



Alpentransit - Beschluss

Zusatzberichte zunhanden der Kommission des Nationalrates

Internationale Koordination
im Zusammenhang mit dem
Alpentransit - Beschluss

Auftrag:

Es ist Bericht zu erstatten über die bestehenden internationalen Organe, welche es der Schweiz gestatten, auf die nötige grenzüberschreitende Koordination im Zusammenhang mit der Alpentransitfrage und insbesondere auf die entsprechende Infrastrukturplanung Einfluss zunehmen.

Grundlagen:

- Bericht BAV an die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates über seine internationalen Beziehungen.
- Verkehrsminister der Alpenländer: Neues Mandat Stellvertreter-Ausschuss.
- Stand der Zusammenarbeit und Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland, Italien und Frankreich.
- Schema grenzüberschreitende Koordination für die AlpTransit-Bauvorhaben.

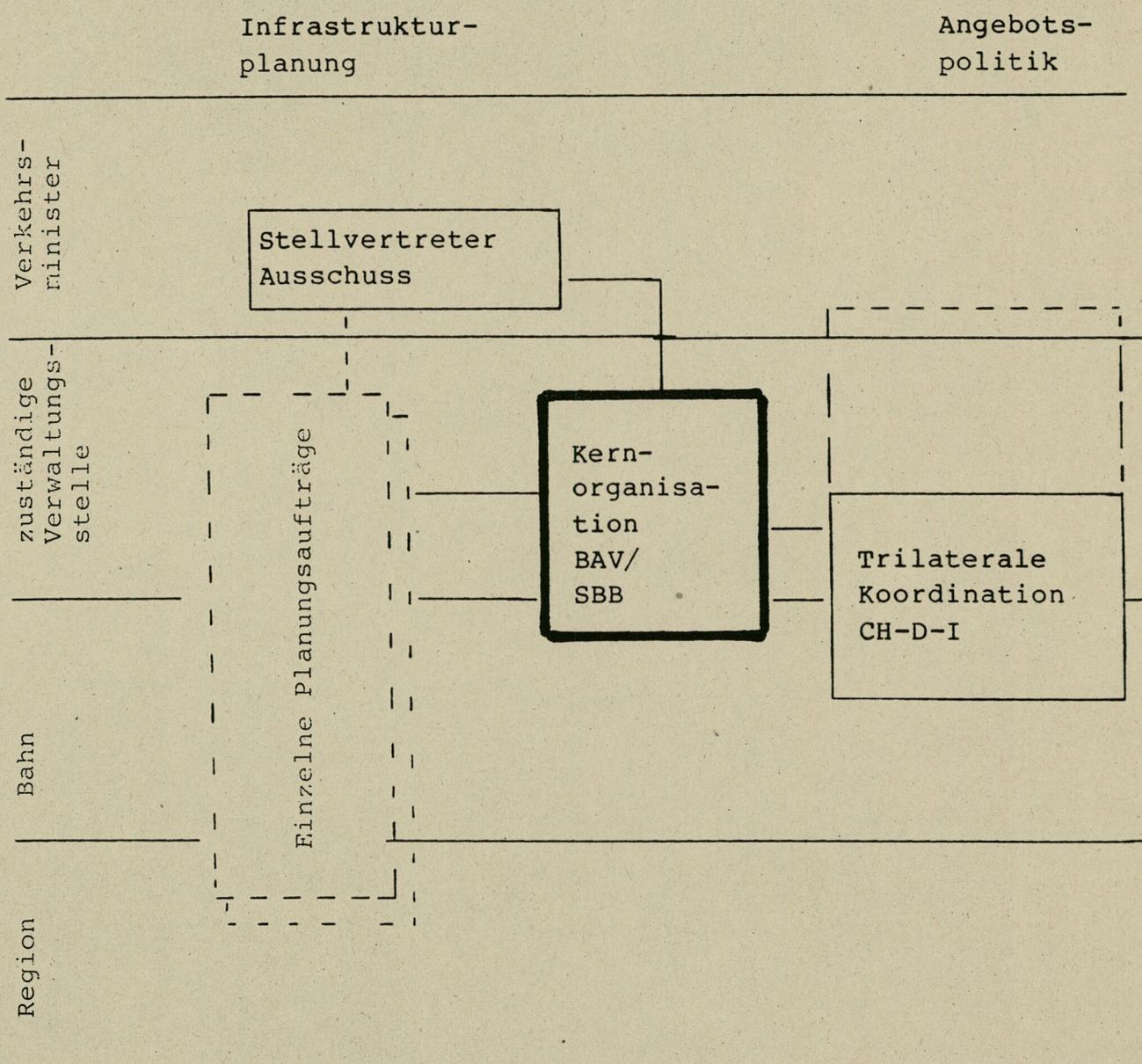
Aussagen:

- Die notwendige Koordinationsorganisation besteht und ist eingespielt.

- Es ist in diesem Zusammenhang daran zu erinnern, dass bereits im Vorfeld des bundesrätlichen Konzeptentscheides vom 10. Mai 1989 nicht nur ein internes Vernehmlassungsverfahren durchgeführt, sondern auch den Nachbarstaaten und den zuständigen EG-Organen Gelegenheit geboten wurde, die Entscheidungsgrundlagen der Schweiz kennen zu lernen und dazu Stellung zu nehmen.

- Neben der auf Stufe EVED bzw. BAV eingerichteten offiziellen Koordination mit den Nachbarstaaten besteht im Rahmen der Projektorganisation Bauvorhaben (PL-B) eine enge Zusammenarbeit mit den für den Brenner-Basistunnel verantwortlichen Projektierungsorganen.

Alpentransit - Beschluss
 Grenzüberschreitende Koordination im Zusammenhang mit den
 AlpTransit - Bauvorhaben



Stand der Zusammenarbeit und Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland, Italien und Frankreich

Der nachstehende Kurzbericht bildet die Fortsetzung des Berichtes an die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates vom 31. August 1990. Ausgehend von verschiedenen Treffen von Bundesrat Ogi mit seinen Verkehrsministern aus den Nachbarstaaten sind derzeit die folgenden Arbeitsgruppen am Werk:

- Eine trilaterale Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Bundesrepublik Deutschland, Italiens und der Schweiz, an denen auch Vertreter der Bahnen beteiligt sind;
- Eine Arbeitsgruppe der SBB, BLS, der italienischen Bahnen (FS) und der deutschen Bahnen (DB);
- Eine spezielle Arbeitsgruppe der FS, BLS und SBB;
- Eine kurzzeitig einberufene französisch-schweizerische Arbeitsgruppe TGV.

