

gar salonfähig werden. Was dies zur Folge haben kann, lehrt uns die Geschichte zur Genüge. Die grossen Parteien Deutschlands haben gestern in Hamburg einen bedeutenden Preis bezahlt, um den Einzug der Rechtsextremen ins Parlament zu verhindern. Dieser Preis kann aber nie zu hoch sein, wenn es darum geht, in einer Demokratie liberale Grundsätze und elementare Menschenrechte zu verteidigen.

Je remercie notre ministre de la justice, M. Koller, et le Conseil fédéral d'accorder à ce problème toute leur attention, sans pour autant le dramatiser. Le sentiment que l'Etat est impuissant contre le crime et l'usage de la violence ne doit jamais dominer.

Mit grosser Freude durften wir in den letzten Tagen die Erfolge in den Friedensbemühungen im Nahen Osten zur Kenntnis nehmen. Es ist dies ein echter Hoffnungsschimmer in dieser Welt, in der durch viele Konflikte, Kriege und Bürgerkriege so viele Menschen unsägliches Leid ertragen müssen.

Der Kleinstaat Norwegen hat dabei sehr diskret eine bedeutende Rolle gespielt. Dies sollte der Schweiz Ansporn sein, sich zusätzlich zu engagieren, auch wirtschaftlich, um weltweit Frieden zu schaffen. Unsere Diplomatie ist speziell gefordert. Ein Kleinstaat wie die Schweiz mit seinen in Genf beheimateten friedensstiftenden Institutionen und seinen weltweit ausgezeichneten Beziehungen ist gerade heute ganz speziell aufgerufen, zu helfen, zu vermitteln und Lösungen zu suchen. Ich denke im besonderen an Ex-Jugoslawien, dessen Bevölkerung von ihrem unsäglichem Leid nun wirklich rasch erlöst werden muss.

Unser föderalistischer Staat mit den vier Kulturkreisen und den vielen Minderheiten ist doch ein lebendiges Beispiel dafür, dass ein friedliches Zusammenleben in einem Vielvölkerstaat möglich ist, ja, dass diese Vielfalt eine Bereicherung darstellt. Unsere Diplomaten müssen die Idee «Vielvölkerstaat als Chance» vermehrt in sich anbahnende Krisenherde tragen und engagiert vermitteln, und zwar bevor die Waffen sprechen. Wir müssen dafür sorgen, dass der Wille in unserem Land zur gegenseitigen Verständigung zwischen den Sprachgruppen und den Kulturkreisen nicht erlahmt. Spätestens seit dem 6. Dezember 1992 wissen wir, dass es einiges zu verbessern gibt. Die Verständigungskommissionen beider Räte werden noch im Herbst konkrete Vorschläge präsentieren.

Die Session hier in Genf ist für mich auch ein bedeutender Schritt hin zur besseren Verständigung, zur Bereitschaft, sich füreinander vermehrt zu interessieren und sich verstehen zu wollen. Der Ständerat mit seiner vorbildlichen Kollegialität über Sprach- und Parteigrenzen hinweg ist sicher ein Garant dafür, dass immer wieder genügend Kräfte mobilisiert werden, um unser Land, die Willensnation Schweiz, glücklich ins nächste Jahrtausend zu führen. L'esprit de Genève nous accompagne!

Bevor wir zum ersten Geschäft der Tagesordnung schreiten, habe ich noch eine Mitteilung zu machen: Es ist hier in Genf ausnahmsweise so, dass sich die Mitglieder des Rates, die das Wort ergreifen wollen, nach vorn ans Rednerpult begeben müssen. Es gibt zwei Gründe dafür:

1. Wir haben den Dienst für das Amtliche Bulletin, wo all unsere Voten aufgenommen werden, in Bern zurückgelassen, und es besteht die Gefahr, dass Redeteile verlorengehen könnten, wenn jeder das Mikrofon an seinem Platz ein- und ausschalten muss.

