass gewisse punktuelle Verbesserungen notwendig und sinnvoll sind. Die Räte haben bei jeder Erweiterung Gelegenheit, Stellung zu nehmen; entsprechende Befürchtungen sind unbegründet.

Wir haben die Verpflichtung übernommen, zwei Alpentransitlinien zu bauen, was von Frau Diener und Herrn Schmid bemängelt wird. Ich erinnere Sie daran: Diesen Beschluss haben wir mit der Neat gefällt. Es ist wenig sinnvoll, nun diese Geschichte im Rahmen des Transitvertrages neu aufzurollen. Dass dessen Geltungsdauer, die von Herrn Vollmer bemängelt wird, nicht befriedigt, darauf habe ich ebenfalls bereits in meinem ersten Votum hingewiesen.

Schliesslich die sogenannte gerechte Anlastung der Kosten des Strassengüterverkehrs, der Einbezug der sogenannten externen Kosten. Herr Vollmer und Frau Diener haben gewisse Forderungen aufgestellt. Ich bin der Meinung, dieses Vorgehen sei in Artikel 12 des Transitvertrages vorgezeichnet. Wir können uns daran halten. Ob die Schweiz in dieser Frage eine Vorreiterrolle zu spielen hat, ist eine politische Frage, die wir noch zu beantworten haben werden – aber ebenfalls nicht hier im Transitabkommen. Ich bin der Meinung, dass es für unsere

europapolitische Position zentral ist, nun den richtigen Zeitpunkt für die Notifizierung der Ratifikation zu finden. Herr Mühlemann hat richtigerweise darauf hingewiesen.

Der Bundesrat sollte den Trumpf der Wahl des Zeitpunkts geschickt in der Hand behalten und notifizieren, wenn er es richtig findet, diesen Trumpf noch auszuspielen. Schliesslich bin ich froh, dass das schlechte europapolitische Gewissen der grünen Fraktion sie zum Rückzug ihres Ablehnungsantrages bewogen hat.

Ich freue mich darüber und bitte Sie, das Transitabkommen zu genehmigen.

Bundesrat **Ogi**: Ich möchte meine Ausführungen dreiteilen: Zuerst möchte ich etwas Generelles zu den Verhandlungen sagen. In einem zweiten Teil möchte ich auf den Transitvertrag eintreten, und in einem dritten Teil möchte ich versuchen, einige Fragen zu klären und zu beantworten.

Zunächst darf ich Ihnen für die sehr gute Aufnahme dieser drei Verträge danken. Es ist wohl nicht möglich, in einem solchen Parlament alle zufriedenzustellen. Aber ich kann Ihnen – sportlich gesprochen – sagen: Wir haben alles gegeben. Aber wir waren nicht alleine; auf der anderen Seite gab es eine EG – eine EG, die wir ja immer etwas kritisch betrachten. Damit möchte ich zu den generellen Bemerkungen kommen.

Was ist dieser Transitvertrag? Was ist dieses Europäische Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen? Natürlich enthalten diese Verträge und all das, was Sie seit einigen Monaten in den Händen halten, viel Juristisches und viel Technisches. Sie kennen auch bestens die innenpolitische Bedeutung dieser Verträge, vor allem des Transitvertrages. Denken Sie an die Kantone, die hier besonders betroffen sind; ich denke an den Kanton Tessin, an den Kanton Uri und auch an die Mittellandkantone.

Der Transitvertrag ist oder war aber für mich noch etwas anderes; das möchte ich Ihnen nicht vorenthalten. Nach dem Nein des Schweizervolkes am 6. Dezember 1992 muss ich es sagen, und ich sage es auch nach dem Gipfel der EG, der letztes Wochenende in Edinburgh stattgefunden hat: Ich kann aus Erfahrung sagen, dass uns die EG bei diesen Verhandlungen ernst genommen hat. In diesem Sinne ist dieser Transitvertrag ein Stück konkretes Europa. Aus diesem Transitvertrag lassen sich wichtige europapolitische Erkenntnisse und Perspektiven für unser Land ableiten. Es ist uns nämlich gelungen, auf traditionellem, bilateralem Weg als kleines Land mit der grossen EG einen für uns vorteilhaften Transitvertrag auszuhandeln und auch ein gutes trilaterales Abkommen mit Deutschland und Italien zu erreichen.

Ich möchte das an zwei Beispielen erläutern:

1. Die Schweiz wurde von Europa und damit von der EG ernst genommen. Unser Land ist – oder war – in Brüssel eine europäische, eine politische Kraft, mit der man rechnete und die man respektierte. Es ist nicht so, wie Herr Schmid Peter gesagt hat: dass wir da gutmütig in Brüssel herumgestanden sind und uns in Brüssel so gutmütig verhalten haben. Das hat dazu geführt, Frau Diener, dass Herr van Miert gesagt hat: «90 Prozent mussten wir (im Rahmen dieser Verhandlungen) hergeben, und nur 10 Prozent haben die Schweizer gegeben.» Dieses Zitat kommt nicht von mir, sondern das hat Herr van Miert mehrmals in deutscher und französischer Sprache erklärt. Wir haben uns also – vielleicht dank dem Kirchlein von Wassen – durchgesetzt, und wir haben damit eine neue europäische Verkehrspolitik einleiten können.

2. Der Transitvertrag zeigt, dass wir als Partner der EG etwas erreichen können, wenn wir dafür kämpfen, wenn wir uns nicht ins Bockshorn jagen lassen, wenn wir überzeugen und wenn wir uns nicht einigeln.

Schliesslich werden wir auch etwas anbieten müssen, nämlich leistungsfähige Achsen zur Überwindung des Alpenriegels; ich werde noch darauf zurückkommen. Das, was wir gegeben haben – seien wir doch ehrlich –, das hätten wir auch ohne die EG bauen müssen. Wir brauchen eine Neat. Wir müssen das Nationalstrassennetz fertigbauen.

Man darf hier nicht vergessen, dass sowohl die Initiative «Stopp dem Beton» als auch die Kleeblatt-Initiativen vom Volk

abgelehnt wurden. Wir bauen die Nationalstrassen nicht über das hinaus, was Sie beschlossen haben und was das Volk dann bestätigt hat. Wir haben praktisch das gegeben, was wir ohnehin tun müssen. Da darf man jetzt nicht übertreiben. Ich möchte bitten, wenn wir weiter sportlich miteinander reden wollen, dass man hier doch fair bleibt.

Damit komme ich zum Transitabkommen. Ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen, dass wir damit – erstmals nach dem 6. Dezember – ein europäisches Geschäft behandeln, das die Position der Schweiz massgeblich beeinflussen kann. Ich erinnere Sie an den gemeinsamen Abschluss von EWR- und Transitabkommen am 21. Oktober 1991 in Luxemburg. Ich erinnere Sie an die gemeinsame Unterzeichnung der Verträge in Porto am 2. Mai 1992. Ich erinnere Sie an die Abstimmung über die Neat, bei der das Schweizervolk mit 63,6 Prozent der Neat zugestimmt hat. Ich erinnere Sie an die oppositionslose Genehmigung des Transitabkommens durch den Ständerat in der vergangenen Session. Und ich erinnere Sie auch an die Bearbeitung einer Verwaltungsvereinbarung, die das Ueberlaufmodell gemäss Transitabkommen regeln soll. Uebrigens hat der Bundesrat am letzten Montag dieser Verwaltungsvereinbarung zugestimmt; er hat auch den 50 Franken zugestimmt, die Frau Diener angesprochen hat; ich kann es ihr hiermit bestätigen. Ich erinnere Sie auch daran, dass der EG-Rat am 30. November 1992 das Abkommen formell genehmigt hat.