Die bisherigen Ergebnisse lassen sich per Dezember 1990 wie folgt zusammenfassen:

1. Die trilateralen Arbeitsgruppen der Ministerien und der Bahnen haben ein Regierungs- und ein Bahnabkommen ausgearbeitet. Darin verpflichten sich die beteiligten Parteien auf eine zeitgerechte Realisierung der vom Bundesrat beschlossenen Uebergangslösung im kombinierten Verkehr. Materiell betrachtet sind aus schweizerischer Sicht die Abkommen durchberaten. Sie verlangen von der Schweiz keine neuen Belastungen, wenn man vom gegenseitig vereinbarten Informationsaustausch absieht. Strittig ist das Regierungsabkommen nur noch zwischen Deutschland und Italien, und zwar im Bereich der möglichen Abgeltungen für den kombinierten Verkehr an die Bahnen. Italien hat sich für einen entsprechenden Passus im

Regierungsabkommen ausgesprochen; die Bundesrepublik Deutschland lehnt dies aber ab. Aus schweizerischer Sicht ergeben sich keine Schwierigkeiten, weil die Rechtsgrundlagen für die Förderung des kombinierten Verkehrs bereits gegeben sind und die entsprechende Abgeltung bereits erfolgt.

Das trilaterale Abkommen soll dem Transitabkommen mit der EG als Anhang beigefügt werden.

Das Bahnabkommen ist unterschriftsreif. Es wird aber von den Direktionen der beteiligten Bahnen erst unterschrieben, wenn auch das Regierungsabkommen definitiv ist.

2. Die spezielle Bahnarbeitsgruppe mit Italien beschäftigte sich in einer ersten Phase mit der betrieblichen Konzipierung des Huckepackkorridors. Sie wird heute als "Gruppo di lavoro per la programmazione degli interventi previsti per la realizzazione del corridoio huckepack" bezeichnet und beschäftigt sich mit Planung, Projektierung und Realisierung konkreter betrieblicher und technischer Massnahmen sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg. Italienischerseits wird die Delegation vom Dipartimento Potenziamento e Sviluppo geführt, umfasst aber auch Fachleute aus dem Compartimento di Milano. Schweizerischerseits beteiligen sich die Generaldirektion und die Kreisdirektion der SBB sowie die BLS. Damit ist ein laufender und permanenter Kontakt über die Grenze hinweg sichergestellt.
3. Nach Abschluss der Arbeiten an den Bahn- und Regierungsabkommen wird sich die trilaterale Arbeitsgruppe der erforderlichen Planungen zum Ausbau der internationalen Linien nach Realisierung des Alpentransit-Beschlusses annehmen. Es handelt sich dabei um internationale strategische Verkehrsplanung, bei der auch die Planung der europäischen Netze für hohe Geschwindigkeit der Eisenbahnen und für den kombinierten Verkehr zu berücksichtigen ist. Zwecks Sicherstellung

der erforderlichen Koordination arbeiten Mitglieder der schweizerischen Delegationen in folgenden europäischen Gremien mit:

- Den beiden Gruppen auf hohem Niveau der Europäischen Gemeinschaft (Generaldirektion VII, Transport) für hohe Geschwindigkeit und kombinierten Verkehr;
 - Die Mission Grande Vitesse und die Ad-hoc-Gruppe zur Sicherung des mittelfristigen Leistungsangebotes der Bahnen im Transitverkehr durch die Alpen der Communauté des Chemins de fer (CCFE/CER), einer mit der Union internationale des chemins de fer (UIC) verbundenen Gruppierung der Eisenbahnen der EG, welcher zusätzlich die Bahnen von Oesterreich und der Schweiz angehören;
 - Die UIC selber, insbesondere deren Ausschuss Planung und Wirtschaft mit Unterausschüssen G (das Bild der Eisenbahn in der Zukunft), H (europäischer Infrastrukturleitplan für Personen- und Güterverkehr) und K (Hochgeschwindigkeitsnetz).
4. In der französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe geht es darum, im Anschluss an die Stellungnahme des Bundesrates zum TGV-Leitplan darauf hinzuwirken, dass die schweizerischen Interessen bei der französischen Entscheidungsfindung voll berücksichtigt werden.

Fazit

Die bisherige Arbeitsweise mit bi- und trilateralen Arbeitsgruppen sowie dem Verbund der Eisenbahnen untereinander hat sich bewährt. Sie führte zu einem verbesserten Informationsaustausch und verschafft der Schweiz die Möglichkeit, ihre Interessen in den Nachbarstaaten besser zu vertreten. Gleichzeitig führt sie die verschiedenen Verwaltungsstellen, die in ihren Ländern die gleichen Dossiers bearbeiten, besser zusammen.

Verkehrsminister

Oesterreich
Italien
Bundesrepublik Deutschland
Schweiz

STELLVERTRETER-AUSSCHUSS ALPENTRANSVERSALEN

ERNEUERTE MANDAT

(gültig bis auf weiteres im Anschluss an die Genehmigung des Stellvertreter-Berichtes vom April 1989 durch die Verkehrsminister)

o Das ursprüngliche Mandat des Stellvertreter-Ausschusses vom 1. Februar 1986 stellte die Frage nach dem in weiterer Zukunft zu bewältigenden alpenquerenden Verkehr in den Mittelpunkt. Die entsprechende Bearbeitung durch den Stellvertreter-Ausschuss fand mit dessen Bericht vom April 1989 einen vorläufigen Abschluss:

- Die langfristige Verkehrsnachfrage wird mit dem wahrscheinlichsten Szenario erfasst.
- Letztlich wird das Ziel verfolgt, die Begründung neuer alpenquerender Verkehrskapazitäten aus der Sicht der Nachfrage qualitativ zu überprüfen. Dabei steht der Güterverkehr im Vordergrund.

Diese qualitative Ueberprüfung ist periodisch zu verifizieren. Aus aktueller Sicht stehen im Vordergrund:

- der Einfluss der Entwicklung in Osteuropa,
- immer konkreter fassbare Konsequenzen aus dem näherrückenden EG-Binnenmarkt,
- Einflüsse aus bereits verwirklichteten Vorhaben oder andern neuen Umfeldbedingungen.

Es ist Aufgabe des Stellvertreter-Ausschusses, die Situation periodisch zu analysieren und zuhanden der Verkehrsminister Stellung zu nehmen.

- o Die Hauptelemente der langfristigen Bewältigung der Nord - Süd-Transitaufgabe im Alpenraum sind neue Eisenbahn-Alpen-transversalen. In deren Kern sind Basistunnel vorgesehen, welche den neuen Linien die Leistungsfähigkeit von Flachbahnen sichern. Ihre Funktionsfähigkeit ist jedoch nur mit der Integration in ganze Achsen gesichert, die homogen entwickelt werden müssen. Damit ist die Koordination über die Grenzen der einzelnen beteiligten Länder unerlässlich. Diese Koordination wird letztlich konkret situationsbezogen sein müssen. Sie wird im Einzelfall wirksam anzusetzen sein. Das bedingt aber, dass die Probleme rechtzeitig erkannt werden, um die nötigen Impulse zu geben.

Der Stellvertreter-Ausschuss soll in diesem Sinne als Plattform dienen, mit welcher sichergestellt ist, dass in regelmässigen Abständen der notwendige Ueberblick geschaffen und gehalten und die geeigneten Impulse gegeben werden können, soweit dies als gemeinsam nötig erscheint.

- o Auf politischer Ebene wird der Kontakt im Rahmen weiterer Verkehrsministertreffen aufrecht erhalten bleiben müssen.

Der Stellvertreter-Ausschuss steht als Instrument zur Vorbereitung solcher Treffen und allenfalls für den Vollzug daraus folgender Aufträge zur Verfügung.

