

Questo caso oggi, a tre mesi di distanza, è superato da altre notizie non meno sconcertanti. Se ne parli a qualcuno di questo caso ti risponde: «Ja, dieser Fall, ich erinnere mich noch daran, aber wie war es schon?» Die Ermordung des zweijährigen James durch zwei Zehnjährige hat nicht nur in England die Gemüter bewegt. Man fragt sich, wie es dazu kommen konnte. Wir dürfen es aber nicht bei dieser Frage bewenden lassen. In unserer Zeit, in welcher der Begriff «Prävention» gerne in den Mund genommen und herumgereicht wird, muss Prävention auch aktiv angestrebt werden. «Praevenire» heisst vorbeugen.

Vier bekannte schweizerische Experten der Universitäten Bern und Basel und der Klinik Königsfelden sehen vier Ursachen, die zusammen zu solchen Verhaltensmustern führen können:

1. schlechte Familienverhältnisse als bester Nährboden für Gewalt;
2. schlechtes soziales Umfeld als zusätzlicher gewaltfördernder Faktor;
3. Langeweile und Hoffnungslosigkeit, die dazu führen, «etwas unternehmen zu wollen»;
4. das Fernsehen, welches eine regelrechte Schulung für Gewaltanwendung vermittelt.

Die vier Experten sind sich völlig einig: Gewalt in den Medien fördert Gewalt. Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass Gewaltdarstellungen, ob real oder fiktiv, besonders stark auf acht- bis elfjährige Knaben wirken und zur Nachahmung animieren. Die Tat, die die beiden Buben von Liverpool begangen haben, kam nicht aus ihnen heraus; dazu sind Zehnjährige nach übereinstimmender Ansicht der genannten Experten gar nicht in der Lage.

Ich bin mir bewusst, dass positive Nachrichten nicht attraktiv sind. Die Nachricht im «Telegiornale», dass der Crossairflug nach Bern mit Ständerat Mornioli als Passagier pünktlich gelandet ist, interessiert niemanden. Anders liegen die Dinge, wenn ebendiese Maschine kurz vor der Landung abstürzt. Der Mensch ist eben auf solche negativen Nachrichten erpicht, besonders wenn diese bildlich dargestellt werden. So sollen auch Filme Greuelthaten, Morde und Verbrechen aller Art möglichst in allen Einzelheiten zur Darstellung bringen.

Es geht aber auch ohne! Ich selber bin ein Liebhaber von Krimis, ich ziehe aber Filme aus der Serie «Derrick» vor, die sehr spannend sind, obwohl das Verbrechen selber nie zur Darstellung kommt.

Obwohl in der Schweiz – soweit mir bekannt ist – «nur» zwei Fälle von Mord durch Minderjährige abgeurteilt werden mussten, bitte ich den Bundesrat, die nötigen gesetzlichen Massnahmen auszuarbeiten, um die Gewaltschulung durch das Fernsehen, durch Videos usw. zu verbieten oder zumindest vernünftig einzuschränken.

Bundespräsident Ogi: Wie der Postulant, Herr Mornioli, und weitere Kreise der Öffentlichkeit ist auch der Bundesrat bestürzt über die Bluttat in Liverpool. Unabhängig davon muss die unnötige Darstellung von Gewalt am Bildschirm soweit wie möglich verhindert oder eingeschränkt werden. Darin dürften wir uns einig sein.

Soweit aber dieses Ziel überhaupt mit Gesetzen erreicht werden kann, sind die nötigen Bestimmungen bereits in Kraft. Einerseits verbietet das Bundesgesetz vom 21. Juni 1991 über Radio und Fernsehen (SR 784.40) in Artikel 6 Absatz 1 Sendungen, «in denen Gewalt verharmlost oder verherrlicht wird». Zuständig für die Einhaltung dieser Bestimmung ist die Unabhängige Beschwerdeinstanz für Radio und Fernsehen (UBI). Die UBI hat bereits vor dem Inkrafttreten des neuen Radio- und Fernsehgesetzes eine Praxis entwickelt, die die Gewaltdarstellung nur unter sehr eingeschränkten Umständen zulässt.

Andererseits gilt der Artikel 135 StGB. Er stellt die Darstellung von grausamen Gewalttätigkeiten gegen Mensch und Tier unter Strafe. Dieser Artikel bietet insbesondere eine gesetzliche Handhabe gegen Videofilme, die Sie soeben auch erwähnt haben. Das Anliegen des Postulanten ist somit erfüllt.