Als Fazit dürfen wir feststellen, dass dieses Transitabkommen das einzige sichtbare, erfolgreiche Verhandlungsergebnis der letzten Jahre der Schweiz mit der EG darstellt, das Ergebnis von Verhandlungen, die in relativ kurzer Zeit abgewickelt und zum erfolgreichen Abschluss gebracht werden konnten.

Nun, einige Referenten haben gefragt: Stehen wir nach dem 6. Dezember in Sachen Transitvertrag vor einer neuen Situation? Haben wir den Kurs möglicherweise zu ändern und den Transitvertrag als Instrument für die kommende Schadensbegrenzung einzusetzen?

1. Ich darf Ihnen mit aller Klarheit sagen, dass es hier nur eine Lösung gibt: nämlich durchziehen! Ich möchte Sie dringend bitten, den Rückweisungsantrag von Herrn Friderici Charles abzulehnen. Dieser Antrag hätte zur Folge, dass neu verhandelt werden muss. Und dann wären wir – das dürfen wir nach dem 6. Dezember nicht einfach so hinnehmen – in einer schwachen Position und könnten von der Verhandlungsdelegation, die wir nach Brüssel senden müssten, nicht die gleichen Resultate erwarten. Wir müssten damit rechnen, dass hier Verschiedenes neu angesprochen würde.

Wir müssen das Genehmigungsverfahren jetzt zu Ende führen. Für politische Spielereien besteht kein Anlass. Dazu steht zuviel auf dem Spiel.

Ich werde die Frage von Herrn Mühlemann noch beantworten, aber schon jetzt die Möglichkeit der Notifizierung ansprechen. Auch hier dürfen wir nicht – wie Herr Wanner zu Recht erwähnt hat – mit einem Hinhalten riskieren, dass man Teile dieses Vertrages neu aushandeln will.

Ergeben sich in den nächsten Tagen und Wochen weitere Schwierigkeiten, was nicht auszuschliessen ist – ich habe seit dem 6. Dezember mit der Kommission nicht gesprochen –, so ist es nach erfolgter parlamentarischer Genehmigung für uns und für den Bundesrat sicher besser, wenn wir eine klare Situation haben, nämlich dass das Parlament diesem Vertrag fristgerecht zugestimmt hat.

Ich möchte bei diesem Vertrag noch zwei Dinge hervorheben. Das ist auch wichtig nach dem 6. Dezember 1992: EWR und Transitabkommen waren nie Zwillinge. Wir haben uns dem Junktim immer widersetzt. Die Transitverhandlungen begannen vor Aufnahme der EWR-Verhandlungen, und das Transitabkommen haben wir immer als selbständiges Abkommen aufgefasst und auch als solches bearbeitet.

Im Neat-Abstimmungskampf war unsere Sprache auch glasklar. Wir brauchen die Neat, unabhängig davon, wie wir unser Verhältnis zur EG gestalten und wie wir es regeln, auch um unser Verkehrsnetz in dasjenige von Europa integrieren zu können. Der Transitvertrag bildete also die Grundlage des Neat-Abstimmungskampfes. Die entsprechende Kommunikationsarbeit war umfassend und immer transparent. Das klare Votum des Schweizervolkes vom 27. September war ein Votum

der verkehrspolitischen Öffnung bei gleichzeitiger Wahrung der eigenen Autonomie. Gerade dies bildet die Kernidee des Transitabkommens.

2. Ich darf kurz erwähnen, dass unsere Transitunterhändler im Transitabkommen über die Grundlagen für die heutige Situation ohne EWR bereits verhandelt haben. Sie mussten dies tun, haben sie doch die Verhandlungen unabhängig von und vorgängig zu einem EWR-Beitritt geführt. Ich möchte Sie bitten, Artikel 13 sowie Anhang 8 und die gemeinsame Erklärung zur Aufnahme ins Protokoll zu lesen. Diese Unterlagen bilden die Basis für das weitere Vorgehen. Ich möchte aus Zeitgründen auf das Zitieren dieser Artikel verzichten. Schliesslich haben wir in der gemeinsamen Erklärung zur Luftfahrt vereinbart, dass auf der Grundlage des *Acquis communautaire* so bald wie möglich eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden muss.

Sie sehen also, der Weg der bilateralen Verhandlungen ist hier im Verkehrsbereich vorgezeichnet. Wenn sich der Pulverdampf der Abstimmung etwas verzogen hat, werde ich die Initiative ergreifen und die EG um die Einhaltung dieser Verpflichtungen ersuchen. Ich werde ohne Wenn und Aber darauf drängen, bereits im Jahre 1993 mit den bilateralen Verhandlungen zu beginnen, um sie wenn immer möglich im nächsten Jahr abschliessen zu können.

Das gilt auch für die wichtige Verhandlungsrunde betreffend Zivilluftfahrt, woran die *Swissair* ja ein ganz grosses Interesse hat. Es bestehen jetzt natürlich andere Voraussetzungen. Es besteht eine Situation, in der ich hoffe, dass die EG das nötige Verständnis für unsere Zivilluftfahrt noch aufbringen wird.

Damit möchte ich gewisse Punkte aus dem Vertrag noch präzisieren.

Mit dem Transitabkommen verfügen wir – das möchte ich hervorheben – über einen von der EG akzeptierten Vertrag, um die Transithematik sozusagen *à notre façon* lösen zu können. Wir haben unsere Ziele erreicht, die Ziele, die Sie uns vorgegeben haben: 28-Tonnen-Limite halten, Nachtfahrverbot halten, Sonntagsfahrverbot halten. Das waren – wir wollen es nicht vergessen – die wichtigsten Ziele, die Sie – auch die Grüne Partei – uns immer wieder mit oder ohne Proviant auf den Weg nach Brüssel gegeben haben. Ich darf heute feststellen, dass wir diese Ziele erreicht haben.

Klar ist – wie Herr Zwygart gesagt hat – dieser Vertrag nicht optimal, aber wir waren ja beim Verhandeln nicht alleine. Auf der andern Seite war immer eine starke Frau oder ein starker Mann, die auch etwas an Bord ziehen wollten.

Wir haben im weiteren die Priorität der Förderung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs in diesem Vertrag, der immerhin 14 Nationen – nämlich die 12 EG-Staaten, Oesterreich und die Schweiz – bindet. Wir haben natürlich auch etwas gegeben, aber wir haben nichts gegeben, das wir nicht auch hätten bauen müssen. Sogar auf die vier Meter Eckhöhe am Lötschberg hätten wir ausbauen müssen, wobei ich Ihnen sagen muss: Hier handeln wir taktisch. Wir wollen zunächst wissen, ob bei der italienischen Regierung dieses Projekt der Budgetstreichung zum Opfer gefallen ist oder nicht.