2. Die Fernsehkamera hier im Saal kann nur das Podium aufnehmen. Das Parlament soll ja mit dem Volk verbunden sein, und wir sind deshalb natürlich froh, wenn das Schweizer Volk unsere Reden im Ständerat via Fernsehen auch zu sehen und zu hören bekommt.

Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis.

93.011

Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganensee.

Abkommen mit Italien

Navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano.

Convention avec l'Italie

Botschaft und Beschlussentwurf vom 3. Februar 1993 (BBI II 754)
Message et projet d'arrêté du 3 février 1993 (FF II 732)

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Morniroli
Rückweisung an den Bundesrat

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Morniroli
Renvoi au Conseil fédéral

M. Danioth, rapporteur: La chance se présente qu'un représentant d'un des trois premiers cantons de la Confédération puisse traiter le premier point de l'ordre du jour de cette session genevoise. Comme conseiller aux Etats uranais, je remercie le destin d'avoir cet honneur. Pour ma part, je considère cette coïncidence comme une expression de sympathie entre la Suisse primitive et la Romandie, toutes deux attachées à un fédéralisme fort.

Die Behandlung dieses ersten Sachgeschäftes in der Genfer Session entbehrt auch in sachlicher Hinsicht nicht einer bestimmten Symbolik. Die Neuordnung der Schifffahrt auf den beiden grössten Tessiner Seen lehnt sich stark an das Abkommen der Schweiz mit Frankreich betreffend die Schifffahrt auf dem Genfersee an.

Das heute siebzig Jahre alte Abkommen mit Italien stammt aus einer Zeit, als noch das Dampfschiff unsere Seen beherrschte und eine private Sport- und Vergnügungsschifffahrt praktisch nicht existierte.

Das neue Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (vollständig in Rechtskraft seit dem 1. April 1979) löste die rein kantonalen und regionalen Regelungen auf unseren schweizerischen Gewässern einschliesslich der Grenzgewässer zwar nicht vollständig ab, gab aber dem Bund vermehrte Kompetenzen zur Regelung der Schifffahrt. Dies gilt vor allem für die Grenzgewässer.

Die Initiative zu einer Neuregelung bezüglich der beiden Grenzseen lago Maggiore und lago di Lugano ging von der Schweiz aus. Die Verhandlungen dauerten von 1983 bis 1992. Die Schuld für die überaus lange Dauer lag nicht etwa – das möchte ich freundeidgenössisch festhalten – beim Nachbarstaat Italien; ganz im Gegenteil, Italien arbeitete mit den schweizerischen Stellen sehr kooperativ zusammen, um in bezug auf die technischen Vorschriften, die Sicherheit und den Umweltschutz eine neue Regelung herbeizuführen. Vielmehr galt es, auf die berechtigten Anliegen des Kantons Tessin Rücksicht zu nehmen.

Als Grundsatz gilt, dass die nationalen Vorschriften vorbehalten bleiben, soweit sie nicht den Abmachungen des Abkommens widersprechen. Beispielsweise wurde im Grossen Rat des Kantons Tessin ein Verbot für Zweitaktmotoren von über 10 PS gefordert – ein Anliegen, das Kollege Morniroli offenbar wieder aufnehmen will. Der Bundesrat bestand jedoch darauf, nicht eine bestimmte Technik zu verbieten, sondern übermässige Auswirkungen durch Emissionsgrenzwerte zu vermeiden, was ja das Entscheidende ist. Auch andere umweltrelevante Anliegen konnten schliesslich – nach Meinung der Kommission – in einer ökologisch und ökonomisch ausgewogenen Weise geregelt werden.