Noch schärfere Gesetzesbestimmungen anstreben hiesse – so meint der Bundesrat – das Kind mit dem Bade ausschütten. Denn Gewalt zwischen Menschen ist leider eine Tatsache. Denken Sie nur an die Kriege und an die Gewaltverbrechen.

Zwingt man die Medien, diese Gewalt aus ihren Berichten auszublenden, zwingt man sie geradezu zur Manipulation. Derartige Eingriffe in die Informationsfreiheit sind eines demokratischen Staates weder würdig, noch sind sie möglich.

Aufgrund dieser Ueberlegungen beantragt Ihnen der Bundesrat, das Postulat als erfüllt abzuschreiben.

Mornioli: Ich möchte für die Ausführungen danken. Ich hoffe nur, dass die Anwendung dieser Gesetzesbestimmungen auch irgendwann durchgezogen wird. Ich glaube, dass man in diesem Bereich doch ein bisschen Einfluss nehmen kann. Wir sehen ja wirklich nur noch Greuelthaten; man ist mit der Zeit so immun dagegen, dass man diesen Darstellungen kein allzu grosses Gewicht mehr beimisst. Aber, wie gesagt, bei Jugendlichen ist die Wirkung eben anders und kann zu Erscheinungen der Nachahmung dieser Greuelthaten führen. Da sollte man doch überdenken, ob man bei den Medien nicht ein Zeichen setzen könnte.

Abgeschrieben – Classé

93.3122

Interpellation Büttiker Transitabkommen EG Accord de transit avec la CE

Wortlaut der Interpellation vom 17. März 1993

Das Transitabkommen zwischen der EG und der Schweiz ist seit dem 22. Januar 1993 in Kraft. Der Bundesrat wird im Zusammenhang mit den Nachverhandlungen eingeladen, folgende Fragen zu beantworten.

Allgemeine Fragen:

1. Welche Erfahrungen wurden bisher mit dem Ueberlaufmodell gemacht?
2. Wie beurteilt man in Oesterreich aufgrund der gemachten Erfahrungen das Oekopunktesystem?
3. Wie werden die Verhandlungspositionen innerhalb der Departemente der Bundesverwaltung koordiniert?

Landverkehr:

1. Wie steht es mit dem Marktzugang für unsere Schweizer Transporteure?
2. Wann wird das Kabotageverbot auf Verordnungsstufe aufgehoben?
3. Wird unseren Transporteuren im EWR Gegenrecht eingeräumt, wenn wir in der Schweiz das Kabotageverbot aufheben?

Luftverkehr:

1. Wieweit sind die Verhandlungen zur Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der EG gediehen?
2. Welche Auswirkungen wird die Liberalisierung auf unsere eigene Luftverkehrsgesellschaft haben?
3. Welche Auswirkungen sind für unsere Flughäfen zu erwarten?

Texte de l'interpellation du 17 mars 1993

L'Accord de transit entre la CE et la Suisse est en vigueur depuis le 22 janvier 1993. Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes en rapport avec les négociations consécutives à cet accord.

Questions générales:

1. Quelles expériences a-t-on faites jusqu'ici avec le modèle basé sur le principe du surplus?
2. Comment juge-t-on le système des «écopoints» en Autriche, sur la base des expériences faites dans ce pays?
3. Comment sont coordonnées les positions relatives aux négociations dans les départements fédéraux?

Trafic terrestre:

1. Où en est l'accès des transporteurs suisses au marché?

2. Quand lèvera-t-on l'interdiction du cabotage dans l'ordonnance pertinente?

3. Nos transporteurs jouiront-ils d'un droit de réciprocité si la Suisse lève l'interdiction du cabotage?

Trafic aérien:

1. Où en sont les négociations en vue de la libéralisation des transports aériens dans la CE?

2. Quels sont les effets de la libéralisation sur notre propre compagnie aérienne?

3. Quelles conséquences doit-on attendre pour nos aéroports?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Bisig, Bühler Robert, Flückiger, Iten Andreas, Jagmetti, Loretan, Martin Jacques, Petitpierre, Rhinow, Rhyner, Rüesch, Salvioni, Schiesser, Schoch, Schüle (16)

Büttiker: Eigentlich sind die Fragen schon differenziert und klar auf dem Tisch. Aus aktuellem Anlass möchte ich trotzdem einige Vorbemerkungen machen:

Die «Post-EWR-Abstimmungstermin»-Verkehrspolitik der Schweiz ist in Bewegung geraten; ich meine, mehr als uns lieb sein kann. Im Landesinnern steht die noch junge Transitverkehrspolitik durch die Alpen-Initiative auf dem Prüfstand; gegenüber Europa stehen wir vor der Kardinalfrage, wie die EG und die Schweiz nun im Rahmen eines bilateralen Abkommens den Marktzutritt regeln, wie dies für den Fall des Scheiterns des EWR in Artikel 13 und Anhang 8 des Transitabkommens verbindlich festgelegt wurde.