Wir wollen weiter wissen, wie viele vier Meter hohe Lastwagen in Europa herumfahren. Brauchen wir diesen Lötschberg? Und wenn wir diesen Lötschberg brauchen, diese sogenannte dritte Schiene – die wir ja nicht als dritte Schiene bauen; es sind jetzt andere Möglichkeiten erarbeitet worden –, dann werden wir das tun. Wenn sie nicht benützt wird, dann haben wir auch keinen Anlass, den Lötschberg auszubauen. Wir prüfen derzeit alle Möglichkeiten, wir klären ab mit Italien, wir analysieren die Kosten, und wir prüfen verschiedene Varianten.

In bezug auf die Neat – das ist der wichtigste Bestandteil dieses Abkommens – haben wir uns verpflichtet, und ich möchte Sie bitten, jetzt rasch an die Arbeit zu gehen. Wenn wir hier verzögern würden, würde man unsere Glaubwürdigkeit wohl etwas in Frage stellen. Wir müssen rasch vorwärts machen.

Vor etwa einem Monat haben mir die Deutschen in Rostock gesagt, dass sie immerhin über 40 Terminals – hören Sie gut zu: es sind Terminals für den kombinierten Verkehr! – ausbauen wollen. Ich habe hier die Liste. Auch hier hat sich also nicht nur etwas bewegt, sondern man hat konkrete Projekte. Die Deutschen sind bereit, 8 Milliarden Franken für die Zulaufstrecken zu investieren.

Es braucht natürlich etwas Zeit, bis dieser kombinierte Verkehr europaweit greift, aber es hat sich in den letzten fünf Jahren – das müssen wir doch zugeben – ausserordentlich viel getan. Deshalb sollten wir jetzt nicht mit einer Kurzschlussbehandlung das Eingeleitete sozusagen in Frage stellen.

Auch bei den Italienern – dort geht es etwas langsamer, das können wir, wenn wir die italienische Politik analysieren, verstehen – tut sich sehr viel. Der fünfte Kollege seit meinem Amtsantritt hat mir letzthin in Ascona erklärt, dass sie auch vorwärtsmachen wollen und dass sie sich des kombinierten Verkehrs annehmen wollen.

Busto Arsizio, das wir in kurzer Zeit gebaut haben – wir hätten es in der Schweiz nie bauen können, weil Umweltverträglichkeitsprüfungen, Baubewilligungsverfahren usw. uns daran gehindert hätten, ein solches Projekt innerhalb einiger Jahre zu bauen – hat Furore gemacht. Das ist ein leuchtendes Beispiel in Italien und wird uns helfen.

Noch ein Wort zum Ueberlaufmodell: Die Kommissionssprecher Fischer-Seengen und Poncet haben es erläutert. Ich muss Ihnen sagen – auch an die Adresse von Herrn Vollmer –: Wir mussten dort noch etwas geben, um das zu halten, was wir halten konnten. Diese 50 Lastwagen, die wir eventuell zugestehen müssen, sind zu verkraften. Ich darf Ihnen sagen, dass wir 1991 keine einzige zusätzliche Bewilligung hätten erteilen müssen, weil wir genug Kapazität auf der Schiene hatten. Ich nehme an, dass wir, wenn die Rezession anhält, nicht allzu viele Ausnahmen machen müssen.

Die Behandlungsgebühr mussten wir, Frau Diener, auf 50 Franken festlegen. Ich würde es sogar noch als Erfolg werten, dass es uns gelungen ist, 50 Franken von diesen Leuten, die nicht via Bahn fahren können, sondern die Strasse benützen, für die Ausnahmegewilligung zu verlangen.

Ich kann Ihnen sagen, dass dieses Verwaltungsabkommen noch etwelche Probleme gegeben hat. Aber ich habe noch vor der EWR-Abstimmung mit den Kollegen Tesini (Italien) und Krause (Deutschland) die Einzelheiten regeln können, so dass die EG jetzt diesem Verwaltungsabkommen zugestimmt hat. Noch ein Hinweis darauf, dass dieses Verwaltungsabkommen, diese 50 Lastwagen pro Tag und Richtung, nur auf der Strecke Chiasso–Basel Anwendung finden kann. Alle anderen Strecken sind also nicht zugelassen.

3. Damit komme ich zum letzten Punkt in diesem Vertrag: das sind die zwölf Jahre. Ich gebe zu, dass wir hier einen Kompromiss eingehen mussten; zwölf Jahre sind eine relativ kurze Dauer. Aber ich gehe davon aus: Wenn sich die Zeiten so rasch ändern, wie sie sich in den letzten fünf Jahren geändert haben, wenn sich die Sensibilität für den umweltfreundlichen Transitverkehr rasch ändert, wird in zwölf Jahren ganz Europa in der Verkehrspolitik so denken wie Oesterreich und die Schweiz.

Deshalb halte ich es mit Herrn Wanner, der gesagt hat, dass das kein Handicap sei, sondern dass das auch unser Vorteil sein könne. Vielleicht können wir – und mein Nachfolger wird das in zwölf Jahren tun – sogar einen besseren Transitvertrag aushandeln.

Zu den Fragen der Herren Friderici Charles und Giezen-danner – aus zwei verschiedenen Parteien – in bezug auf die Ungleichbehandlung von EG- und schweizerischen Transporteuren im Ueberlaufmodell möchte ich sagen: Die 50 Ausnahmen pro Tag und Richtung gemäss Ueberlaufmodell – sofern keine Kapazität auf der Schiene vorhanden ist – werden nur an in der EG immatrikulierte Fahrzeuge erteilt. Im Transit durch die Schweiz können unsere Transporteure von diesem System nicht profitieren.

Ich erkläre Ihnen, warum: Es geht hier mehr um ein psychologisches Problem, weniger um ein fachliches. Wenn man nämlich die Schweizer Transporteure in das Ueberlaufmodell einbeziehen würde, müsste das Verhältnis zwischen dem Anteil der EG und der Schweizer Transporteure am gesamten Transit respektiert werden. Wir hatten 1989 274 000 LKW auf der Transitachse, davon ungefähr 4 Prozent Schweizer Fahrzeuge. Somit würden unsere Transporteure nur ein paar Genehmigungen, pro Tag nämlich zwei bis drei, erhalten. Das ist die Realität. Das ist die Situation.

Ich habe Ihnen versprochen: Wenn das einmal anläuft, sind

wir bereit, diese Frage zu prüfen. Im übrigen möchte ich Sie, Herr Friderici und Herr Giezendanner, immerhin darauf hinweisen, dass das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement für besondere Transporte immer wieder Ausnahmebewilligungen erteilt. Wie ich festgestellt habe, machen auch schweizerische Transporteure von dieser Möglichkeit regen Gebrauch.

In bezug auf den Antrag, den Herr Fischer-Seengen vorgestern abend eingereicht hat, der zu einer Kommissionsmotion wurde, folgendes: Hier geht es um die in der Eurolex enthaltenen Vorteile für den Transitverkehr. Sie haben am letzten Montag anlässlich der Fragestunde gehört, dass der Bundesrat sehr rasch prüft, welche Bereiche, die in der Eurolex enthalten waren, er Ihnen in einem neuen Paket vorlegen kann.

Ich hoffe, dass wir Ihnen auch die Vorschläge, die in dieser Kommissionsmotion enthalten sind und die an und für sich im Interesse des Transitvertrages liegen – sie sind in Artikel 10 auch aufgeführt –, in einem Gesamtpaket vorlegen können. Ich hoffe nur, dass Sie dann im März 1993 die Zeit finden, dieses Paket in beiden Räten zu verabschieden.