Nun liegt Ihnen ein Rückweisungsantrag von Herrn Kollege Morniroli vor, der der Kommission nicht bekannt war; Herr Morniroli ist ja nicht Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF). Ohne mich schon auf Einzelheiten einzulassen, muss ich grundsätzlich darauf hinweisen, dass das Abkommen die schweizerischen Gesetze – angesprochen ist hier vor allem das Umweltschutzgesetz – auf schweizerischem Territorium nicht aus den Angeln heben kann. Ob und inwieweit Italien den Bau von Kläranlagen auf das schweizerische Niveau bringen wird, kann nach meiner ersten Beurteilung nicht Gegenstand eines Schifffahrtsabkommens sein.

Das neue Abkommen enthält nun auch für die «Freizeitkapitäne» detaillierte Signalisations- und Fahrregeln.

Zeitgemässe Lösungen konnten sodann für die wesentlichen Fragen des Umweltschutzes gefunden werden: Dabei geht es um Regeln des Abstands zu Wasserpflanzen, Lärmschutzvorschriften und den Schutz von Uferzonen. Das sind die neuralgischen Punkte bei der Schifffahrt auf einem See, vor allem bei der Vergnügungsschifffahrt.

Während die Grundsätze im Abkommen geregelt sind, wurden die eher technischen Fragen in ein Reglement verwiesen, das anzupassen und zu ändern in der Kompetenz des Bundesrates liegt.

Die Kommission des Ständerates betrachtet das Abkommen als ausgewogene und vor allem auch die schweizerischen Anliegen optimal berücksichtigende internationale Regelung und beantragt dem Rat einstimmig Zustimmung zu dessen Ratifizierung.

On. Morniroli: Propongo il rinvio dell'oggetto al Consiglio federale.

Non discuto in sé l'opportunità tecnica di concludere una nuova convenzione per la navigazione sui due laghi, visto che quella in vigore, datata 1923, fu stipulata fra il Consiglio federale da una parte ed il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia dall'altra e risale dunque ad un'epoca in cui si navigava sui due laghi prevalentemente per trasportare persone e merci, mentre oggi la navigazione interessa quasi esclusivamente lo svago, il turismo e lo sport.

Voglio però assegnare la priorità alla volontà politica che deve caratterizzare un nuovo accordo. Mi riferisco ad una tematica d'interesse sovranazionale: la protezione dell'ambiente.

In questo specifico campo sono necessarie prescrizioni chiare e inequivocabili che purtroppo non trovo nella presente convenzione o che perlomeno vengono svalutate dalla realtà dei fatti. Non mancano i motivi oggettivi per proporre il rinvio al Consiglio federale.

Con una mozione il Gran Consiglio ticinese aveva chiesto l'introduzione nell'accordo, nell'interesse dell'ambiente, del divieto di motori a due tempi per i natanti. Sia l'Italia, sia il Consiglio federale si sono opposti ad un simile divieto. Ora vi dico cosa capita in realtà. Da noi i motori a due tempi non vengono più collaudati e quindi scompaiono a poco a poco. Le imbarcazioni italiane continueranno a navigare, anche nelle acque svizzere, con questo tipo di motore, notoriamente inquinante.

In merito alle norme limite per le emissioni e per la protezione dell'ambiente in generale, la Svizzera ha espresso precisi desideri. Cos'è scaturito dai negoziati? Un articolo 3 assolutamente insoddisfacente! Infatti questo articolo dice che i due Stati possono adottare le misure adeguate per la salvaguardia dell'ambiente. Non dubito che il nostro Governo queste misure le decreterà, penalizzando unilateralmente i proprietari di natanti immatricolati in Svizzera. Ma l'Italia farà altrettanto, e quando lo farà? Il capoverso 2 dell'articolo 3 recita poi: «Eventuali particolari misure in materia formeranno oggetto di decisione da adottarsi di comune accordo fra i Governi degli Stati contraenti, sentita la Commissione mista.» Vi anticipo come vanno a finire queste cose. Cito da un rapporto del 15 ottobre 1992 redatto dal nostro Dipartimento cantonale per l'ambiente a proposito dello stato delle acque del lago Maggiore e del lago di Lugano: «Nel 1992 nella parte ticinese del bacino del Ceresio risultava che il 90 per cento degli abitanti era depurato meccanicamente, biologicamente e chimicamente ed erano

in corso i potenziamenti dei depuratori di Lugano e Mendrisio con la 4. fase di trattamento (flocculazione, filtrazione e nitrificazione).»