Seit gestern muss ich mich aber fragen, warum die Verhandlungen mit der EG nun erst im Herbst beginnen werden. Geht es nach dem Motto «Hat die EG Weile und die Schweiz Eile»? War das wirklich das Maximum der Erwartungen, wie Sie das gestern im Nachrichtenmagazin «10 vor 10» ausdrückten, Herr Bundespräsident?

Welche Verhandlungsziele hat der Bundesrat festgelegt? Vor allzu grosser Euphorie über das bilaterale Zeichen der EG muss im jetzigen Zeitpunkt eindringlich gewarnt werden. Das Verhandlungsmandat ist noch nicht perfekt.

Was uns beunruhigen muss, ist die Tatsache, dass das Verhandlungsmandat von einem Bericht der EG-Kommission über die Gesamtheit der Beziehungen Schweiz-EG abhängig gemacht werden soll. Es besteht offensichtlich die Gefahr, dass verschiedene EG-Mitgliedstaaten in diesem Ergänzungsbericht offene Rechnungen mit der Schweiz begleichen könnten. Die Griechen zum Beispiel könnten auf eine weitere Lockerung der 28-Tonnen-Limite pochen; Portugal sowie Spanien verlangen unter Führung von Herrn Matutes eine Art «Kuhhandel»-Verkehrspolitik mit Gegenleistungen bei der helvetischen Fremdarbeiterpolitik.

Zudem stellt sich in diesem Zusammenhang die heikle Frage, ob aus Artikel 13 des Transitvertrages ein bilaterales Abkommen für die Swissair abgeleitet werden kann. Es ginge hier um die Teilnahme der Swissair am dritten Liberalisierungspaket der EG, also um ein Abkommen, wie es Schweden und Norwegen wegen der Beteiligung an der SAS schon mit der EG abgeschlossen haben. Ob hier die EG allerdings Hand bietet, ist eine offene Frage. Falls ja, im Gegenzug mit welchen Konzessionen auf anderen Gebieten tut sie es?

Was jetzt für uns noch zusätzlich erhebliche Schwierigkeiten auszulösen droht, sind die Folgen der Aufhebung von Grenzkontrollen wegen des Schengener Abkommens. Hier wird die Schweiz als Grenzkontrollinsel im Luftverkehr von den Mitgliedstaaten des Schengener Abkommens völlig isoliert.

Ich wäre Ihnen dankbar, Herr Bundespräsident, wenn Sie auf diese zwei Aspekte – Nachverhandlungen, EG-Marktzutritt und Grenzkontrollen im Zusammenhang mit dem Schengener Abkommen – etwas detaillierter eingehen könnten.

Bundespräsident **Ogi:** Herr Büttiker hat neun Fragen gestellt und jetzt noch einige Fragen hinzugefügt.

Darf ich zunächst einmal sagen: Timing ist in der Politik ein wichtiger Faktor. Ich bin deshalb dankbar, dass Sie diese Interpellation Büttiker über das Transitabkommen heute behandeln. Oder anders formuliert: Ich bin dankbar, dass gestern

abend die Verkehrsminister der EG Entscheide getroffen haben, die es mir erleichtern, hier eine klarere Antwort zu geben, als das möglich wäre, wenn sie gestern nicht getagt und entschieden hätten.

Zweitens darf ich sagen: Transport ist immer Bewegung. Transport und die ganze Verkehrspolitik werden Sie immer in Bewegung halten. Wir verschieben ja auch zu viele Güter – zum Teil unnötige Güter – durch die Alpen, zwischen Süd und Nord. Aber Bewegung ist durch das Wort «Transport» gegeben.

Gestern abend haben die Verkehrsminister der EG beschlossen, das im Abkommen gegebene Versprechen – dass mit der Schweiz verhandelt werden kann und muss, unabhängig vom Ausgang der EWR-Abstimmung – sei nun einzuhalten. Das war das Maximum, das wir erreichen konnten. Man darf nicht vergessen: Wegen der Schweiz, wegen dem Nein der Schweiz zum EWR, ist der EWR heute noch nicht in Kraft.