- o Das erneuerte Mandat des Stellvertreter-Ausschusses macht deutlich, dass auch ein Vertreter des französischen Verkehrsministers beizuziehen ist. Charakteristisch für die Zusammensetzung des Stellvertreter-Ausschusses sollte seine Nähe zu den Linienfunktionen und sollte Fähigkeit zu direktem Wirksamwerden bleiben.



3003 Bern, 31. August 1990

**Geschäftsprüfungskommission des Ständerates;
Bericht über die internationalen Beziehungen des Bundesamtes
für Verkehr (BAV)**

1. Europäische Gemeinschaft (Transitabkommen EG - CH)

11. Gegenstand

Seit 1989 finden auf der Grundlage eines Mandates der Gemeinschaft (Dezember 1988) Verkehrsverhandlungen zwischen der EG, der Schweiz, Oesterreich und Jugoslawien statt. Sie haben eine gemeinsame Lösung der Probleme im Bereich des Gütertransitverkehrs zum Ziel.

Für die EG steht die kurz- und mittelfristige Bewältigung des Güterverkehrs der Gemeinschaft durch die erwähnten Transitländer im Vordergrund. Prognosen zeigen, dass als Folge der Schaffung eines umfassenden EG-Binnenmarktes 1992 die Nachfrage stark zunehmen wird.

Die Schweiz strebt an, dass die EG unter Berücksichtigung der topographischen und umweltpolitischen Besonderheiten unseres Landes den Schienenverkehr, insbesondere dem kombinierten Verkehr, als einzige Möglichkeit einer kurz- mittel- und langfristigen Lösung des Transitproblems anerkennt. Als Gegenleistung für die von ihr vorgesehenen Investitionen erwartet sie, dass die EG die schweizerischen Gewichtslimite von 28 Tonnen im Strassengüterver-

kehr definitiv akzeptiert und die durch den Bau neuer Eisenbahnalpentransversalen zu schaffende Transitzkapazität gebührend anerkennt.

Die EG betrachtet bereits heute eine Uebergangslösung am Gotthard und Lötschberg sowie den vorgesehenen Bau neuer Eisenbahn-Alpentransversalen mittel- und langfristig als zweckmässige Lösung des Transitproblems. In jüngster Zeit hat sie ihre Forderung nach einem 40-Tonnen-Korridor abgeschwächt. Sie verlangt jedoch zusätzliche substantielle Erleichterungen für den Strassentransport.

Die Schweiz und die EG haben Abkommensentwürfe vorbereitet. In den laufenden Verhandlungen wird eine inhaltliche Annäherung beider Texte angestrebt. Ferner sind die Modalitäten für die Inkraftsetzung des Abkommens festzulegen und zu bestimmen, wie es in die Verhandlungen über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) einzubringen ist (Ziff. 2 nachfolgend).

Durch das Abkommen haben sich die an die Schweiz angrenzenden EG-Staaten zu verpflichten, Investitionen in Terminals für den kombinierten Verkehr und in Zufahrtslinien zu unserem Lande vorzunehmen. Sie sollten ferner verschiedene begleitende Massnahmen zwecks Verbesserung des Transportangebotes im Schienenbereich einleiten.

Für die Schweiz ist es, abgesehen von der Anerkennung unserer Gewichtslimiten, äusserst wichtig, dass das Transitabkommen definitiven Charakter hat und seine Bestimmungen im Rahmen von Verhandlungen über den EWR nicht wieder in Frage gestellt werden.

12. Form und Intensität der Beziehungen und Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen der Verwaltung

Es wurden zwei Expertengruppen EG/CH gebildet, die jährlich ca. viermal zusammentreten.

- Eine Arbeitsgruppe hat den Auftrag, alle erforderlichen Massnahmen für ein im Verhältnis zum Strassenverkehr konkurrenzfähiges Angebot im kombinierten Verkehr festzulegen. Schweizerischerseits wird die Gruppe durch einen Vertreter des BAV präsiert.
- Eine weitere Arbeitsgruppe ist damit beauftragt, die technischen Merkmale und das "Timing" der Inverkehrsetzung eines umweltfreundlichen Lastwagens zu definieren. Sie wird schweizerischerseits durch einen Mitarbeiter des Integrationsbüros geleitet.

Die Vorbereitung der Arbeiten beider Gruppen erfolgt unter Mitwirkung von SBB, Bundesamt für Polizeiwesen (BAP), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Integrationsbüro und EDA. Die Vertreter dieser Dienststellen nehmen in der Regel ebenfalls an den Sitzungen teil.

Die Ergebnisse der Expertenarbeiten werden schliesslich in den jährlich dreimal stattfindenden Plenarsitzungen EG/CH, bei welchen das BAV massgeblich vertreten ist, vor allem in politischer Hinsicht ausgewertet.

Die Verhandlungsrichtlinien basieren auf der Entwicklung der schweizerischen Verkehrspolitik sowie auf den periodischen Anweisungen des Bundesrates.

13. Zusammenarbeit mit EDA und BAWI

Mit diesen Dienststellen besteht eine sehr enge und im allgemeinen gute Zusammenarbeit. Durch permanente Kontakte wird den Informations- und Koordinationsbedürfnissen (Integrationsbüro, Mission der Schweiz in Brüssel) Rechnung getragen und damit die Verbindung zu den in anderen Bereichen und auf höherer Ebene stattfindenden Verhandlungen gewährleistet.

14. Nutzen der internationalen Kontakte für das Amt

Die bisherigen Verhandlungen haben sukzessive dazu geführt, dass die EG den von der Schweiz propagierten kombinierten Verkehr als richtige Lösung für die Bewältigung der Transitverkehrs anerkennt. Noch vor wenigen Jahren lehnte sie diese Verkehrsart ab. Heute räumt die Gemeinschaft der Entwicklung des kombinierten Verkehrs im Hinblick auf den Europäischen Binnenmarkt 1992 Priorität ein.

Das abzuschliessende Abkommen wird eine gewisse Koordination der Investitionen und die Einführung begleitender Massnahmen (Tarifbildung usw.) zur Förderung des kombinierten Verkehrs in Europa gewährleisten.

15. Zukünftige Entwicklung der internationalen Beziehungen

Die Verkehrsverhandlungen EG/CH gehen weiter. Nach Unterzeichnung eines Abkommens wird dessen Vollzug vor allem hinsichtlich der für den kombinierten Verkehr vorgesehenen Investitionen im Rahmen einer gemischten Arbeitsgruppe EG/CH überwacht werden müssen.

16. Uebrige Aktivitäten im Zusammenhang mit der EG

Das BAV unterhält auf allen Ebenen mit den verschiedenen Organen der EG regelmässige Kontakte und hat dabei Gelegenheit, auf die heute besonders wichtige Annäherung der Verkehrspolitik hinzuarbeiten.

2. EWR-Verhandlungen (Verkehrsaspekte des auszuhandelnden Vertrages EFTA/EG)

21. Gegenstände

Im auszuhandelnden Vertrag zwischen der EG und der EFTA über den EWR wird festgelegt, welche Erlasse und Bestimmungen der EG auch für die EFTA-Staaten gelten sollen (sog. "acquis communautaire").