Qui evidentemente non voglio parlare dei depuratori in questo contesto, ma parlo semplicemente di come funzionano poi queste Commissioni miste e cosa dobbiamo aspettarci anche dalla Commissione mista che figura nella presente convenzione.

Lo stesso rapporto a proposito della parte italiana riferisce che nel 1992 solo il 42 per cento degli abitanti era depurato, inoltre di questi soltanto la metà anche chimicamente (defosforazione).

Segnalo testualmente le conclusioni contenute nel rapporto: «Quanto sin qui esposto evidenzia chiaramente come le raccomandazioni formulate dalla Commissione ai due Governi nel 1987 affinché il tema della depurazione delle acque italo-svizzere fosse oggetto di concreta attenzione nel quinquennio 1987-1992 se sono state recipite da parte svizzera sono state disattese da parte italiana soprattutto per quanto riguarda il bacino del Ceresio.»

Orbene, potrei essere soddisfatto dell'effetto o «preeffetto» prodotto da questo mio intervento. Infatti non ho fatto segreto dell'intenzione di muovere oggi davanti a questo Consiglio delle critiche e anzi ho richiesto a questo scopo la documentazione al dipartimento cantonale competente. Non ritengo perciò casuale che proprio in occasione di un incontro avvenuto quattro giorni fa fra il direttore del Dipartimento ticinese per l'ambiente e l'assessore lombardo all'ecologia è stato prodotto l'impegno della Regione Lombardia di avviare entro la metà dell'anno prossimo i lavori di costruzione o di completamento di quattro depuratori, grazie ai quali verrà coperto il fabbisogno dell'80 per cento della popolazione residente sulle sponde lombarde del Ceresio.

Sempre a proposito della protezione delle acque richiamo l'attenzione sull'articolo 10, il quale a mio avviso è puramente declamatorio, generico e soprattutto non prevede nessuna sanzione in caso d'infrazione. Dicasi la stessa cosa per l'articolo 74 del regolamento che tratta le misure anti inquinamento. Il capoverso 2 di tale articolo poi è da definire a dir poco ridicolo. «Tutti i natanti provvisti di impianti per cucinare e di impianti idro-sanitari devono essere dotati di recipienti per raccogliere le materie fecali, le acque usate...» Cosa faranno allora gli Italiani? Nella migliore delle ipotesi, porteranno a casa i contenitori e li vuoteranno nelle loro toilettes, da dove il tutto finirà nuovamente nel lago, visto – come detto in precedenza – che le acque luride sulle rive italiane del Ceresio non sono ancora depurate, mentre per quelle del lago Maggiore non se ne parla nemmeno!

Che esista l'assoluta necessità di codificare in modo vincolante le norme per la protezione dell'ambiente è facilmente intuibile da chiunque osservi i due laghi in momenti di intenso traffico. Certi tratti di questi laghi ricordano delle vere e proprie autostrade. Ecco il motivo che mi induce a proporre il rinvio dell'accordo al Consiglio federale, con l'incarico di negoziare con l'Italia l'introduzione

1. del principio di sanzioni vincolanti ed equivalenti per i due Stati in caso d'inquinamento intenzionale o colposo;
2. di precisi termini per la definizione e l'attuazione di norme per i gas di scarico;
3. di modalità e termini vincolanti per la progressiva eliminazione dei motori a due tempi con più di 10 CV.

Danioth, Berichterstatter: Ich möchte nur das bestätigen, was ich beim Eintreten gesagt habe. Ich habe nun die Begründung durch Herrn Morniroli mitverfolgen können. Meines Wissens ist aufgrund der im Tessiner Grossen Rat eingereichten Motion die ganze Problematik im Zusammenhang mit dem Umweltschutz neu überprüft worden. Das ist das eine.