Sie haben vielleicht in den letzten Tagen zur Kenntnis nehmen können, dass die anderen Efta-Staaten den EWR-Vertrag neu aushandeln und neu ins Parlament bringen müssen. Schweden beispielsweise hat den EWR-Vertrag neu ins Parlament gebracht. Deshalb kann man nicht kommen und sagen, wir müssten jetzt von der EG bereits ein Verkehrsabkommen bekommen, bevor die Efta-Länder und die EG-Staaten zum EWR ja gesagt haben. Dieses Nichtinkrafttreten des EWR-Vertrages hat unsere Situation zweifelsohne zusätzlich erschwert.

Ich möchte nun versuchen, kurz die neun Fragen zu beantworten und am Schluss noch einige Erläuterungen zu den zusätzlichen Fragen anzubringen.

Zum ersten Fragenkomplex:

1. Frage: Welche Erfahrungen wurden bisher mit dem Ueberlaufmodell gemacht? Nach dem Inkrafttreten des Transitabkommens am 22. Januar 1993 funktioniert das Ueberlaufmodell problemlos. Diesbezüglich hat die EG-Kommission anlässlich der Sitzung des Gemischten Ausschusses EG/Schweiz vom 5. März 1993 auch keine Kritik geübt. Die EG-Transporteure scheinen jedoch noch ungenügend über den Inhalt des Ueberlaufmodells und insbesondere der Verwaltungsvereinbarung, welche die Modalitäten des Systems beschreibt, orientiert zu sein. Das ist aber nicht unser Fehler. Wir haben nicht die Absicht, Public Relations in dieser Richtung zu machen. Das ist eine Angelegenheit der EG. Bekannt scheint bis heute lediglich, dass unter gewissen Voraussetzungen Transporte mit Fahrzeugen mit bis zu 40 Tonnen Gesamtgewicht möglich sind.

Wenn ich Bilanz ziehe, haben wir bis heute drei Genehmigungen erteilt. Wir haben acht Gesuche abgelehnt und 124 Fragen beantwortet. Fazit: das Ueberlaufmodell funktioniert. Somit darf man sagen: Das im Vertrag ausgemachte Ueberlaufmodell ist bis jetzt für uns ein Glücksfall. Sie haben festgestellt, dass nicht zuletzt wegen der 28-Tonnen-Limite und wegen dem Ueberlaufmodell die Zahl der Fahrzeuge auf der Achse Rhonetal (französische Seite) und am Brenner zugenommen hat.

Es werden sicher wieder Fragen kommen wie: Wann können wir mehr Fahrzeuge bei Ihnen auf dem Zug transitieren? Deshalb dürfen wir mit den Vorarbeiten für die Neat-Tunnels jetzt nicht plötzlich bremsen. Wir müssen diese Arbeiten rasch realisieren. Wir können uns hier eine sehr gute Position als Transitland erarbeiten, das von diesem Transit – das vergessen wir sehr gerne – immer wieder profitiert hat.

Nachdem zwischen Italien, Oesterreich und Deutschland Schwierigkeiten am Brenner vorhanden sind, weil sich Deutschland in der ehemaligen DDR sehr engagieren muss, und nachdem auch am Mont-Cenis zwischen Frankreich und Italien nicht allzuviel geht, können wir hier wiederum eine Schlüsselposition aufbauen, die für uns auf Jahre hinaus sehr vorteilhaft sein kann.

2. Frage: Wie beurteilt man in Osterreich aufgrund der gemachten Erfahrungen das Oekopunktesystem? Gemäss dem österreichischen Ministerium für Verkehr funktioniert das Oekopunktesystem im allgemeinen gut, obwohl so kurz nach der Einführung des Systems noch keine endgültigen Aussagen gemacht werden können. Insbesondere kann noch nicht beurteilt werden, ob das Modell zum Ziel der Verringerung der Stickoxide schon etwas beigetragen hat.

Zwei Probleme sind in Oesterreich aber noch nicht gelöst:

1. Da ältere Fahrzeuge, in welchen ein neuer Motor eingesetzt worden ist, tiefe Emissionsgrenzwerte aufweisen, sollten gemäss Deutschland auch für solche LKW weniger Oekopunkte verlangt werden. Im Transitvertrag EG-Oesterreich steht jedoch, dass einzig Fahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 1990 zum Verkehr zugelassen worden sind, als schadstoffarm akzeptiert werden. Deshalb lehnte Oesterreich den deutschen Antrag anlässlich der ersten Sitzung des Gemischten Ausschusses EG-Oesterreich ab. Die EG will aber diese Frage in den nächsten Sitzungen dieses Gremiums weiterhin besprechen.