Ich muss Ihnen noch einmal in Erinnerung rufen – ich habe das schon gestern getan, aber ich habe noch keine Wirkung gespürt –: Die Botschaft zur Schwerverkehrsabgabe und zur Autobahnvignette liegt seit Januar 1992 vor. Wir haben Sie mehrmals gebeten, diese Botschaft im Plenum zu beraten, aber ich stelle fest, dass man keine Zeit hat. Ich möchte Sie bitten, auch diesem Aspekt die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

In bezug auf die Notifikation, diesen «Trumpf Buur» in der Hand, den Herr Mühlemann angesprochen hat: Wir sind nicht sehr gute Jasser, aber wir wissen, wann wir den «Trumpf Buur» spielen müssen. Deshalb werden wir ihn spielen, wenn wir es als richtig erachten und die Garantie erhalten haben, dass die Verhandlungen bezüglich der Zivilluftfahrt aufgenommen werden. Aber wir werden es nur tun können, wenn man nicht noch einmal auf diesen Transitvertrag zurückkommt und über einzelne Teile dieses Transitvertrages noch einmal verhandeln will.

In bezug auf die Bemerkungen von Herrn Schmid Peter möchte ich ihm zunächst einmal danken, dass seine Fraktion bereit ist, sich der Stimme zu enthalten, und den Antrag zurückgezogen hat. Seine acht Punkte hat bereits Herr Jaeger erwähnt. Ich muss sagen, ich bin das von Ihnen nicht gewöhnt, hier waren Sie nicht immer sehr fair. Es sind verschiedene Punkte, beispielsweise das Problem Schiene/Strasse, angesprochen worden. Es ist nicht unser Problem, dass hier die Differenzen vorhanden sind, dass nämlich die Strasse, die Automobilität zu billig ist, während die Schiene zu teuer ist. Da sind wir von internationalen Abkommen abhängig; wir können hier nicht schalten und walten, wie wir wollen.

Die fünfzehn Jahre, die Sie erwähnt haben: auch hier könnte ich Ihnen alles erklären. Herr Jaeger hat Sie eingeladen, zum BAV zu kommen, zu mir zu kommen. Ich kann diese Einladung nur wiederholen, und ich wäre froh über Ihr Kommen; ich möchte Sie gerne auf den letzten Stand der Dinge bringen. Nachdem jetzt auch in der Finanzkommission und in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen informiert werden muss, geht eben diese Information, die notwendig wäre, um die Lage richtig beurteilen zu können, vielfach verloren.

Wir sind nicht gleichsam im Schnellzug nach Brüssel gefahren, sondern wir haben immer versucht – nicht, wie Sie das gesagt haben, als gutmütige Delegation herumzustehen –, uns in bezug auf die Verhandlungstaktik allerhand einfallen zu lassen. Wenn Sie den Vertrag mit Oesterreich analysieren, den Frau Diener als positiv bezeichnet hat und Sie als negativ, muss ich sagen: Unser Vertrag lässt sich mit jenem von Oesterreich vergleichen.

In bezug auf die Bemerkungen, wir seien neue Verpflichtungen eingegangen: Wir haben das mit Ausnahme des Ueberlaufmodells nicht getan.

Herrn Jaeger möchte ich nicht für den sportlichen Vergleich, sondern für die gute Idee der Zertifikate danken. Ich habe nicht die Möglichkeit, darauf eingehend einzutreten, aber die Idee der Zertifikate als eine effiziente Form der Kontingentierung werden wir im Rahmen dieser Verhandlungen, die jetzt anlau-

fen, einbringen. Wir hoffen, dass wir unsere Partner überzeugen können. Ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir noch weitere Informationen geben, weil Sie vielleicht schon Erfahrungen haben. Es ist eine Möglichkeit nebst andern, aber ich möchte für diesen guten Hinweis danken.

In bezug auf die Bemerkungen von Herrn Vollmer möchte ich lediglich sagen: Ich bin mit Ihnen absolut einverstanden; wir haben flankierende Massnahmen, wir vergessen sie nur gerne. Die 28-Tonnen-Limite ist die beste flankierende Massnahme, die wir haben, und wir haben sie gehalten.

Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot – jawohl, das ist die beste Massnahme; Herr Bodenmann schüttelt den Kopf, Herr Vollmer nickt zustimmend, ich muss annehmen, Herr Vollmer hat recht und Herr Bodenmann unrecht –, (*Heiterkeit*) und die Tempolimits sind auch flankierende Massnahmen, die Schwerverkehrsabgabe ist eine flankierende Massnahme, und die Bundessubventionen für den Hucklepackverkehr sind eine flankierende Massnahme. Das sind bereits fünf Massnahmen, die greifen.

Weitere möchten wir eigentlich einführen. Ich denke an die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe; behandeln Sie dieses Geschäft, wenn es vorgelegt wird. Ich denke an die Treibstoffzollerhöhung – 20 Rappen, leider nicht 25 Rappen. Ich denke an die Einführung strengerer Emissionsnormen für LKW in Koordination mit der EG. Ich denke an die Erhöhung der Kapazitäten der Eisenbahnlinien und der Terminals im kombinierten Verkehr – hier brauchen wir etwas Zeit. Lesen Sie schliesslich Artikel 7 des Transitabkommens; Sie werden sehen, dass auch dort Begleitmassnahmen vorgesehen sind. Wir können aber nicht wie eine Insel der Seligen zwischen Narvik und Rom funktionieren und tun und lassen, was die anderen nicht nachvollziehen können. Deshalb brauchen wir das Verständnis. Ich möchte Sie bitten, uns zu helfen, dass hier vermehrt Verständnis seitens der europäischen Nationen für unsere besondere Lage Platz greift.

In bezug auf die Situation der EG kann ich nur folgendes sagen, Herr Vollmer: Auch die EG hat Absichten, gewisse gute Lösungen einzuführen: Die Verkehrsminister werden am 21. Dezember 1992 erneut über die Harmonisierung der Mineralölsteuer für LKW beraten. Ich weiss nicht, ob sie durchkommen, ich bin nicht dabei. Sie werden die Auslastung der Infrastrukturkosten, die Vignette und – hört, hört! – auch die Schwerverkehrsabgabe studieren. Ich meine, das sind schon Zeichen, die eigentlich unglaublich sind. Vor einigen Jahren hat man davon noch gar nicht gesprochen.

Bereits am 21. Dezember also wollen sie darüber reden. Ich könnte mir vorstellen, dass sie das erste Mal nicht durchkommen, aber die EG findet immer wieder eine Lösung. Sie braucht vielleicht vier, fünf Anläufe – ein Hochspringer hat sechs Anläufe, also darf man der EG auch einige zubilligen.

Schliesslich möchte ich Sie, Herr Vollmer, noch auf Artikel 12 des Transitabkommens verweisen. Da haben wir rechtzeitig Signale gesetzt. Sie haben gesagt, Sie wollten vermehrt rechtzeitige Signale; lesen Sie diesen Passus einmal und sagen Sie mir, ob wir nicht rechtzeitig Signale ausgestrahlt haben.