Das zweite ist natürlich, dass jedes Abkommen mit einem anderen Staat gewisse Unverbindlichkeiten und Mechanismen enthält, etwa für Entscheidungen in Fragen, wo nicht Uebereinstimmung besteht. Aber wenn es in Artikel 10 des Abkommens im zweiten Satz heisst: «Die Konzessionserteilung erfolgt nur mit Zustimmung der zuständigen Behörden des andern Vertragsstaates», dann ist das natürlich schon nicht nur

deklamatorischer Natur, sondern es ist verbindlich. Wie die Frage dann gehandhabt wird, ist ein anderes Problem.

Dann möchte ich, was den Umweltschutz anbetrifft, vor allem auf Artikel 3 Absatz 3 des Abkommens verweisen, wonach es den beiden Staaten freisteht, «im Interesse des Umweltschutzes Massnahmen zu treffen, welche vom Reglement abweichen, sofern sie auf Gewässer innerhalb der eigenen politischen Grenze und auf die eigenen Schiffe beschränkt sind und es die lokalen Verhältnisse gebieten». Das wäre also vor allem das Problem mit den Toiletten auf den Schiffen. Ich weiss nicht, ob hier eine Problematik enthalten ist, die nicht gelöst werden kann. Aber ich glaube, auch dies sollte im Zeitalter der modernen Technik lösbar sein.

Von mir aus gesehen besteht kein unmittelbarer Anlass, das Ganze zurückzunehmen; denn diese Fragen sind im Grundsatz geregelt. Es wäre vielleicht gut, wenn sich Herr Bundespräsident Ogi zu diesen Fragen noch äussern würde.

M. Ogi, président de la Confédération: Il s'agit de la réglementation uniforme de la navigation sur nos eaux intérieures et sur nos eaux frontalières.

La nouvelle convention avec l'Italie met un point final à un processus qui a commencé en 1975 avec la loi fédérale sur la navigation intérieure. L'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses en a constitué l'instrument d'application déterminant. Mais, en 1976 déjà, une ordonnance, approuvée également par l'Allemagne et l'Autriche, a été créée pour la navigation sur le lac de Constance; elle est encore en vigueur. En 1979, on a pu réglementer de la même manière la navigation sur le lac Léman par le biais d'une convention avec la France. Elle a servi de modèle dans une large mesure.

L'actuelle convention avec l'Italie qui s'applique aux lacs tessinois date de 1923. Elle est désuète. A l'époque, en effet, l'accent était mis sur les bateaux à vapeur, la navigation de sport et de plaisance n'existant pratiquement pas. Dès lors, la majeure partie de la convention est consacrée à la construction et à l'exploitation des bateaux à vapeur. Le reste de la navigation est exclu pour une large part. De graves lacunes existent par exemple en ce qui concerne les règles de circulation et la signalisation des bateaux. On pouvait s'accommoder de cette situation aussi longtemps que la navigation lacustre était faible, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. En 1984, la Suisse a donc pris l'initiative – je tiens à le signaler – de mettre en place une nouvelle réglementation.

Lors des négociations, notre principal objectif, Monsieur Morniroli, était de sauvegarder l'uniformité du droit suisse de la navigation et de créer des conditions claires et modernes pour les navigateurs. Nous avons réussi dans notre entreprise. Avec la nouvelle convention, il n'y a pas de divergence par rapport au droit suisse sur la navigation intérieure. La situation se présente de la même manière avec la convention concernant le lac Léman qui a été déterminante pour le présent traité.

