

besoins de leurs habitants. De même, les offices cantonaux du travail sont plus à même d'entretenir des contacts étroits avec les entreprises sises sur le territoire du canton, ce qui représente un avantage non seulement pour la création de places de stages mais aussi pour l'organisation de programmes d'occupation adaptés aux besoins.

#### *Considérations de la commission*

La commission, qui a examiné la pétition lors de sa séance du 28 mars 1994, n'a pu adhérer à l'argumentation des pétitionnaires sur de nombreux points. Elle a notamment exprimé son scepticisme face à l'affirmation selon laquelle le problème du chômage au Tessin et dans d'autres cantons limitrophes a subi une aggravation considérable en raison de l'instauration du marché unique européen (1er janvier 1993) et de l'EEE (1er janvier 1994).

La commission se rallie à la position de l'Ofiarn en renvoyant par ailleurs au résultat des ses délibérations concernant la loi sur l'assurance-chômage lors desquelles elle a pris indirectement en compte les exigences des pétitionnaires (par ex. prolongation de la durée du versement des indemnités aux chômeurs âgés, soutien particulier aux mesures visant à l'amélioration du marché du travail, promotion de programmes d'occupation).

#### *Antrag der Kommission*

Die Kommission beantragt, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben.

#### *Proposition de la commission*

La commission propose de prendre connaissance de la pétition sans y donner suite.

*Angenommen – Adopté*

94.3051

## **Interpellation Danioth Umsetzung der Alpen-Initiative Mise en oeuvre de l'initiative pour la protection des Alpes**

#### *Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994*

Volk und Stände haben am 20. Februar 1994 einer Verfassungsgrundlage für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zugestimmt. Die Initianten hatten im Abstimmungskampf wiederholt zu verstehen gegeben, die Alpen-Initiative schliesse nicht aus, dass die Umlagerung von Grenze zu Grenze gegebenenfalls auch ohne Zwang, nämlich mit marktwirtschaftlichen Mitteln, erreichbar sei.

Ich frage daher den Bundesrat an:

– Ist der Bundesrat gewillt, anstatt die Übergangsfrist abzuwarten, ein dynamisches und möglichst marktkonformes Konzept zur Verwirklichung des neuen Verfassungsauftrages in die Tat umzusetzen?

– Wie soll insbesondere die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits und darüber hinaus des gesamten Güterfernverkehrs auf die Schiene soweit möglich unter Vermeidung einer Kollision mit dem Transitabkommen und von diskriminatorischen Nebenfolgen gegenüber dem Ausland erreicht werden?

– Kann hierzu gegebenenfalls die Verwirklichung der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorangetrieben werden?

#### *Texte de l'interpellation du 28 février 1994*

Le peuple et les cantons ont approuvé le 20 février 1994 un article constitutionnel imposant le transfert de la route sur le rail du transit à travers les Alpes des marchandises transportées d'une frontière à l'autre. Les promoteurs de l'initiative ont laissé entendre à plusieurs reprises au cours de la campagne précédant la votation que l'initiative n'excluait pas que ce transfert puisse être atteint sans mesure contraignante, c'est-à-dire par des moyens propres à l'économie de marché.

C'est pourquoi je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

– A-t-il la volonté de mettre en oeuvre, sans attendre l'échéance du délai transitoire, un programme dynamique et autant que possible conforme à l'économie de marché, pour exécuter le nouveau mandat constitutionnel?

– Comment peut-on en particulier transférer sur le rail le transport des marchandises transitant à travers les Alpes, voire de la totalité du transport des marchandises à grande distance, tout en évitant autant que possible de violer l'accord sur le transit et de prendre des mesures qui seraient discriminatoires pour les transporteurs étrangers?

– Est-il possible dans ce but de hâter la mise en place de la redevance sur les poids lourds liée aux prestations ou à la consommation de carburant?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

**Ogi Adolf**, Bundesrat: Ich hätte die Interpellation Danioth aus Gründen der Aktualität gerne heute beantwortet. Ich wäre dankbar, wenn ich dafür etwa fünf oder sechs Minuten erhielte. Ich bin mir bewusst, dass die Interpellation dann später diskutiert werden müsste; aber ich glaube, es wäre nötig, dem Rat gewisse Informationen mitzuteilen.