2. Es ist ja nicht nur eine Frage der Belastung, sondern es ist auch eine Frage der Anzahl Lastwagen. Wenn Sie beispielsweise die Anzahl Lastwagen, die die österreichischen Uebergänge benützen, mit unseren Zahlen vergleichen, kommen Sie auf einen Unterschied von einigen tausend Lastwagen, um nicht zu sagen, von einigen hunderttausend. In diesem Sinne hat sich unsere Politik auch in diesem Bereich bewährt.

3. Frage: Wie werden die Verhandlungspositionen innerhalb der Departemente der Bundesverwaltung koordiniert? Gemäss den Beschlüssen des Bundesrates vom 13. Januar 1993 werden die Verhandlungen im Bereich des Strassenverkehrs von Herrn Philippe Gauderon, Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr, und im Bereich des Luftverkehrs von Herrn André Auer, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, geleitet. Für den Strassenverkehr setzt sich die Schweizer Delegation nebst dem Delegationsleiter aus zumindest je einem Vertreter des Integrationsbüros und des Bundesamtes für Polizeiwesen zusammen. Und in den Luftverkehrsverhandlungen sind neben dem Bundesrat das Bundesamt für Zivilluftfahrt, das Integrationsbüro EDA/EVD und die Direktion für Völkerrecht involviert. Im Sinne der Mitverantwortung – es ist nicht nur Angelegenheit meines Departementes – werden die Delegationsleiter und ein Vertreter des Integrationsbüros ermächtigt, die Verhandlungen mit der EG zu führen und gegebenenfalls die Abkommen zu paraphieren: klare Voraussetzung, klare Zielsetzung, klare Arbeitsaufteilung!

Dann zum zweiten Fragenkomplex, zum Landverkehr:

1. Frage: Wie steht es mit dem Marktzugang für unsere Schweizer Transporteure? Hier möchte ich immerhin festhalten, dass wir Ausländern nicht gestatten, mit 40 Tonnen in der Schweiz herumzufahren, dass man aber von uns verlangt, zu erreichen, dass unsere Schweizer Camionneure mit 40 Tonnen im Ausland herumfahren können. Das ist heute so.

Nach dem Nein zum EWR vom 6. Dezember 1992 werden die EG und die Schweiz, wie es für den Fall des Nichtzustandekommens des EWR in Artikel 13 und Anhang 8 des Transitabkommens vorgesehen ist, nun den Marktzugang im Rahmen eines bilateralen Abkommens regeln.

Ich hoffe, dass wir die heutige Stellung halten können. Es ist damit zu rechnen.

Gestern hat man bestätigt, dass der Transitvertrag in bezug auf die 28 Tonnen nicht in Frage gestellt wird, dass dieser Vertrag eingehalten wird. Ob dann bilaterale Fragen betreffend den Grenzraum kommen, weiss ich nicht. Wir müssen auch hier verhandeln. Wir werden alles tun, um aus einer Position der Stärke – was nicht immer einfach ist, Herr Bütiker – zu verhandeln, und versuchen, diesen Status zu erhalten.

Erste technische Vorgespräche haben bereits stattgefunden. Sie wissen, dass ich beispielsweise am 29. März mit dem neuen spanischen EG-Verkehrskommissar Matutes zusammengekommen bin und dass wir bereits informelle Vorgespräche beschlossen haben. Diese informellen Vorgespräche haben nicht zuletzt zum Entscheid von gestern abend geführt.

2. Frage: Wann wird das Kabotageverbot auf Verordnungsstufe aufgehoben? In der Verordnung zum Zollgesetz ist das Kabotageverbot in Artikel 31 und in der Verkehrszulassungsverordnung in Artikel 115 Absatz 1 Buchstabe d geregelt. Seine Aufhebung bedingt eine Aenderung des Zollgesetzes Artikel 15 Ziffer 1. Diese Aenderung ist Gegenstand der Swisslex-Vorlage 93.114. Ich denke an die Botschaft vom 24. Februar 1993 (93.100).