Les négociations ont subi un grand retard parce que le canton du Tessin souhaitait interdire les moteurs à deux temps. L'Italie et le Conseil fédéral se sont opposés à cette demande, mais nous avons promis au canton du Tessin – il est important de le signaler – que des prescriptions sur les gaz d'échappement seraient introduites sur le plan suisse. Elles seraient alors applicables immédiatement aux parties suisses des lacs tessinois. Dès que des moteurs suffisamment propres de tous types seront disponibles, nous discuterons avec nos collègues italiens de l'introduction généralisée de prescriptions sur les gaz d'échappement.

La Commission mixte constitue un organisme approprié en la matière. Les Italiens ont déjà fait part de leur disposition à dialoguer. Le traité se compose d'une convention et d'un règlement. La première comprend les principes et les plus importantes prescriptions, le règlement englobe les prescriptions techniques et nautiques. Les éventuelles modifications du règlement pourront être effectuées par le Conseil fédéral lui-même; cela vaut aussi pour les conventions relatives au lac de Constance et au lac Léman.

En conclusion, cette affaire ne présente pas de problème particulier et n'entraîne aucun coût. La réglementation permet

d'éliminer les nombreuses incertitudes qui se sont accumulées au fil des années.

Ich möchte Ihnen einfach sagen: Das Abkommen kann sich unmöglich mit allen Gewässerschutzmassnahmen auseinandersetzen. Es handelt sich um einen Bundesbeschluss über ein Abkommen mit Italien betreffend die Schifffahrt auf dem Langen- und auf dem Luganersee.

Die Kläranlagen sind ein Problem. Aber wir können diese hier im Rahmen dieses Bundesbeschlusses bzw. dieses Abkommens mit Italien nicht durchsetzen. Ebenso hat die Schweiz keine Möglichkeit, diese Gewässerschutzmassnahmen in Italien zu kontrollieren oder durchzusetzen. Sie wissen: In allen Gesprächen mit den Italienern, namentlich auch als Bundesrat Cotti noch Innenminister war, hat man dieses Problem angesprochen. Im Rahmen dieses Abkommens können wir es nicht lösen.

Die gemäss Artikel 3 des Abkommens vorgesehenen Gewässerschutzmassnahmen für den Schifffahrtsbereich sind aber bereinigt und können nach einer weiteren Prüfung dann auch in Kraft gesetzt werden. Also hier, Herr Morniroli, ist allerhand im Tun. Wir sind nach einer ersten Schwierigkeit – nicht mit Italien, sondern mit unseren Schiffshaltern – daran, dieses Problem noch einmal zu prüfen; es tut sich etwas. Aber auch hier möchte ich festhalten: Was die Durchsetzung dieser Massnahmen auf den Tessiner Seen anbetrifft, ist es unmöglich, diese auch für das italienische Staatsgebiet vorzuschreiben und vor allem durchzusetzen. Sie spielen – wenn man den gesamten Gewässerschutz betrachtet – eben eine untergeordnete Rolle; das müssen wir sehen. Wenn Sie also dem Rückweisungsantrag Morniroli folgen würden, dann würden Sie etwas in Frage stellen.

Ich komme konkret zu den Anträgen:

1. Ich bitte Sie, den ersten Antrag aus staatspolitischen Gründen abzulehnen, weil die Durchführung dieses Antrages schlussendlich einfach nicht möglich ist.

2. Die Abgasvorschriften für die Schweiz werden derzeit geprüft. Es ist schon viel, sehr viel, dass sich Italien verpflichtet hat, die Vorschriften, die in dieser Vorlage stehen, zu erlassen und dann auch zu vollziehen.

3. Auch dieses Problem, das Herr Morniroli angesprochen hat, wird mit den Schweizer Vorschriften demnächst gelöst.

Ich möchte noch festhalten: Der Kanton Tessin ist mit dieser Regelung heute ausdrücklich einverstanden. Würden wir – und das ist das Entscheidende – das Abkommen ablehnen, dann hätten wir über Jahre hinaus nichts mit Italien vereinbart, gar nichts! Eine strikte Durchsetzung der Umweltschutzmassnahmen durch die Schweiz in Italien wird dann vielleicht nie mehr möglich sein. Ich sage das ganz klar. Wir sollten das, was wir jetzt erreicht haben, absichern und auf dem weiter aufbauen, wie ich das gesagt habe.