**Danioth Hans** (C, UR): Ich habe natürlich eine Begründung vorbereitet; ich persönlich könnte aber darauf verzichten, vor allem, weil ich die wichtigen Fragen in der Interpellation selbst festgehalten habe.

Es geht mir vor allem darum, dass wir uns jetzt nach der Diskussion um die Strassentransitfrage dem viel wichtigeren Anliegen der Umsetzung zuwenden, wobei ich betonen möchte, dass das Parlament auch hier die Verfassung auslegen muss, und zwar nach dem Text, nicht – wie die Medien meinen – nach unterschiedlichen Auffassungen. Dieser Verfassungstext lässt es auch zu, dass marktwirtschaftliche Mittel eingesetzt werden. Vom Wort «Zwang» ist nicht die Rede. Es geht darum, die Quadratur des Kreises herzustellen, indem einerseits diese Forderung erfüllt und andererseits gegen das Ausland nicht diskriminatorisch vorgegangen wird.

Das ist, kurz zusammengefasst, der Inhalt meiner Begründung. Ich wäre froh, wenn Herr Bundesrat Ogi im Lichte der Erklärungen der Verkehrsministerkonferenz in Luxemburg, die ja sehr aktuell sind, einige Ausführungen machen könnte.

**Ogi Adolf**, Bundesrat: Ich danke Ihnen und fasse mich kurz: Wir haben bei der Umsetzung der Alpen-Initiative zwei Probleme: Das erste, das kleinere, das Strassentransitverkehrsgesetz, haben Sie in dieser Session verabschiedet. Das grösere, das noch auf uns wartet, wird die Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene von Grenze zu Grenze sein.

Dazu folgendes: Ich habe dem zuständigen Amt meines Departementes den Auftrag erteilt, ein Umsetzungskonzept für den Umlagerungsauftrag des neuen Verfassungsartikels 36sexies BV auszuarbeiten. Dem Bundesrat ist dazu bis zum kommenden Herbst ein Aussprachepapier vorzulegen. Er wird dann die Stossrichtung der Umsetzung festlegen. Diese Verfassungsbestimmung wird primär mit marktwirtschaftlichen Instrumenten und schrittweise zu verwirklichen sein. Wir haben zehn Jahre Frist. Das ist wenig Zeit, aber es ist etwas Zeit.

Bei der Realisierung sind die internationalen Verpflichtungen der Schweiz selbstverständlich einzuhalten. Die Massnahmen dürfen die Ausländer nicht diskriminieren. Die Verwaltung untersucht zurzeit mögliche Massnahmen sowie die technischen

und praktischen Ausgestaltungsmöglichkeiten. In einer ersten Phase geht es darum, alle denkbaren und möglichen Massnahmen zu sammeln. Tunnel- und Mautgebühren, Road-pricing werden ebenso geprüft wie Zertifikate oder Ökopunkte und vieles andere mehr. Dazu gehören auch Programme zur Förderung des Huckepackverkehrs wie die Abklärung von betrieblichen und administrativen Verbesserungen im kombinierten Verkehr. Diese Massnahmen werden anschliessend anhand der eingangs erwähnten Kriterien – Nichtdiskriminierung, Marktwirtschaftlichkeit, Einhaltung der internationalen Verpflichtungen – bewertet. Selbstverständlich müssen auch die rechtlichen Grundlagen in eine Bewertung einbezogen werden, genauso wie allfällige finanzielle Konsequenzen.