Frau Diener, ich bin schon etwas überrascht, dass Sie noch einmal mit diesem Oekopunktesystem kommen. Ich muss Ihnen einfach sagen: Auch wir haben das geprüft. Aber Sie reduzieren das Budget, Sie geben uns keine Mitarbeiter. Wir müssen mit den Mitteln auskommen, die Sie uns zur Verfügung stellen.

Ich kann Ihnen nur sagen: Ein Oekopunktesystem wäre schon von der Bürokratie her ein sehr schwieriges zu realisierendes Geschäft. Es würde deshalb eine gute Kontrolle brauchen, und für eine gute Kontrolle braucht es viele Leute. Wir müssen noch eines sagen, Frau Diener: Wir haben im Nord-Süd-Verkehr 274 000 Transitfahrzeuge. Die Oesterreicher hatten 1991 1 Million Fahrzeuge; sie haben in Brüssel in der letzten Verhandlungsrunde noch einmal 120 000 Lastwagen übernommen, wir keinen einzigen zusätzlichen, weil wir gesehen haben, dass dieses Oekopunktesystem für uns nicht günstig ist. Wo Sie recht haben: Die «28-Tönnner» sind nicht limitiert. Hier haben wir die Möglichkeit, im Rahmen dieser gemeinsamen Kommission das Problem aufzunehmen zu können, wenn es beispielsweise eine Ueberflutung durch diese Lastwagen ge-

ben sollte. Ich habe nicht den Eindruck, dass es hier eine Ueberflutung der Schweiz geben wird.

Ich möchte Sie bitten, diesem Transitvertrag jetzt zuzustimmen. Bitte sehen Sie ein, dass es in der heutigen Zeit – nach dem 6. Dezember 1992, den Sie in Betracht ziehen müssen – wohl nicht möglich sein wird, einen besseren Vertrag auszuhandeln. Ich möchte Sie aus Ueberzeugung und aus einer europäischen Erfahrung heraus bitten, dieses Ja hier abzugeben.

Ich möchte meine Ausführungen nicht abschliessen, ohne Herrn Staatssekretär Kellenberger und meinen Mitarbeitern für den Einsatz in diesem schwierigen Geschäft zu danken.

Ich bitte Sie um Zustimmung, und ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Friderici und alle andern negativen Anträge abzulehnen.

M. Friderici Charles: J'avais dit lors du développement de ma proposition de renvoi que je retirerais celle-ci si le Conseil fédéral me donnait un certain nombre d'assurances quant au libre accès et à la non-discrimination des transporteurs suisses dans leur propre pays. M. Ogi, conseiller fédéral, m'a répondu partiellement sur cet objet. Je suis donc partiellement satisfait. Je retire cette proposition de renvoi.

J'aimerais simplement déclarer ici que le Conseil fédéral a la possibilité d'intervenir, selon l'article 106 alinéa 7 de la loi sur la circulation routière; je vous le lis: «Le Conseil fédéral peut conclure avec des Etats étrangers des accords relatifs à la circulation automobile internationale. Dans la limite de ces accords, il peut exceptionnellement prévoir, si la sécurité routière et la protection de l'environnement le permettent, des autorisations pour des courses à effectuer au moyen de véhicules suisses ou étrangers dont le poids dépasse les limites fixées à l'article 9.» Il est donc clair que le Conseil fédéral a la possibilité, de sa propre compétence, de modifier certaines ordonnances et certaines directives. J'espère que le Conseil fédéral utilisera ses compétences.

92.047

Transitabkommen – Accords sur le transit

Präsident: Herr Friderici Charles hat seinen Rückweisungsantrag zurückgezogen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

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)

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Schmid Peter, Diener, Steiger)

Das Abkommen, wird abgelehnt.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Schmid Peter, Diener, Steiger)

L'Accord sur le transit, est rejeté.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abs. 1 – Al. 1

Präsident: Der Antrag der Minderheit ist zurückgezogen worden.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

126 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

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

119 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Ad 92.047**Postulat 1 der Kommission
für Verkehr und Fernmeldewesen
(Minderheit)****Transitabkommen. Flankierende Massnahmen****Postulat 1 de la Commission
des transports et des télécommunications
(minorité)****Accord sur le transit. Mesures d'appoint***Wortlaut des Postulates vom 3. November 1992*

Der Bundesrat wird eingeladen, als flankierende Massnahmen zum Transitvertrag folgende Vorkehrungen einzuleiten:

1. Er prüft und verwirklicht alle Möglichkeiten zur zusätzlichen Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene.
2. Die im Transitvertrag erst in einer zweiten Phase vorgesehene Besteuerung des Strassenverkehrs unter Einbezug der externen Kosten, insbesondere der Umweltkosten, ist auf den frühestmöglichen Zeitpunkt vorzuziehen.
3. Der Bundesrat erstattet den eidgenössischen Räten jährlich einen Bericht über die Entwicklung des Transitgüterverkehrs und über die Bemühungen zu dessen Umlagerung auf die Schiene.

Texte du postulat du 3 novembre 1992

Le Conseil fédéral est invité à prendre, comme mesures d'appoint pour l'accord de transit, les dispositions suivantes:

1. Il examine et réalise toutes mesures permettant un transfert supplémentaire du trafic de marchandises de la route au rail.
2. L'imposition des transports routiers que l'accord de transit prévoit dans une deuxième phase et qui tient compte des coûts externes, y compris ceux relatifs à l'environnement, doit être réalisée le plus tôt possible.
3. Le Conseil fédéral soumet chaque année aux Chambres fédérales un rapport sur le développement du trafic de marchandises en transit et sur les efforts entrepris pour transférer ce trafic de la route au rail.

Unterzeichner – Signataires: Vollmer, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Schmid Peter, Steiger (6)

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 14. Dezember 1992*

1. Der Bundesrat hat am 21. September 1992 bereits auf eine gleichlautende Forderung der Minderheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen im Postulat ad 92.057-5 geantwortet, worauf dieses am 1. Oktober 1992 zurückgezogen wurde.

Die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene ist schon seit langem Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik. Im Transitgüterverkehr durch die Schweizer Alpen werden heute bereits über 85 Prozent des Transportvolumens auf der Schiene abgewickelt. Das Transitabkommen und der Hucklepackkorridor (Uebergangslösung) sind die wichtigsten mittelfristigen Massnahmen, um diesen hohen Anteil der Schiene zu sichern. Mit dem Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-transversale werden wir langfristig genügend Kapazität haben, um sämtlichen auf unser Land zurollenden Transit auf der Schiene zu bewältigen.

Gemäss Artikel 2 des Alpentransit-Beschlusses ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr auf der Schiene abwickelt. Es ver-

steht sich somit von selbst, dass der Bundesrat im Sinne des Postulats flankierende Massnahmen zu prüfen hat und soweit erforderlich ergreifen oder vorschlagen wird.

2. Auch diese Forderung war Gegenstand des oben erwähnten, zurückgezogenen Postulats ad 92.057-5 der Kommissionsminderheit.

In der EG werden zurzeit konkrete Schritte zur Internalisierung der Wegekosten und der externen Kosten des Verkehrs unternommen (z. B. Richtlinie zur Annäherung der Verbrauchssteuersätze auf Mineralölen und Vorschlag der EG-Kommission für eine Richtlinie zur Anlastung der Wegekosten an Strassenfahrzeuge). Der Bundesrat unterstützt diese Schritte und ist bestrebt, auch die externen Kosten zum frühestmöglichen Zeitpunkt anzulasten.