Ich bitte Sie deshalb, den Rückweisungsantrag Morniroli abzulehnen und dem Entwurf für einen Bundesbeschluss über ein Abkommen zwischen der Schweiz und Italien betreffend die Schifffahrt auf dem Langen- und auf dem Luganersee zuzustimmen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Morniroli
Dagegen

1 Stimme
32 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

37 Stimmen
1 Stimme

An den Nationalrat – Au Conseil national

93.3196

Empfehlung KVF-SR Aenderung der Lärmschutzverordnung im Bereiche der Bahnen

Recommandation CTT-CE Modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit

Wortlaut der Empfehlung vom 26. März 1993

Der Bundesrat wird eingeladen, die Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 im Bereiche der Bahnen so zu ändern, dass

1. die Emissionsbegrenzung bei ortsfesten Anlagen nicht zu Massnahmen führt, die aus der Sicht des Landschaftsschutzes und der Bahnbenützer unzumutbar sind (z. B. 8 Meter hohe Lärmschutzwände);
2. die Emissionsbegrenzung beim Rollmaterial Vorrang hat vor der Emissionsbegrenzung bei den ortsfesten Anlagen, auch wenn dies mehr Zeit beansprucht und eine vermehrte europäische Zusammenarbeit erfordert;
3. in der Praxis die Bahn in bezug auf Sanierung und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden ortsfesten Anlagen gleich behandelt wird wie die Strasse;
4. die Fristen für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden Anlagen so angesetzt werden, dass sie auch wirtschaftlich verkraftet werden können und keine falschen Hoffnungen geweckt werden; die Fristen sind nach Lärmbelastung zu differenzieren;
5. die angestrebte Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene nicht durch Vorschriften der Lärmschutzverordnung erschwert oder verunmöglicht wird;
6. bei einer Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ein Lastenausgleich bei den Lärmschutzmassnahmen vorgesehen wird.

Texte de la recommandation du 26 mars 1993

Le Conseil fédéral est invité à modifier l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit, pour ce qui a trait aux chemins de fer, et ce, de façon à ce que:

1. la limitation des émissions des installations fixes ne conduise pas à des mesures déraisonnables (murs antibruit de 8 m de hauteur, par exemple) du point de vue de la protection du paysage ainsi que du point de vue des usagers des chemins de fer;
2. la limitation des émissions du matériel roulant ait la priorité sur la limitation des émissions des installations fixes, même s'il faut y consacrer plus de temps et que cela exige une collaboration accrue à l'échelon européen;
3. pour les installations fixes existantes, les chemins de fer fassent, dans la pratique, l'objet d'un traitement identique à celui applicable aux routes, dans le domaine de l'assainissement et des mesures d'isolation acoustique;
4. les délais à fixer en matière d'assainissement et de mesures d'isolation acoustique le soient de manière à être supportables économiquement et à n'éveiller aucun faux espoir; il y a lieu de distinguer les délais à raison de la valeur d'exposition au bruit;
5. les prescriptions de l'ordonnance sur la protection contre le bruit ne compliquent pas le transfert souhaité du transit de marchandises, de la route au rail, ni ne le rendent impossible;

6. en cas de transfert du trafic de la route au rail, une péréquation des charges soit prévue.

Daniöth, Berichterstatter: Wir haben es mit dem relativ selten verwendeten Instrument der Empfehlung zu tun. Persönlich glaube ich, dass die Bedeutung und der Inhalt dieser Empfehlung im umgekehrten Verhältnis zur Verbindlichkeit stehen, weil es sich um ein wichtiges Anliegen handelt.