Bis Ende März dieses Jahres mussten alle Aemter für ihren Bereich einen Rechtsvergleich EG/CH zu Handen des Integrationsbüros EDA/EVD verfassen. So konnte für jeden Erlass beurteilt werden, ob er durch die Schweiz übernommen werden kann oder nicht, bzw. ob eine bedingte Uebernahme möglich ist.

Sollten schweizerischerseits eigentliche "Ausnahmen" bestätigt werden müssen (Gewichtslimite von 28 Tonnen, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Zugang zum Beruf des Strassentransporteurs, Kabotage), so hat das BAV den schweizerischen Standpunkt nach aussen auf der Grundlage ständiger Kontakte mit den andern zuständigen Departementen und Bundesämtern zu vertreten.

22. Form und Intensität der Beziehungen und Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen

Im Hinblick auf die Aufstellung eines Ausnahmekatalogs und die Festlegung der erforderlichen Uebergangsperioden hat das BAV mit dem BAP, dem BIGA (Niederlassungsrecht), der EZV, dem Integrationsbüro und dem EDA zusammengearbeitet. Um festzulegen, welche Erlasse und Bestimmungen der EG im Rahmen der EFTA übernommen werden können, wurde eine Expertengruppe "Transport" gebildet. Seit anfangs 1990 ist sie einmal monatlich zusammengetreten und hatte mehrere gemeinsame Sitzungen mit den Experten der EG-Kommission.

23. Zusammenarbeit mit EDA und BAWI

Anfänglich traten bei der Analyse der bereits vorhandenen EG-Regelungen gewisse Schwierigkeiten auf. Inzwischen hat sich mit den beiden Dienststellen eine enge und im allgemeinen gute Zusammenarbeit entwickelt. Analog den Verhandlungen EG/CH trägt die Organisation der Arbeiten den Informations- und Koordinationsbedürfnissen auf Ebene Bundesrat und EFTA Rechnung (siehe Ziff. 13).

24. Nutzen für das Amt

Durch die im Gang befindlichen Arbeiten wird die Berücksichtigung der Besonderheiten der schweizerischen Verkehrspolitik im EWR sichergestellt. Sie geben dem BAV die Möglichkeit zu analysieren, in welchem Umfang die schweizerische Verkehrsgesetzgebung durch ein EWR-Abkommen geändert werden müsste.

Wichtigstes Anliegen der schweizerischen Delegation besteht darin, dass die konkreten Ergebnisse der bilateralen Verhandlungen EG/CH über den Transitverkehr (definitive Inkraftsetzung eines Abkommens) in den Verhandlungen über den EWR vollumfänglich als "acquis" berücksichtigt werden. Es ist die einzige Möglichkeit, um den erwähnten Besonderheiten der schweizerischen Verkehrspolitik Rechnung zu tragen.

25. Künftige Entwicklung der internationalen Beziehungen

Die Analyse der bereits vorhandenen und zu übernehmenden EG-Regelungen hat bei mehreren Sektionen des BAV eine erhebliche Mehrbelastung verursacht, welche mit Beginn der eigentlichen Verhandlungen anhalten wird. Bei Zustandekommen des EWR-Abkommens wird die schweizerische Gesetzgebung dem Recht der Gemeinschaft angepasst werden müssen. Es handelt sich dabei um eine äusserst anspruchsvolle und aufwendige Arbeit, die den Einsatz zusätzlichen Personals erfordern wird (generelles Problem für die ganze Bundesverwaltung).

3. Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

31. Gegenstände

In der CEMT sind die Verkehrsminister der westeuropäischen Länder vertreten. Die USA, Kanada, Japan und Australien haben den Status assoziierter Staaten. Im Jahre 1989 hat der Ministerrat Polen, Ungarn, Marokko und der DDR den Beobachterstatus gewährt.

Für unser Land bildet die CEMT eine wichtige Plattform, um auf internationaler Ebene verkehrspolitische Probleme zu diskutieren. Die Vertreter der Schweiz nehmen an den Arbeiten sehr aktiv teil und ihre Stellungnahmen finden Beachtung.

Die CEMT nimmt traditionellerweise bei der Prüfung neuer verkehrspolitischer Lösungen eine offenere Haltung ein als andere internationale Gremien. So ist es denn auch der Schweiz in diesem Rahmen frühzeitig gelungen, im Hinblick auf die künftige Entwicklung die EG auf die Notwendigkeit der Förderung des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen und des kombinierten Verkehrs im besonderen hinzuweisen.

Im Rahmen der CEMT fand Herr Bundesrat Ogi Gelegenheit, die Prüfung verschiedener, für die künftige europäische Verkehrspolitik wichtiger Vorhaben zu veranlassen; wie z.B.:

- Vermeidung von Leerfahrten im internationalen Strassengüterverkehr;
- Normierung der Masse der Fahrzeuge und Behälter im kombinierten Verkehr;
- Aufgabe und Technik der Eisenbahnen im Jahr 2040;
- Möglichkeit der Reduktion von Transporten gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (insb. Transport von Vinylchlorid).

Seit eineinhalb Jahren finden wichtige Kontakte auf Ministerebene mit den Ländern des "Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe "(COMECON)" und mit der Institution selbst statt. Die Zusammenarbeit auf dieser Ebene wird sich künftig verstärken und ermöglicht die Diskussion von

Anregungen im Hinblick auf eine gesamteuropäische Verkehrspolitik. Die Ausgestaltung dieser neuen Form der Zusammenarbeit Ost/West im Verhältnis zu anderen internationalen Organisationen, insbesondere der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (Binnenverkehrsausschuss), Expertengruppe "Transport" der EFTA und GATT, muss in den nächsten Monaten festgelegt werden. Entsprechende Verhandlungen sind im Gange.

3. Form und Intensität der Beziehungen und Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen der Verwaltung

Der Ministerrat kommt jährlich zweimal zusammen. Die von ihm zu verabschiedenden Resolutionen und Berichte werden durch Expertengruppen (drei Sitzungen pro Jahr) und durch den Stellvertreterausschuss (sechs Sitzungen pro Jahr) vorbereitet. Der Chef der Sektion "Internationale Organisationen" ist Stellvertreter des schweizerischen Ministers im Rahmen der CEMT. Die Vertreter in den Expertengruppen und im Stellvertreterausschuss erhalten Weisungen vom Vorsteher EVED, von weiteren Verantwortlichen für die schweizerische Verkehrspolitik, insbesondere von der Direktion des BAV. Je nach Bedarf finden Kontakte mit dem EDA, dem BAWI und weiteren Bundesämtern, allenfalls mit SBB und ASTAG, statt.

Neben seiner Bedeutung als Diskussionsforum für die künftige europäische Verkehrspolitik bietet die CEMT den Verkehrsministern Gelegenheit zu regelmässigen persönlichen Kontakten und ermöglicht ihnen, Studien über aktuelle Probleme in die Wege zu leiten. Allenfalls ist dabei eine Koordination auf Bundesratsebene bzw. mit anderen Departementen erforderlich.