Denken Sie daran: Der Nationalrat hat eine Differenz geschaffen, die uns hier grosse Schwierigkeiten bereiten könnte. Es

geht um den Reziprozitätsvorbehalt. Wenn wir diesen Reziprozitätsvorbehalt nicht akzeptierten, könnten beispielsweise die Verhandlungen betreffend Strassenverkehr erschwert werden. Die EG könnte sagen: Darauf treten wir nicht ein, wenn Sie diesem Reziprozitätsvorbehalt nicht zustimmen. Anschliessend wird dann die Verordnung sehr rasch angepasst werden. Wir warten also ab, bis Swisslex über die Bühne ist; dann können wir weitergehen.

3. Frage: Wird unseren Transporteuren im EWR Gegenrecht eingeräumt, wenn wir in der Schweiz das Kabotageverbot aufheben? Mit der Aufhebung des Kabotageverbotes in Artikel 15 Zollgesetz, Artikel 31 Zollverordnung und Artikel 115 Absatz 1 Buchstabe d der Verkehrszulassungsverordnung wird die Kabotage für alle Verkehrsarten zugelassen. Der Bundesrat wird diese Vergünstigung den ausländischen Transporteuren jedoch nur erteilen, wenn die schweizerischen Transporteure in diesem Bereich Gegenrecht erhalten. Auch hier wird verhandelt – ich hätte fast gesagt: Auge um Auge, Zahn um Zahn. Das ist nicht immer einfach, weil wir auch nicht immer die Stärksten sind.

Innerhalb der EG ist die Frage der Kabotage für den Güterverkehr noch bestritten. Bis jetzt ist die Kabotage sukzessive eingeführt worden, indem die verschiedenen Länder zahlenmässige Kontingente zugeteilt erhielten. Gewisse EG-Mitgliedstaaten wie Deutschland waren nämlich der Meinung, dass eine volle Liberalisierung der Kabotage nur dann akzeptiert werden kann, wenn eine genügende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere im Bereich der Strassenfiskalität, stattgefunden hat.

Auch im Personenverkehr findet eine Liberalisierung statt. Eine generelle Freigabe der Kabotage existiert zurzeit noch nicht. Bezüglich der Kabotage im Personenverkehr in der Schweiz muss Artikel 3 der Verordnung über die Zwischenabfertigung von Strassenfahrzeugen geändert werden. Die Schweiz wird die Entwicklung in Europa weiter beobachten und dann entsprechend reagieren.

Schliesslich noch zum Bereich des dritten Fragenkomplexes, zum Luftverkehr: Das ist im Moment sehr aktuell.

1. Frage: Wieweit sind die Verhandlungen zur Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der EG gediehen? Am 1. Januar 1993 trat innerhalb der EG ein Massnahmenpaket in Kraft, das im wesentlichen die Tariffreiheit sowie weitestgehende Verkehrsrechte für Flüge innerhalb der Gemeinschaft statuiert. Die Tarife unterliegen fortan nicht mehr einer Genehmigungspflicht; sie waren bis anhin üblicherweise im bilateralen Luftverkehrsabkommen verankert. Ueberdies kommen Luftfahrtunternehmungen der Gemeinschaft – wir nicht – in den Genuss von Verkehrsrechten ohne Kapazitätsbeschränkung zwischen sämtlichen Mitgliedstaaten, gleichgültig, ob sie ihren Heimatstaat anfliegen oder nicht.

Einzig die Verkehrsrechte innerhalb eines einzelnen Staates – die sogenannte Kabotage – unterliegen vorerst noch gewissen Beschränkungen. Mit diesem Massnahmenpaket ist hier bereits das dritte Paket innerhalb von fünf Jahren geschnürt worden. Die Gemeinschaft dürfte nach diesem Liberalisierungsprozess im Luftverkehr fürs erste die Entwicklungen beobachten. Auf diesem hohen Stand der Liberalisierung wird eine Phase intensiver Marktbeobachtung, eine intensive Marktanalyse, wohl die Folge sein, aus der sich zu einem späteren Zeitpunkt weiterer Handlungsbedarf ergeben könnte. Hier ist einfach zu sagen: Es hat sich sehr viel getan in der Gemeinschaft, und hier hat die Swissair gewisse Probleme, weil sie an diesem Liberalisierungspaket nicht beteiligt war. Auf der anderen Seite hat sich die Swissair im ersten Viertel dieses Jahres recht gut gehalten. Sie haben sicherlich auch die positiven Zahlen zur Kenntnis genommen.