Wie ist es dazu gekommen? Im Zusammenhang mit der Behandlung der Standesinitiative Bern zur Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist der «Bahn 2000» ist die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen darauf gestossen, dass bei der Verwirklichung des Huckepackkorridors unverhältnismässige Lärmschutzforderungen erhoben werden. Da die Lärmschutzverordnung im Kompetenzbereich des Bundesrates liegt, anerbot sich als Vorstoss lediglich die Empfehlung im Sinne von Artikel 25 Absatz 2 des Geschäftsreglementes des Ständerates.

Abklärungen in Zusammenarbeit mit den SBB haben ergeben, dass die von seiten der Kantone und auch des Buwal geforderten Lärmschutzmassnahmen schon auf der bestehenden Linie zwischen Basel und Chiasso, also allein für den Ausbau der Linie Basel–Olten–Lenzburg–Freiamt–Arth-Goldau, auf rund 1,4 Milliarden Franken zu stehen kämen. Dies, obwohl der effektive Mehrverkehr gering sein wird. Umgelegt auf das ganze SBB-Netz käme man in eine Grössenordnung etwa des fünffachen Betrages.

Dabei stehen nebst vertretbaren Forderungen auch unsinnige Ansprüche im Raum, so etwa 8 Meter hohe Lärmschutzwände – stellen Sie sich diese Dimension vor! Es hat sich dabei auch gezeigt, dass die Kantone selber bei den Hauptstrassen in den Ortsbereichen nie Lärmschutzmassnahmen in der Dimension verlangen würden, wie dies nun gegenüber der Bahn getan wird. Derartige Forderungen sind weder mit den Anliegen des Landschaftsschutzes vereinbar, noch lassen sie sich in der heutigen Zeit finanzieren.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) Ihres Rates hat eine grundsätzliche Aussprache über die Tragweite der Lärmschutzvorschriften und die Relation zwischen den ungleichen Anforderungen bei Bahn und Strasse gepflogen. Wenn die Huckepackinvestitionen zu einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene beitragen, so ist nach Ansicht der KVF nicht die Mehrbelastung bei der Schiene allein zu betrachten, sondern die Lärmverminderung auf der Strasse ist einzubeziehen. Andererseits ist es nicht das gleiche, wenn Forderungen von Anstössern erhoben werden, die im Wissen um zukünftige Immissionen günstiges Bauland in diesem Bereich erworben haben und ihre Häuser nun in die Immissionszone gestellt haben.

Die Lärmschutzverordnung stellt ein klassisches Beispiel dar aus einer Zeit ungebrochenen Glaubens an die Regelungs-dichte und an die sektorielle Betrachtungsweise, wie sie in diversen Umweltschutzbereichen um sich gegriffen hat. Die Kommission vertritt die Meinung, der Bundesrat sollte die Gelegenheit wahrnehmen, um die Relationen wiederherzustellen und vor allem um eine ganzheitliche Beurteilung aller umwelt-relevanten Belange sicherzustellen. Letztlich verlangen auch finanzielle Gründe gebieterisch eine Ueberprüfung dieses Anforderungskatalogs.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen empfiehlt dem Bundesrat, der Neuregelung folgende Prinzipien zugrunde zu legen:

1. Von Massnahmen, die unter dem Blickwinkel des Landschaftsschutzes sowie der Bahnbenützer unvernünftig sind, sollte abgesehen werden.
2. Zweckmässiger ist es, für die Lärmbekämpfung an der Quelle, also beim Rollmaterial, anzusetzen.
3. Die Bahn sollte nicht strenger behandelt werden als die Strasse.
4. Die Fristen für Sanierungen und Schallschutzmassnahmen sollten technisch und finanziell verkraftbar sein.
5. Angesichts der angestrebten Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene wäre es verfehlt, der Bahn unverhältnismässig teure Lärmschutzmassnahmen aufzuerlegen.

Schiffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee. Abkommen mit Italien

Navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano. Convention avec l'Italie

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.011
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	592-595
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 339

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.