33. Nutzen für das Amt

Siehe Ziff. 31

34. Künftige Entwicklung der internationalen Beziehungen

Die CEMT wird für die Schweiz als Plattform für die Lancierung neuer Ideen immer nützlich sein. Ihre Bedeutung würde noch zunehmen, wenn die Verhandlungen EG/CH scheitern sollten oder direkte Kontakte mit Brüssel schwieriger würden. Die CEMT wäre alsdann die einzige westeuropäische Institution, in welcher die Schweiz in verkehrspolitischen Fragen ihren Standpunkt gegenüber der EG geltend machen könnte.

4. Binnenverkehrsausschuss der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE/UNO) mit Sitz in Genf

41. Gegenstände

Der Binnenverkehrsausschuss (ITC) vereinigt die Vertreter aller west- und osteuropäischen Länder. Er bezweckt vor allem die Festlegung technischer und administrativer Richtlinien im Hinblick auf eine optimale Abwicklung der Binnentransporte in den Mitgliederstaaten der ECE/UNO.

Gegenstand der Arbeiten bilden sowohl allgemeine verkehrspolitische Probleme als auch technische Aspekte wie z.B.

- Definition der Achsen von europäischer Bedeutung für Strasse, Schiene und kombinierten Verkehr sowie hiefür vorauszusetzenden technischen Parameter;

- Ausarbeitung von Richtlinien für den Transport gefährlicher Güter;
- Ausarbeitung von Vorschriften im Bereiche der Sicherheit im Strassenverkehr und beim Bau von Strassenfahrzeugen;
- Erleichterung der Transportabwicklung.

42. Form und Intensität der Beziehungen und Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen

Das ITC kommt einmal pro Jahr zusammen um die Arbeiten der Expertengruppen (ca. zwei Sitzungen jährlich) zu behandeln. Die Koordination der Arbeiten des Ausschusses auf Bundesebene wird durch einen Vertreter des BAV wahrgenommen, welcher zu diesem Zweck in Analogie zu anderen Ausschüssen der ECE/UNO als "Hauptkoordinator" bestimmt wurde. Die Sitzungen des ITC und der Expertengruppen werden im Einvernehmen mit der Direktion BAV, PAP, BAWI, EZV und SBB vorbereitet.

43. Nutzen für das Amt

Die Arbeiten der ITC ermöglichen eine gewisse internationale Koordination grosser Infrastrukturvorhaben. Die Untersuchungen im Bereiche der Verkehrssicherheit, des Fahrzeugbaus und des Transports gefährlicher Güter haben auf internationaler Ebene zur Ausarbeitung strengerer technischer Normen im Interesse von Umweltschutz und Bevölkerung geführt. Die Arbeiten der ITC haben ganz allgemein eine gewisse Umorientierung der europäischen Verkehrspolitik im Sinne der schweizerischen Prioritäten zur Folge. Durch Schaffung technischer und administrativer Voraussetzungen trägt sie zu einer harmonischen Verkehrsentwicklung bei.

44 Künftige Entwicklung

Die in den Oststaaten eingetretenen Veränderungen werden voraussichtlich zu einer verstärkten und flexibleren Zusammenarbeit Ost/West führen. Die osteuropäischen Länder weisen bei der Verkehrsinfrastruktur einen enormen Nachholbedarf auf. Es ist anzunehmen, dass der Koordination in diesem Bereich bei den Arbeiten der ITC künftig erhebliche Bedeutung zukommen wird.

Auch für die ITC hat schliesslich die Lösung der Umweltprobleme Priorität erhalten. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrssicherheit wird deshalb an Bedeutung gewinnen. Das Arbeitsprogramm wird dieser Entwicklung angepasst werden müssen.

5 Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

51 Gegenstand

Zweck der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr ist vor allem im internationalen Verkehr eine einheitliche Rechtsordnung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern zwischen den 36 Mitgliedsstaaten abzufassen. Die Organisation hat ihren Sitz in Bern.

Die Uebereinkommen für den Beförderungsvertrag im internationalen Personen- und Gepäckverkehr (CIV) sowie im Güterverkehr (CIM) werden in der Regel alle fünf Jahre dem Angebot angepasst, um möglichst den Wünschen der Kundschaft zu entsprechen, welche oft zwischen mehreren Transportmitteln auswählen kann. Diese Uebereinkommen regeln grundsätzlich die allgemeinen Beförderungsgrundlagen (Rechte und Pflichten des Reisenden und der Benutzer), die Haftung der Eisenbahn

(bei Tötung und Verletzung von Reisenden, Verlust, Transportschäden und Verspätungen von Gütersendungen) und die Beziehungen der Eisenbahnen unter sich (finanzielle Beziehungen und Rückgriff).

Vier Anlagen zum Uebereinkommen regeln die besonderen Fragen bezüglich den gefährlichen Gütern, den Privatwagen, den Behältern und des Expressgutes.

Die Schweiz ist gemäss den Satzungen der Organisation ständiges Mitglied des Verwaltungsausschusses (11 Mitglieder); sie hat zur Zeit den Vorsitz inne (dieses Amt ist umstritten: zuviel Macht in den Händen der Schweiz).

52 Form und Intensität der Beziehungen sowie Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen der Verwaltung

Ein vereinfachtes Aenderungsverfahren gestattet, gewisse Bestimmungen des Uebereinkommens ohne Einberufung der Generalversammlung anzupassen. Die Revisionsausschüsse werden somit nach Belieben einberufen (alle 2 Jahre). Der Vorsitz des Verwaltungsausschusses verlangt jedoch weit häufigere Kontakte (jährlich zwei Sitzungen).

Gelegentliche Beziehungen mit dem EDA für Verfahrensfragen (Sitzabkommen, Vorrechte und Immunitäten) sowie mit dem EFD betreffend finanziellen Fragen (Vorschuss der Schweiz, Pensionskasse für das Personal des OCTI).

53 Zusammenarbeit mit EDA und BAWI

Für die materiellen Fragen ist die Mitwirkung des EDA und BAWI nicht notwendig.

54 Nutzen der internationalen Kontakte für das Amt

Der internationale Eisenbahnverkehr - wie übrigens auch die anderen Transportmittel - kann einzig über einen einheitlichen, durchgehenden Beförderungsvertrag durchgeführt werden. Der Warenaustausch Nord-Süd und in einem kleineren Umfang Ost-West benützt oft den Weg durch die Schweiz. Es ist also äusserst wichtig, dass - zur Zufriedenheit der Kundschaft - auf der Schweizer Strecke die gleichen Vorteile angeboten werden wie auf den Konkurrenzverbindungen.

55 Zukünftige Entwicklung der internationalen Beziehungen

Die Eisenbahn muss sich schneller dem Angebot des Hauptkonkurrenten Lastwagen anpassen; dies insbesondere auf dem Gebiet der Leistungsqualität (Laufüberwachung der Güter, EDV, Verkürzung der Lieferfristen, "just in time"). Zudem wird sich ohne Zweifel der Warenaustausch mit den Ländern Osteuropas verstärken, welche jedoch noch ein weiteres Rechtssystem für den Beförderungsvertrag kennen. Deshalb wird sich die Tätigkeit des OTIF in Zukunft eher verstärken.