Die in Artikel 12 des Transitabkommens stipulierte schrittweise Einführung international koordinierter Lösungen für die Besteuerung des Strassenverkehrs entspricht dem erklärten Handlungswillen des Bundesrates. Die Wegekosten lassen sich leichter berechnen als die Umweltkosten, deshalb ist die Besteuerung der letzteren erst in einer zweiten Phase vorgesehen. Eine schweizerische Umkehrung der zeitlichen Staffelung und eine unkoordinierte Beschleunigung der Massnahmen ist heute weder realisierbar noch sinnvoll. Sollte sich das Vorgehen EG-intern stark verzögern, wird der Bundesrat jedoch die Lage neu beurteilen.

3. Die Berichterstattung über die Entwicklung des Transitgüterverkehrs ist bereits Gegenstand des Postulats 2 ad 92.047 der Kommissionsminderheit vom 3. November 1992. Der Bundesrat legt in seiner Antwort zu diesem Vorstoss dar, dass die Notwendigkeit einer zusätzlichen, institutionalisierten Berichterstattung nicht gegeben ist. Im übrigen gibt der jährliche Geschäftsbericht des Bundesrates auch über Probleme im Transitgüterverkehr Auskunft.

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 14 décembre 1992*

1. Le 21 septembre 1992, nous avons déjà répondu à une exigence similaire présentée dans le postulat ad 92.057-5 de la minorité de la Commission des transports. Ce postulat a été retiré le 1er octobre 1992.

Le transfert du transport routier des marchandises sur le rail représente depuis longtemps un objectif de la politique suisse des transports. Dans le transit des marchandises à travers les Alpes de notre pays, plus de 85 pour cent du volume de transport est, aujourd'hui déjà, acheminé par le rail. L'accord sur le transit et le corridor de feroutage (solution transitoire) constituent les principales mesures permettant à moyen terme de garantir cette part élevée du chemin de fer. Avec la construction de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, nous aurons à long terme une capacité suffisante pour assurer par le rail tout le transit se dirigeant sur notre pays.

Aux termes de l'article 2 de l'arrêté sur le transit alpin, il faut veiller, par des mesures appropriées, à ce que le transit des marchandises à travers les Alpes se fasse par le rail. Dans ces conditions, il va de soi que nous examinerons les mesures d'appoint visées par le postulat et que nous les proposerons et concrétiserons dans la mesure où cela s'avérera nécessaire.

2. Cette exigence a, elle aussi, fait l'objet du postulat précité, retiré par la suite.

A l'heure actuelle, des mesures concrètes sont entreprises au sein de la CE en vue d'internaliser les coûts d'infrastructure et les coûts externes du trafic (par exemple directive sur le rapprochement des taux des impôts de consommation sur les huiles minérales et proposition d'une directive de la Commission CE concernant l'imputation des coûts d'infrastructure aux véhicules automobiles). Nous soutenons ces démarches et nous nous efforcerons d'imputer également les coûts externes le plus tôt possible.

L'introduction progressive de solutions coordonnées sur le plan international en vue d'imposer le trafic routier, prévue à l'article 12 de l'accord sur le transit, correspond à nos intentions, comme nous l'avons déjà déclaré. Les coûts d'infrastructure sont plus faciles à calculer que les coûts écologiques, raison pour laquelle la fiscalisation de ces derniers n'est

prévue que dans une seconde phase. A l'heure actuelle, il n'est ni possible ni judicieux que la Suisse modifie l'échelonnement prévu et accélère de manière non coordonnée la réalisation des mesures. Si la CE retardait considérablement leur application, nous procéderions à un nouvel examen de la situation.

3. L'obligation de présenter un rapport sur l'évolution du transit des marchandises fait déjà l'objet du postulat 2 ad 92.047 du 3 novembre 1992, présenté par la minorité de la commission. Dans notre réponse à cette intervention, nous expliquons qu'il n'est pas nécessaire d'institutionnaliser la nécessité de présenter un rapport supplémentaire.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

Vollmer, Sprecher der Minderheit: Es geht jetzt darum, im Rahmen des Spielraums, den wir mit dem Transitabkommen behalten, innenpolitisch möglichst optimal aktiv zu werden. Wir erachten es deshalb als wichtig, dass das Parlament mit der Ueberweisung der Postulate 1 und 2 der Kommissionsminderheiten den Willen zu einer entsprechenden Politik bekundet.

Herr Bundesrat Ogi, ich war ein bisschen enttäuscht ob der Einwände des Bundesrates zu diesen beiden Postulaten. Dass ähnliche Forderungen bereits in einem Postulat einer Kommissionsminderheit im Rahmen der Eurolex-Geschäfte vorgelegen seien, das ist richtig, Herr Bundesrat. Aber dieses Postulat ist damals zurückgezogen worden in der Meinung, dass es als flankierende Massnahme zum Transitabkommen am richtigen Platz sei; deshalb ist der Einwand, dass diese Forderungen schon mal auf dem Tisch waren, nicht stichhaltig.

Den Einwand, man renne mit diesen Forderungen offene Türen ein, müssen wir vehement bestreiten. Wir haben vorhin gehört, in welcher Situation wir uns befinden. Wir kennen jetzt die Zahlen der Entwicklung des Transitverkehrs. Die Entwicklung ist trotz aller Bemühungen, auch von seiten der EG, im Gesamtergebnis alles andere als positiv; deshalb rennen wir keineswegs offene Türen ein.

Der Einwand, der Bundesrat brauche nicht noch einen besonderen parlamentarischen Auftrag, verkennt meines Erachtens auch die Ausgangslage für das Parlament. Wir haben das Transitabkommen vorhin genehmigt. Es liegt in unserer Verantwortung, jetzt auch mit dafür zu sorgen, dass Artikel 12, der eine Grundlage darstellt, um in Richtung Kostenwahrheit die möglichen negativen Folgen des Transitabkommens zu mildern, in die Praxis umgesetzt wird. Das müsste im Interesse der Kostenwahrheit eigentlich unbestritten sein.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben vorhin darauf hingewiesen, welch positiver Beschluss von seiten der EG kurz vor der Verabschiedung steht. Es ist richtig: Die EG-Verkehrsminister werden demnächst über eine Harmonisierung von bestimmten Verkehrskosten sprechen. Diese Harmonisierung – ich habe mir den Beschlussentwurf angesehen – ist jedoch auf einem sehr tiefen Niveau. Sie wird unsere Probleme noch auf Jahre hinaus nicht lösen. Es braucht unsere eigenen Anstrengungen.

Ich möchte Sie bitten: Stimmen Sie diesem Postulat zu! Setzen wir das nötige positive Zeichen, dass es uns ernst ist mit der Nutzung unseres innenpolitischen Spielraums, damit das Transitabkommen letztendlich unserer gemeinsamen Zielsetzung eines umweltschonenden und möglichst reduzierten Verkehrs dienen kann.

Ich bitte Sie: Stimmen Sie dem Postulat 1 der Kommissionsminderheit zu; ebenso dem Postulat 2 der Kommissionsminderheit, das in die gleiche Richtung zielt.

Fischer-Seengen, Berichterstatter: Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 14 zu 6 Stimmen bei 3 Enthaltungen, das Postulat 1 der Kommissionminderheit abzulehnen.