Die EU ist an der Art und Weise, wie die Konkretisierung des neuen Artikels 36sexies erfolgt, sehr interessiert. Das hat die Kommission in einem Aide-mémoire zuhanden der Transportminister am letzten Dienstag festgehalten. In verschiedenen Gesprächen zwischen Beamten der EU-Kommission und der Bundesverwaltung wurde über diese Umsetzung orientiert. Dabei haben die Vertreter der EU auch die Frage der 28-Tonnen-Limite aufgeworfen. Seitens meiner Beamten wurde klar festgehalten, dass es an der EU liege, ihre diesbezüglichen Anliegen nach Aufnahme der Verhandlungen im Verkehrsbe- reich auf den Tisch zu legen. Die Schweiz behält sich in diesem Bereich ausdrücklich ihre Position vor. Die 28-Tonnen-Limite ist im Gesetz verankert, sie gilt

Im Transitvertrag ist ferner festgehalten, dass die Schweiz bereit ist, unter bestimmten Voraussetzungen pro Tag und Richtung 50 40-Tonnen-Lastwagen fahren zu lassen. Der EU wurde seit dem 22. Januar 1993 bis heute die Durchfahrt von 5 Lastwagen über 28 Tonnen durch die Schweiz bewilligt, mehr nicht. Da wären also noch Kapazitäten und Bewilligungen vorhanden. Kapazitäten gibt es aber auch noch auf der Schiene. So paradox es klingen mag: Nach der Annahme der Alpen-Initiative ist das 40-Tonnen-Problem von der EU neu aktualisiert worden. Wichtig ist hier zu sagen, dass seitens der Direktion des Bundesamtes für Verkehr der EU bis heute keinerlei Zugeständnisse gemacht wurden. Es wurde insbesondere nie auch nur annähernd über «40-Töner» im Mittelland gesprochen. Im übrigen ist das Papier, das Aide-mémoire vom letzten Dienstag, von der EU-Kommission veröffentlicht worden. Es handelt sich um ein internes Papier, es wurde nicht mit unserem Einvernehmen herausgegeben.

Die interessierten Kreise wurden über ihre Vorstellungen zur Umsetzung des Verfassungsauftrags in der Schweiz bereits angehört. Zentral für die Umsetzung des neuen Verfassungsartikels sind zwei Massnahmen. Das haben Sie aufgrund der Diskussion der Verkehrsminister am letzten Dienstag erfahren, die sich für die Schweiz nur während dem Mittagessen Zeit genommen haben – das sagt auch etwas aus. Zentral ist für uns die rasche Realisierung der Neat, und das auf beiden Achsen – das wird in diesem Papier ebenfalls festgehalten –, andererseits die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die aber – so wie wir die Lage heute beurteilen – nicht genügen wird. Die Arbeiten zum Bundesgesetz über die modernisierte Schwerverkehrsabgabe sind ebenfalls aufgenommen worden, und ich lege Wert darauf, dass Sie wissen, dass wir das ganze Paket, wie wir diese Alpen-Initiative umsetzen wollen, dem Bundesrat in diesem Herbst vorlegen werden. Danach wird der Bundesrat die Marschrichtung für die Verhandlungen mit der EU bestimmen.

**Danioth Hans (C, UR):** Ich erkläre mich von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

**Cavelty Luregn Mathias (C, GR):** Ich hätte doch das Bedürfnis zu diskutieren, nicht im Sinne einer Kritik an der Antwort des Bundesrates, aber im Sinne einer Aufklärung über die 28-Tonnen-Frage, über die gestern in der Zeitung stand, das Bundesamt habe Erklärungen abgegeben, man wolle die 28-Tonnen-Limite unter Umständen aufgeben. Das wäre ein Thema, über das man bei Gelegenheit vielleicht doch diskutieren müsste. Unterhalten müsste man sich auch über die Frage der «40-Töner» innerhalb eines 10-Kilometer-Radius ab Landesgrenze.

**Präsident:** Herr Cavelty beantragt Diskussion. – Sie sind damit einverstanden. Sie sind aber auch damit einverstanden, dass wir die Diskussion auf die Herbstsession verschieben.

*Verschoben – Renvoyé*

*Schluss der Sitzung um 18.20 Uhr*

*La séance est levée à 18 h 20*

## **Interpellation Danioth Umsetzung der Alpen-Initiative**

### **Interpellation Danioth Mise en oeuvre de l'initiative pour la protection des Alpes**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3051
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1994 - 15:00
Date	
Data	
Seite	772-773
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 371

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.