2. Frage: Die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften stehen in unmittelbarer Konkurrenz zu den Luftverkehrsgesellschaften der Gemeinschaft. Die Mitgliedstaaten der EG sind gleichzeitig ein wichtiger Markt. Die Tatsache, dass die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften in diesem Markt gegenüber der unmittelbaren Konkurrenz mit wesentlich kürzeren Spessen im Bereich der Tarifgestaltung, der Kapazitätsaufteilung und der Landrechte antreten müssen, bedeutet für sie einen empfindlichen Wettbewerbsnachteil. Das müs-

sen wir einfach ganz klar sehen. Das ist die Konsequenz dessen, dass wir am 6. Dezember 1992 zum EWR nein gesagt haben. Man wartet nicht auf uns, sondern wir haben jetzt einmal erreichen können, dass mit uns verhandelt wird. Ob das Verhandlungsergebnis dann positiv ist, das ist eine andere Frage, und wie Herr Bundesrat Delamuraz schon einmal gesagt hat: Es hat immer zwei Partner bei Verhandlungen.

3. Frage: Welche Auswirkungen sind für unsere Flughäfen zu erwarten? Hier möchte ich sagen: Die Liberalisierungsmassnahmen der EG dürften vorerst kaum grössere Auswirkungen auf unsere Flughäfen haben. Aber ich muss beifügen, dass Zürich-Kloten heute in bezug auf Einhaltung der Abflugzeiten und in bezug auf Einhaltung der Ankunftszeiten der schlechteste Flughafen in Europa ist.

Warum? Ich werde Ihnen das bei der Beratung des Luftfahrtgesetzes auch noch sagen: Der Flughafen Zürich-Kloten schlittert von einer Initiative in die andere. Man darf nichts mehr anpassen. Man hätte in Zürich-Kloten dringend Flugzeugparkplätze nötig, damit die Flugzeuge nicht in der Luft warten müssen. Das wäre auch vom Luftreinhalte-Konzept her wünschenswert. Weil man diese Erweiterungen nicht machen kann, ist der Flughafen Zürich innerhalb von zwei Jahren in diese schlechte Position hineingeraten. Vorher war es Frankfurt, jetzt ist es Zürich.

Man kann nicht den Fünfer und das Weggli haben: Man kann nicht den Lärm exportieren und dann gleichwohl an der Entwicklung partizipieren. Das ist etwas, das einfach nicht mehr geht. Ich muss Ihnen das ganz klar und deutlich sagen. Deshalb werden möglicherweise weitere Auswirkungen zu ertragen sein. Die Konsequenzen müssen wir tragen. Da ist die Situation heute so, dass es nicht nur an der Verhandlung fehlt, sondern es liegt auch an unserer Einstellung, daran, dass wir eine gewisse Lust am Scheitern entwickelt haben und nicht die Lust am Vorwärtsgen, am Lösen der Probleme. Es liegt daran, dass wir die Zukunft nicht mutig in die Hand nehmen. Ich glaube, damit habe ich in etwa alle Fragen, die von Herrn Büttiker zusätzlich gestellt wurden, behandelt. Es geht etwas, es geht das, was menschenmöglich ist. Aber wir müssen auch lernen, mit der Konsequenz des Neins vom 6. Dezember zu leben.

Büttiker: Ich möchte Herrn Bundespräsident Ogi «am Tag danach» für die detaillierte Antwort danken.

Ich möchte ihm auch sehr für sein persönliches Engagement in den schwierigen Verkehrsverhandlungen mit der EG danken. Ich glaube, es ist allen klar, dass uns die Verkehrspolitik mit der EG insbesondere im Luftbereich noch einige Sorgen bereiten wird. In Anbetracht der schwierigen Stellung, die unser Land in diesen Fragen hat, möchte ich mich von der Antwort des Herrn Bundespräsidenten im jetzigen Zeitpunkt für befriedigt erklären.

93.3096

Interpellation Mornioli Bahnschotter für die Strecke Airolo–Chiasso

Interpellanza Mornioli Bahnschotter per la tratta Airolo–Chiasso

Interpellation Mornioli Ballast destiné à la ligne Airolo–Chiasso

Wortlaut der Interpellation vom 10. März 1993

Der Bahnschotter für die Strecke Gotthard–Airolo–Chiasso wird aus verschiedenen Gegenden geliefert:

– für die Strecke Airolo–Biasca: aus Gebieten nördlich der Alpen;

– für die Strecke Biasca–Lugano: aus dem Tessin (Castione); 10 bis 12 Tonnen pro Jahr;

– für die Strecke Lugano–Chiasso: aus Italien über einen Importeur.