6 Transportausschuss EGKS/Schweiz

61 Gegenstand

Die Schweiz schloss am 28. Juli 1956 (AS 1957, 381) mit den Mitgliedstaaten der EG und der Hohen Behörde (heute EG-Kommission) ein Abkommen ab über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch das schweizerische Gebiet.

Aufgrund dieses Abkommens verpflichteten sich die Parteien, die auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland der Erzeugnisse

beruhenden Diskriminierungen bei den Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art zu unterlassen.

62 Form und Intensität der Beziehungen sowie Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen der Verwaltung

Zur Lösung von Problemen, die mit der Anwendung dieses Abkommens auftreten, wurde ein Transportausschuss gegründet, der mindestens einmal jährlich tagt. Ein gleiches Abkommen besteht zwischen der EG und Oesterreich; gemeinsame Probleme werden an Gemeinschaftssitzungen gelöst.

Die Schweizerdelegation besteht aus Vertretern des BAV, des Integrationsbüros, der SBB und der BLS. Die schweizerische Vertretung in Brüssel nimmt von Fall zu Fall teil.

63 Zusammenarbeit mit EDA und BAWI

Die Zusammenarbeit zwischen dem EDA und BAWI ist durch die schweizerische Vertretung und das Integrationsbüro gesichert.

64 Nutzen der internationalen Kontakte für das Amt

Dieses Abkommen bestimmt das Verfahren in der Festsetzung der Transportpreise für Kohle und Stahl. Die Schweiz, die ein relativ hohes Tarifniveau aufweist, wird durch das bis heute gewählte Frachtverteilungssystem bevorteilt.

65 Zukünftige Entwicklung der internationalen Beziehungen

Der Spezialtarif und die Berechnungsart werden von einigen, nördlich der Schweiz liegenden Mitgliedstaaten und von Italien bestritten. Diese haben schon grundsätzliche Änderungen vorgeschlagen, so auch die ausser Kraftsetzung des

Abkommens. Die EG ist infolge Opposition der Siderurgie-industrie nicht darauf eingetreten.

Die Lockerung dieser Bestimmungen würde für die schweizerische Eisenbahnen mehrere zehn Millionen Franken jährlich an Ausfällen nach sich ziehen. Im Hinblick auf den grossen Europamarkt, der die Transportfreizügigkeit zum Ziel hat, ist es erlaubt, daran zu zweifeln, dass das bestehende Abkommen weiterhin seine Gültigkeit behält. Weder die Schweiz, noch voraussichtlich Oesterreich werden sich indessen für eine in Richtung Aufhebung zielende Initiative aussprechen.

7 Internationale Alpenkonferenz der Umweltminister

71 Gegenstand

Die Schweiz hat an der Internationalen Alpenkonferenz der Umweltminister in Berchtesgaden, 9. - 11. Oktober 1989 teilgenommen (Bundesbeschluss vom 2. Oktober 1989). Die sieben Alpenstaaten und die EG-Kommission verabschiedeten eine Resolution, zu deren Durchführung die Gruppe hoher Beamter eingesetzt wurde. Aufgabenschwerpunkte dieser Gruppe:

- a. Ausarbeitung des Entwurfs einer Rahmenkonvention
- b. Für die Bereiche Naturschutz und Landschaftspflege, Verkehr, Tourismus, Berglandwirtschaft und Raumplanung werden Protokolle mit ersten verbindlichen Regelungen vorbereitet. Das BAV hat den Vorsitz in der Arbeitsgruppe "Verkehr" übernommen.

72 Form und Intensität der Beziehungen

Organisation Schweiz gemäss beiliegendem Organigramm, Federführung: BUWAL, Mitarbeit verschiedener Aemter und der Alpenkantone, dicht gedrängtes Sitzungsprogramm.

73 Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen

Koordination Schweiz: BUWAL, Koordination Arbeitsgruppe Verkehr: BAV (Mitarbeit von EDA, EVD und Kantonen).

Da die Arbeiten erst dieses Jahr angelaufen sind, kann über die Qualität der Beziehungen zwischen den Dienststellen noch nichts ausgesagt werden.

74 Nutzen der internationalen Kontakte für das Amt

Das BAV hofft, dank dem Vorsitz in der Arbeitsgruppe Verkehr bei den Alpenstaaten und der EG Verständnis für die schweizerische Verkehrspolitik wecken zu können.

75 Zukünftige Entwicklung der internationalen Beziehungen

Mittelfristiges Ziel der Beziehungen: Vorbereitung der nächsten Internationalen Alpenkonferenz der Umweltminister Ende 1991.

Längerfristiges Ziel der Beziehungen: Durchsetzung der Rahmenkonvention und der Protokolle.

8. Koordination Transitpolitik der Alpenländer

Seit 1985 finden regelmässige Konferenzen der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Oesterreichs, Italiens und der Schweiz statt. Die Minister beschliessen gleich zu Beginn, einen Stellvertreter-Ausschuss einzusetzen, um die Ministertreffen vorbereiten zu helfen und die Ausführung gemeinsamer Aufträge zu gewährleisten. Die Schweiz hält den Vorsitz; seit 1988 stellt das BAV den schweizerischen Stellvertreter (Stv.Dir. Isliker).

81. Gegenstände

In einer ersten (abgeschlossenen) Phase standen im Vordergrund:

- Informationsaustausch,
- Koordination der Transitpolitik der beteiligten Länder,
- Schaffung gemeinsamer Prognosegrundlagen (Bericht des Stellvertreter-Ausschusses April 1989).

In Zukunft dürfte die Verwirklichung der heute gemeinsam anerkannten transitpolitischen Leitlinien bzw. der damit verbundenen grossen Ausbauvorhaben Hauptthema sein.

82. Form und Intensität der Beziehungen und Zusammenarbeit mit andern Dienststellen der Verwaltung

Im Zusammenhang mit 1 - 3 Ministertreffen pro Jahr ergeben sich intensive Vorbereitungsarbeiten.

Der Stellvertreter-Bericht April 1989 (Verbesserung des alpenquerenden Verkehrs) verlangte wochenlange kompetente

Sachbearbeitung. Der Bericht muss weiter betreut werden, indessen nur noch mit bescheidenem Aufwand.

Sie ergibt sich nach Bedarf bezogen auf die anstehenden Sachfragen.

83. Zusammenarbeit mit EDA und BAWI

Sie muss naturgemäss eng sein, geht es doch um einen Teilbereich einer umfassenden Transitpolitik auf europäischer Ebene, an der EDA, BAWI, EVED und weitere Bundesstellen koordiniert mitwirken müssen.

84. Nutzen für das Amt

Alpenländer-Verkehrsministerkonferenzen und Stellvertreter-Ausschuss dienen vor allem dem Informationsaustausch und der Pflege eines Beziehungsgeflechts, ohne das die schweizerische Verkehrspolitik und insbesondere Alpen-transit-Politik gar nicht auskommt.

85. Zukünftige Entwicklung

Die Aufgabe bleibt gestellt.

9. Funktionsfähigkeit des kombinierten Verkehrs

91. Gegenstand

Der Bundesrat hat am 24. Oktober 1989 die Uebergangslösung im kombinierten Verkehr beschlossen. Es handelt sich hier um die Ausweitung der Kapazitäten auf der Gotthard- und Lötschbergachse bis zum Jahre 1993/94.