Zu Punkt 1: Die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene haben wir im Beschluss über die Neat bereits geregelt. Ueberdies werden wir jetzt gleich eine Initiative mit der gleichen Stossrichtung behandeln. Das Postulat ist deshalb nicht notwendig.

Zu Punkt 2, der Frage des Einbezugs der externen Kosten: Ich bin in meinem Kommissionsreferat darauf eingetreten und habe Ihnen erklärt, dass im Transitabkommen entsprechende Vereinbarungen getroffen worden sind. Ob die Schweiz in dieser Frage eine Vorreiterrolle spielen solle, ist eine politische Frage, die Sie nun entscheiden können, unter anderem mit der Annahme oder Ablehnung dieses Postulats.

Zu Punkt 3: Es ist nicht notwendig, dass den eidgenössischen Räten zusätzlich jährlich ein Bericht erstattet wird. Der Bundesrat tut das mit dem Geschäftsbericht, und die SBB tun dies mit ihrem Geschäftsbericht. Weitere Bürokratie erachtet die Kommission als nicht notwendig.

M. Poncet, rapporteur: La commission a effectivement rejeté le postulat 1 de la minorité Vollmer par 14 voix contre 6 et 3 abstentions. Les motifs de ce rejet viennent d'être rappelés par le rapporteur de langue allemande. Ils sont pour le surplus résumés dans la réponse du Conseil fédéral. Il n'y a pas lieu d'y revenir et la commission vous recommande de suivre la décision qu'elle a prise elle-même, c'est-à-dire le rejet de ce postulat.

Bundesrat Ogi: Ich möchte Sie auch bitten, diese beiden Postulate abzulehnen.

Wir sollen gemäss Postulat 1 der Kommissionsminderheit weitere zusätzliche Massnahmen zur Verlagerung des Strassengüterverkehrs prüfen – das machen wir immer. Wir sollen die Besteuerung des Strassenverkehrs unter Einbezug externer Kosten vorziehen – das können wir nicht, weil wir die nötigen Unterlagen nicht haben, die uns das Bundesamt für Statistik geben muss. Und wir sollen eine jährliche Berichterstattung vornehmen.

Ich möchte Sie doch bitten, von uns nicht noch mehr Arbeit zu verlangen, wenn Sie uns auf der anderen Seite nicht mehr Mittel und Personal zur Verfügung stellen. Herr Vollmer, wir werden im Rahmen des Geschäftsberichtes jedes Jahr über diese wichtige Angelegenheit berichten. Ich möchte Sie einfach bitten, uns nicht in die Ecke zu treiben – nicht weil wir nicht wollen, sondern weil die Daten fehlen –, weil wir diesen Auftrag nicht in Ihrem Sinne ausführen können.

Zum Postulat 2 der Kommissionsminderheit: Hier geht es darum, dass wir wiederum Berichte erstatten über die Auslastung der Güterkapazitäten, über die Entwicklung des Verkehrs, über den Grad der Kostendeckung, die Umweltbelastung, den Stand der Kostenwahrheit. Für all diese Punkte ist sehr viel Arbeit notwendig. Wir werden diese Arbeit sicher auch leisten. Vielleicht in etwas kürzerer Form werden wir im Rahmen des Geschäftsberichtes Bericht erstatten.

Wir sind uns bewusst, dass die Kenntnis dieser Punkte für die Gestaltung der Transitzpolitik sehr wichtig ist. Sie werden als Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen von mir auch immer wieder auf dem laufenden gehalten. Sorgen Sie dann dafür, dass die Mitglieder der Finanzkommission auch davon Kenntnis nehmen.

Ich möchte Sie bitten, diese beiden Postulate abzulehnen. Wenn Sie uns schon die Mittel nehmen, dann können Sie hier nicht neue Aufgaben stellen, die relativ viele Probleme aufwerfen und eine enge Zusammenarbeit auch mit anderen Aemtern nötig machen.

Ich bitte Sie, die beiden Postulate abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates
Dagegen

39 Stimmen
69 Stimmen

Ad 92.047**Postulat 2 der Kommission
für Verkehr und Fernmeldewesen
(Minderheit)****Transitabkommen. Berichterstattung****Postulat 2 de la Commission
des transports et des télécommunications
(minorité)****Accord sur le transit. Rapport***Wortlaut des Postulates vom 3. November 1992*

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament regelmässig Bericht zu erstatten über folgende Punkte:

- Auslastung der Güterkapazitäten auf der Schiene;
- Entwicklung des Gütertransports auf der Strasse;
- Ertrag und Kostendeckungsgrad der Gütertransporte;
- Entwicklung der Umweltbelastung entlang der schweizerischen Transitkorridore;
- Auskunft über den Stand der politischen Diskussion bezüglich Kostenwahrheit und Einbezug der externen Kosten im nationalen und internationalen Verkehrsbereich und allfällig eingeleiteter Massnahmen.

Texte du postulat du 3 novembre 1992

Le Conseil fédéral est invité à présenter régulièrement au Parlement un rapport sur les points suivants:

- taux d'occupation des capacités de transport ferroviaire de marchandises;
- développement des transports de marchandises par route;
- produit et degré de couverture des coûts pour les transports de marchandises;
- évolution de l'impact sur l'environnement le long des corridors suisses de transit;
- renseignements sur l'état des discussions politiques relatives à la vérité des coûts et prise en compte des coûts externes et des mesures éventuelles qui auraient été prises dans les domaines des transports nationaux et internationaux.

Unterzeichner – Signataires: Diener, Herczog, Schmid Peter, Steiger, Vollmer, Zwygart (6)

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 14. Dezember 1992*

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die ständige Beobachtung der Entwicklung des Güterverkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt anhand statistischer Daten für problemadäquate verkehrspolitische Entscheide von hervorragender Bedeutung ist. Dies gilt ganz besonders im Hinblick auf die Artikel 16, 17 und 18 des Abkommens der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen).

Artikel 16 verbietet diskriminierende Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrs, nichtdiskriminierende Massnahmen sind aber gemäss Artikel 17 ausdrücklich gestattet. Damit haben wir die Grundlage zugunsten einseitiger schweizerischer Massnahmen, um unerwünschten Nebenwirkungen des Transitgüterverkehrs, beispielsweise einer überbordenden Zunahme der Durchfahrt von 28-Tonnen-Lastwagen, entgegenzutreten.

Schliesslich umschreibt Artikel 18 die Aufgaben des einzusetzenden Gemischten Ausschusses. Darunter fällt auch die

Ueberprüfung des Abkommens alle drei Jahre aufgrund der Bilanz der bei seiner Durchführung erzielten Fortschritte und der Entwicklung in den folgenden Bereichen:

- Auswirkungen des Strassenverkehrs auf die Umwelt und die Lebensqualität;
- Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten;
- Kapazität des kombinierten Verkehrs und des Strassenetzes.

Die verkehrsstatistischen und umweltstatistischen Erhebungen der damit beauftragten Bundesstellen, die zur Beobachtung der Entwicklung nötig sind, werden periodisch durchgeführt und öffentlich publiziert. Die betriebswirtschaftlichen Aspekte des Güterverkehrs der SBB gehen aus deren Rechnung hervor, welche dem Parlament jährlich unterbreitet wird. Das Parlament kann sich somit jederzeit einen guten Überblick im Sinne des Postulates verschaffen. Aus diesem Grund scheint dem Bundesrat die Notwendigkeit einer zusätzlichen, institutionalisierten Berichterstattung nicht gegeben.