Die beste Qualität wird von einigen Lieferanten aus Gebieten nördlich der Alpen geliefert. Die mittlere Qualität stammt aus dem Tessin sowie ebenfalls von jenseits des Gotthards. Dagegen ist der Schotter aus Italien qualitativ schlechter als derjenige aus dem Tessin.

Im Tessin können 40 000 bis 50 000 Tonnen Bahnschotter pro Jahr produziert werden. Die SBB benötigen etwa 600 000 Tonnen pro Jahr. Es erschien mir gerechtfertigt, dass aus dem Tessin etwa 5 bis 6 Prozent des gesamtschweizerischen Bedarfs an Bahnschotter bezogen würde. Bahnschotter kostet etwa 3 Rappen pro Kilogramm. Angesichts der Beschäftigungslage in unserem Land ganz allgemein und im Tessin im besonderen halte ich es für unangebracht, dass man den Bahnschotter unnötigerweise um die Kosten für den Transport aus Gebieten nördlich der Alpen für die Beschaffung aus Italien verteuert.

Testo dell'interpellanza del 10 marzo 1993

Le forniture di Bahnschotter per la tratta Gottardo–Airolo–Chiasso sono ripartite all'incirca come segue:

– Airolo–Biasca: materiale di provenienza dal Nord delle Alpi;

– Biasca–Lugano: produzione ticinese (Castione); 10 a 12 tonnellate all'anno;

– Lugano–Chiasso: proviene dall'Italia tramite un importatore. La qualità migliore proviene da alcuni fornitori a Nord, quella media dal Ticino e da Nord, mentre il materiale comprato in Italia è di qualità inferiore a quello prodotto in Ticino.

In Ticino si possono produrre 40 000 a 50 000 tonnellate all'anno. Le FFS utilizzano circa 600 000 tonnellate di Bahnschotter all'anno. Mi sembra giusto che al Ticino si conceda una fornitura pari al 5 a 6 per cento del consumo globale svizzero. Il Bahnschotter costa circa 3 centesimi al chilo. Ritengo inopportuno caricare la spesa con inutili costi di trasporto dal Nord delle Alpi e di acquistarne in Italia, tenuto conto della situazione occupazionale nel nostro Paese in generale e in Ticino in particolare.

Texte de l'interpellation du 10 mars 1993

Le ballast pour le tronçon Airolo–Chiasso de la voie de chemin de fer du Gothard provient de différentes régions:

– pour le tronçon Airolo–Biasca: du nord des Alpes;

– pour le tronçon Biasca–Lugano: du Tessin (Castione), à raison de 10 à 12 tonnes par an;

– pour le tronçon Lugano–Chiasso: d'Italie par l'intermédiaire d'un importateur.

La meilleure qualité est livrée par quelques fournisseurs du Nord des Alpes. La qualité moyenne provient du Tessin ainsi que du nord du Gothard. En revanche le ballast d'Italie est d'une moins bonne qualité que celui du Tessin.

Au Tessin, on peut produire 40 000 à 50 000 tonnes de ballast par an. Les CFF ont besoin d'environ 600 000 tonnes par an. Il me semblerait justifié que l'on se procure au Tessin 5 à 6 pour cent des besoins annuels suisses de ballast. Le ballast coûte environ 3 centimes le kilo. Compte tenu des problèmes d'emploi que connaît notre pays en général, et le Tessin en particulier, j'estime inopportun que l'on renchérisse inutilement le prix du ballast des coûts de transport en le faisant venir du nord des Alpes ou d'Italie.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignatari: Keine – Nessuno – Aucun

On. **Mornioli:** Le forniture di Bahnschotter sulla tratta Gottardo–Airolo–Chiasso sono repartite circa come segue:

Airolo–Biasca: materiale di provenienza dal nord delle Alpi; Biasca–Lugano: produzione ticinese (Castione), dalle 10 000 alle 12 000 tonnellate all'anno; Lugano–Chiasso: proviene dall'Italia tramite un importatore.

La qualità migliore proviene da alcuni fornitori al nord delle Alpi, quella di media qualità dal Canton Ticino e dal nord, mentre il materiale comperato in Italia è di qualità inferiore di quello

Interpellation Büttiker Transitabkommen EG

Interpellation Büttiker Accord de transit avec la CE

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3122
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	414-417
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 046

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.