92. Intensität der Beziehungen und Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen der Verwaltung

Die sachgerechte Vorbereitung der Uebergangslösung erforderte eine umfassende Abklärung des künftigen Marktaufkommens. Zu diesem Zwecke wurde eine Arbeitsgruppe Schweiz/Niederlande ins Leben gerufen, an der auch Bahn- und Ministeriumsvertreter der Bundesrepublik Deutschland und Italiens teilnahmen. Die Abklärungen führten zu einem entsprechenden Bericht.

Nach der Beschlussfassung durch den Bundesrat wurden die Kontakte mit den Bahnen und den Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland und Italiens wieder neu geknüpft. In einem ersten Schritt erfolgten spezifische Abklärungen mit Italien. Sie bezogen sich auf die erforderlichen Anpassungen auf der Südrampe des Simplons. In einem zweiten Schritt wurde beschlossen, zwei Abkommen vorzubereiten: Ein Bahnabkommen und ein Regierungsabkommen. Mit beiden Abkommen verpflichten sich die beteiligten Bahnen und Ministerien zu einem reibungslosen Funktionieren des kombinierten Verkehrs im Transit durch die Schweiz. Die entsprechenden Vorarbeiten sind noch nicht ganz abgeschlossen. Es ist aber vorgesehen, die beiden Abkommen auf den Herbst unterschriftenreif vorzubereiten.

93. Zusammenhang mit den EG-Verhandlungen

Die beschriebene Zusammenarbeit und Uebergangslösung steht in engem Bezug zur Entwicklung in der EG. Mit zu berücksichtigen ist überdies das Verhältnis zu Oesterreich.

Verwaltungsintern bestehen deshalb enge Beziehungen zum Integrationsbüro und zur Völkerrechtsdirektion. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Falle eines Scheiterns der Transitverhandlungen mit den beiden Abkommen eine nach wie vor intakte Chance besteht, zu einer vertraglichen Rege-

lung wenigstens in diesem für die Schweiz sehr wichtigen Teilbereich zu kommen.

Im Vergleich zu Oesterreich ist darauf zu verweisen, dass mit den vertraglichen Absicherungen ein gleiches Vorgehen gewählt worden ist wie am Brenner. Für den Brenner sind ebenfalls zwei Abkommen ausgearbeitet worden, die einen funktionstüchtigen kombinierten Verkehr sicherstellen sollen.

94. Nutzen für das Amt

Die bisherigen Kontakte sind für das BAV in mehrfacher Hinsicht unerlässlich. Einmal gaben sie Einsicht in die Verkehrspolitik der Nachbarstaaten und der EG. Zum andern bildet die Koordinationstätigkeit eine unerlässliche Voraussetzung dafür, dass die vom Bundesrat beschlossene Investition im Umfang von 1,5 Mrd Franken sinnvoll genutzt werden und überhaupt als glaubwürdige Alternative zum 40 Tonnen Strassenkorridor gelten kann. Würden die Nachbarbahnen und Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland und Italiens nicht auf das Angebot konkret eintreten, wären die getätigten Investitionen schwer zu rechtfertigen und könnten auch der EG gegenüber nicht als glaubwürdige Alternative dargestellt werden.

95. Zukünftige Entwicklung

Alle an den beiden Abkommen beteiligten Vertreter sind übereingekommen, im Anschluss an die bisherige Tätigkeit die Kontakte weiterzuführen und auszubauen im Hinblick auf die Realisierung der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Es ist unerlässlich, dass auch die Nachbarn im Norden und im Süden rechtzeitig an die Anpassung ihrer Streckennetze gehen und über den weiteren Verlauf der Entwicklung in der Schweiz informiert bleiben.

10 Gefährliche Güter

1.1 Gegenstand

Unter die Zuständigkeit des BAV fällt auch die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter [(RID); Anlage I zur CIM].

1.2 Form und Intensität der Beziehungen sowie Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen der Verwaltung

Das BAV vertritt die schweizerischen Interessen in bezug auf Fragen des Transportes gefährlicher Güter in den dafür zuständigen Gremien des OTIF und der UNO. Da die Gefahrgutvorschriften laufend dem Stand der Technik und der Wissenschaft angepasst werden, bestehen intensive Beziehungen mit den genannten Organisationen.

Für die Verkehrsträger Schiene/Strasse ist eine harmonisierte Gefahrgutgesetzgebung unabdingbar. Dies erfordert die ständige Zusammenarbeit des BAV mit dem BAP bei administrativen und der EMPA bei technischen Fragen sowie im Zusammenhang mit deren Tätigkeit als Prüfbehörde. Gelegentliche Kontakte bestehen zu den für die Gefahrgutvorschriften der übrigen Verkehrsträger zuständigen Bundesstellen (BWW: Rhein- und Binnenschifffahrt, EDA: Seeschifffahrt, BAZL: Zivilluftfahrt).

Es bliebe zu prüfen, ob mit der Zusammenlegung der erwähnten Zuständigkeiten in einer zentralen Koordinationsstelle "Transporte gefährlicher Güter" die Zusammenarbeit verbessert und insbesondere Kosteneinsparungen bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung ermöglicht werden könnten.

1.3 Zusammenarbeit mit EDA und BAWI

Im Bereich Transporte gefährlicher Güter ergaben sich bisher nur sehr wenige Berührungspunkte mit den Tätigkeiten des EDA und BAWI.

1.4 Nutzen der internationalen Kontakte für das Amt

Die Beförderung gefährlicher Güter ist im grenzüberschreitenden Verkehr nur aufgrund international harmonisierter Sicherheitsvorschriften möglich. Gleichzeitig kann damit auch ein anerkannter Standard in die nationale Gesetzgebung übernommen werden.

1.5 Zukünftige Entwicklung der internationalen Beziehungen

Im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Gefahrgutgesetzgebungen zeichnet sich längerfristig eine Ausweitung der internationalen Beziehungen ab, weil sich nun auch die EG und CEMT mit diesem Problemkreis befassen.

11. Bilaterale Beziehungen auf dem Gebiet des Strassenverkehrs

11.1 Gegenstand

Für den Strassengüterverkehr gelten in der Schweiz die Handels- und Gewerbefreiheit, im Ausland dagegen mehr oder weniger strengen Zulassungsordnungen.

Mit den bilateralen Strassentransportabkommen werden die ausländischen Unternehmer bei Fahrten nach, von oder durch die Schweiz den gleichen Bedingungen unterstellt, die für Schweizer Transporteure im jeweiligen ausländi-

schen Staat gelten: der Verhandlungsspielraum beschränkt sich darauf, die Gegenseitigkeit herzustellen.

Die bilateralen Strassentransportabkommen sind unterteilt in das Abkommen, in dem die Grundsätze umschrieben sind, und in ein Protokoll, das die Durchführungsbestimmungen enthält. Die Durchführungsbestimmungen können bei veränderten Verhältnissen durch eine Gemischte Kommission angepasst werden, die sich aus Vertretern der zuständigen Ministerien der beiden Vertragsparteien zusammensetzt.