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 14 décembre 1992*

Pour prendre des mesures adéquates en matière de politique des transports, nous nous rendons compte qu'il est très important d'observer constamment l'évolution du trafic marchandises et ses répercussions sur l'environnement, compte tenu des données statistiques. Cela vaut tout particulièrement eu égard aux articles 16, 17 et 18 de l'accord conclu entre la Communauté européenne et la Confédération suisse au sujet du trafic marchandises par route et par rail (accord de transit). L'article 16 interdit les mesures discriminatoires visant à influencer sur le trafic. Toutefois, les mesures non discriminatoires sont expressément prévues par l'article 17. Cela étant, nous disposons d'une base pour nous opposer aux effets secondaires non désirés, par exemple une augmentation démesurée du transit des 28 tonnes.

Enfin, l'article 18 décrit les tâches du comité mixte à créer. Il s'agit, à ce titre, de revoir l'accord tous les trois ans sur la base du bilan des progrès réalisés lors de son application et de l'évolution de ces trois domaines:

- impacts du trafic routier sur l'environnement et la qualité de vie;
- imputation des coûts d'infrastructure et des coûts externes;
- capacités du trafic combiné et du réseau routier.

Les enquêtes sur la statistique des transports et de l'environnement, qui incombent aux services fédéraux désignés et qui sont nécessaires pour l'observation de l'évolution, seront réalisées et publiées périodiquement. Les aspects microéconomiques du trafic marchandises des CFF ressortent de leurs comptes, lesquels sont soumis chaque année au Parlement. De ce fait, les Chambres peuvent se procurer à tout moment un bon aperçu de la situation, conformément à l'objectif du postulat. Il ne nous semble donc pas nécessaire de présenter un rapport supplémentaire à ce propos.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

Frau **Diener**, Sprecherin der Minderheit: Sie haben das Postulat 1 abgelehnt. Ich fürchte, dass es dem Postulat 2 nicht viel besser ergehen wird.

Ich möchte Sie trotzdem noch einmal bitten, sich dieses Postulat überhaupt nur einmal anzusehen. Es wird gewünscht, dass wir erstens regelmässig Bericht über die Auslastung der Güterkapazitäten auf der Schiene erhalten. Wir möchten zweitens Auskunft über die Entwicklung des Strassengüterverkehrs. Wir möchten als dritten Punkt Ertrag und Kostendeckungsgrad im Gütertransport ausgewiesen haben. Wir möchten viertens wissen, wie die Entwicklung der Umweltbelastungen entlang der schweizerischen Transitkorridore ist. Als fünften Punkt möchten wir gerne informiert werden, wie der Stand in der internationalen Diskussion bezüglich Kostenwahrheit ist.

Das sind eigentlich Forderungen, die Sie alle, da Sie ja Politikerinnen und Politiker sind, in Ihren Kantonen, an Ihren Orten brauchen, um zu erklären, was unsere Verkehrspolitik ist. Wenn wir nicht regelmässig, gebündelt diese Auskunft bekommen, ist es uns nicht möglich, politische Forderungen zu stellen, die dann flankierend sind zu dem, was jetzt immer versprochen wird. Diese Auskünfte sind doch das Rüstzeug für unser Weitergehen! Es ist nicht ein Misstrauensvotum gegenüber dem Bundesrat, es sind keine zwingenden politischen Forderungen. Das einzige, was wir wünschen, ist Auskunft. Wenn Sie als Parlamentarierinnen und als Parlamentarier nicht einmal mehr Auskunft wünschen, wenn Sie einfach so viel dem Bundesrat und seiner Verkehrspolitik glauben, dann haben Sie sich doch ein Stück weit auch von Ihrem Mandat und von Ihrer Aufgabe, die Sie haben, verabschiedet. Der Bundesrat antwortet, dieses Postulat 2 der Kommissionsminderheit sei nicht nötig, weil ja an sich sowieso regelmässig verschiedene Analysen gemacht werden. Aber gerade wenn solche Analysen gemacht werden, ist es doch ein kleiner Schritt, uns diese dann auch regelmässig zukommen zu lassen, anstatt sie verstreut einerseits in der SBB-Rechnung, andererseits irgendwo beim BAV in einem Bericht und dann eventuell noch in einem Bericht der Litra zur Mobilitätsentwicklung zu publizieren. Ich möchte Sie bitten: Geben Sie doch mit diesem Postulat dem Bundesrat ein Zeichen, dass wir auch eine innenpolitische Transparenz brauchen, dass wir ein Rüstzeug brauchen, auch um unsere künftige Verkehrspolitik rechtfertigen zu können. Im Namen der Minderheit bitte ich Sie, dieses Postulat 2 zu unterstützen.

Fischer-Seengen, Berichterstatter: Die Kommission lehnt auch dieses Postulat mit 13 zu 5 Stimmen ab.

Frau Diener, Sie bekommen doch jede Menge Papier, und ich finde es nicht sinnvoll, wenn ausgerechnet die Grünen nach noch mehr Papier schreien. Wir sollten etwas Ökonomie der Kräfte betreiben. Wir sollten sparsam umgehen, nicht nur mit dem Papier, sondern auch mit den Personalressourcen des Bundes.

Ich bitte Sie deshalb, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Präsident: Herr Bundesrat Ogi lehnt das Postulat ab.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	37 Stimmen
Dagegen	64 Stimmen

92.048

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

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Detailberatung – Discussion par articles

Bundesbeschluss betreffend das Europäische Uebereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängenden Einrichtungen (AGTC)

Arrêté fédéral concernant l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

100 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

92.016

**Schutz des Alpengebietes
vor dem Transitverkehr.
Volksinitiative**

**Protection des régions alpines
contre le trafic de transit.
Initiative populaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. Februar 1992 (BBl II 877)

Message et projet d'arrêté du 12 février 1992 (FF II 865)

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

91.303

**Standesinitiative Uri
Schutz vor dem Transitverkehr
Initiative du canton d'Uri
Protection contre les atteintes
du trafic de transit**

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

Wortlaut der Initiative vom 4. März 1991

Der Kanton Uri reicht dem Bund als Standesinitiative ein Begehren auf Ergänzung der Bundesverfassung durch folgende neue Artikel ein:

Art. 36quater (neu)

1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

3. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

Uebergangsbestimmungen, Art. 19 (neu)

1. Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss 15 Jahre nach der Annahme von Artikel 36quater Absatz 2 abgeschlossen sein.

2. Unabhängig davon hat der Bund unverzüglich Massnahmen zu ergreifen, um den kombinierten Verkehr einschliesslich der dazugehörenden mobilen und festen Umschlagseinrichtungen so zu fördern, dass der Gütertransitverkehr auf der Schiene für den Benützer wirtschaftlicher ist als jener auf der Strasse. In diesem Sinne ist der Leistungsauftrag des Bundes an die Schweizerischen Bundesbahnen zu ändern.

Kombinierter Verkehr. Europäisches Uebereinkommen

Transport combiné. Accord européen

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	92.048
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1992 - 08:30
Date	
Data	
Seite	2587-2606
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 061

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.