Inhaltlich werden in den Abkommen die Reglementierung der gewerbsmässigen Personenbeförderungen die Bedingungen für die Strassengütertransporte festgelegt:

- Bewilligungssystem (Befreiung, Bewilligungspflicht, Kontingent)
- Transportarten (bilateral, Transit, Dreiländerverkehr)
- Vereinfachung der Bewilligungserteilung
- fiskalische Bestimmungen (Strassenbenützungsabgaben)
- Zollbestimmungen (Binnentransporte)
- Masse und Gewichte der Fahrzeuge
- Anwendung auf das Fürstentum Liechtenstein
- Gemischte Kommission.

Gegenwärtig stehen 23 bilaterale Strassentransportabkommen in Kraft. Davon betreffen 14 Abkommen Staaten, die nicht der EG angehören.

11.2 Form und Intensität der Beziehungen und Zusammenarbeit
11.3 innerhalb der Verwaltung

Die Abkommen sehen direkte Kontakte zwischen den Verkehrsministerien vor (fernmündlich, schriftlich, gemischte Kommission). Anlass solcher Kontakte sind Änderungen des nationalen Rechts, die sich auf die Transportausführung auswirken, und insbesondere die Transporteure oder die Transportverbände, die auf Schwierigkeiten bei der Transportausführung hinweisen. Die fernmündlichen und schriftlichen Kontakte sind sehr intensiv. Die Gemischten Kommissionen werden einberufen, sofern Probleme bestehen, die nicht auf schriftlichem Weg gelöst werden können. Eine Anhäufung Gemischter Kommissionen ergab sich in den Jahren 1984 bis 1986 nach der Einführung der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe am 1. Januar 1985.

Es besteht eine enge Zusammenarbeit mit Verwaltungsstellen des EDA, BAWI, IB, OZD und BAP. Ausserhalb der Bundesverwaltung bestehen dauernde Kontakte auch zum Fürstentum Liechtenstein, kantonalen Polizeibehörden, Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG und insbesondere zu den Transportunternehmern. Die Beziehungen sind gut und problemlos.

11.4 Nutzen der internationalen Kontakte für das Amt

Das Amt wahrt die Interessen des schweizerischen Transportgewerbes im Ausland. In den Gemischten Kommissionen, in denen auch Vertreter der in- und ausländischen Transportverbände teilnehmen, werden unsere Verkehrspolitik und die Vorhaben erläutert, Besichtigungen des kombinierten Verkehrs durchgeführt, Dokumentationen abgegeben und ausgetauscht, falsche Vorstellungen und Desinformationen richtiggestellt. Die persönlichen Kontakte fördern das gegenseitige Verständnis und tragen wesentlich dazu bei, dass Probleme ohne grossen Aufwand bereinigt werden können.

11.5 Zukünftige Entwicklung der internationalen Beziehungen

Im Interesse des schweizerischen Transportgewerbes ist der Vollzug der bilateralen Strassentransportabkommen sicherzustellen, solange diese in Kraft sind. Sofern das künftige EG- oder EWR-Abkommen eine Bewilligungspflicht, allenfalls mit Kontingentierung, für den Strassengüterverkehr mit der Schweiz weiter auf bilateraler Ebene vorsieht, werden dem Amt die verbundenen Vollzugsaufgaben übertragen bleiben.

12. Uebrige Aktivitäten

In den nachfolgenden Bereichen ist das BAV nur sporadisch tätig. Wir beschränken uns deshalb auf eine zusammenfassende Darstellung.

12.1 C O S T - Aktionen

"Europäische Zusammenarbeit in wissenschaftlichen und technischen Bereichen".

Allgemeine Federführung: Bundesamt für Bildung und Wissenschaft.

Die im Rahmen der COST lancierten Projekte beziehen sich u.a. auch auf den Verkehr. Alle Mitgliedstaaten der EG und der EFTA sowie Jugoslawien nehmen daran teil. Ziel der Aktionen ist eine engere wissenschaftliche und wirtschaftliche Zusammenarbeit auf internationaler Ebene. Die Arbeiten gehen von der Grundlagenforschung bis zur Ausarbeitung marktfertiger Industrieprodukte.

Die Mehrzahl des Aktionen "Verkehr" werden von Vertretern des Generalsekretariates EVED (Dienst für Gesamtverkehrs-

fragen) koordiniert. Das BAV ist insbesondere an folgenden Aktionen beteiligt:

- COST 315 "Grosscontainer":

Vor allem in Uebersee werden immer grössere Container eingesetzt. Ziel des Aktion ist es zu definieren, in welchem Umfang in Europa, insbesondere in den Alpenländern, solche Behälter akzeptiert werden können. Im Rahmen einer Kosten-Nutzenanalyse sollen die in Europa zulässigen Höchstmasse definiert werden.

- COST 310: "Logistik des Güterverkehrs, insbesondere des kombinierten Verkehrs":

Aufgabe: Durch den kombinierten Verkehr werden verschiedene Verkehrsarten miteinander verbunden. Seine Entwicklung wird heute noch durch ungenügende Zusammenarbeit der Beteiligten behindert. Ziel der Aktion ist es, diese Situation an den Uebergangspunkten zu verbessern. Dabei handelt es sich vor allem um die Verbesserung des Informationsflusses durch den Einsatz von Informatik, um die Koordination der Investitionen zwischen Eisenbahn- und Strassentransportunternehmungen und um eine Vereinheitlichung der einzusetzenden Transportgefässe.

12.2 AICCF

Association internationale du Congrès des Chemins de fer
Internationale Eisenbahn Kongress - Vereinigung

Aufgabe: Förderung des Eisenbahnverkehrs durch Erfahrungsaustausch auf allen Gebieten.

12.3 CIGRE

Conférence internationale des grands réseaux électriques à haute tension

Aufgabe: Verfolgen der technischen Möglichkeiten der Energieübertragung (Freileitungen, Kabel) und der damit zusammenhängenden Störungen und Gefahrenquellen.

12.4 Technische Einheit (UT)

Internationales Abkommen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen

Aufgabe: Harmonisation der technischen Normen im Eisenbahnwesen.

12.5 OITAF

Internationale Organisation für das Seilbahnwesen

Aufgabe: Förderung des Seilbahnwesens. Erarbeitung entsprechender Richtlinien, Erfahrungs- und Meinungsaustausch.

12.6 Simplondelegation

Délégation internationale pour les affaires du Chemin de fer du Simplon

Aufgabe: Ueberwachen und Fördern der Entwicklung der Simplonbahn sowie Erstatte von Berichten und Vorschlägen an die beteiligten Regierungen.

12.7 Deutsch-schweizerische Kommission für die grenzüberschreitenden Eisenbahnen

Aufgabe: Behandeln von Angelegenheiten, die mit den schweizerischen Eisenbahnstrecken auf deutschem Gebiet und mit den Strecken der DB auf Schweizer Gebiet zusammenhängen. Erstellen von Berichten und Vorschlägen an die beteiligten Behörden.

12.8 Internationale Schifffahrtskommissionen für den Bodensee und den Genfersee

Aufgabe: Ausarbeiten von Vorschlägen für einheitliche Schifffahrtsvorschriften, Ueberwachung des Vollzugs sowie Erfahrungsaustausch in rechtlicher, technischer und nautischer Hinsicht.