

Botschaft

zum Transitabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz, sowie zur trilateralen Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse

vom 13. Mai 1992

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit der beiliegenden Botschaft die folgenden Bundesbeschlüsse mit dem Antrag auf Zustimmung:

- den Bundesbeschluss betreffend das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen);
- den Bundesbeschluss betreffend die Vereinbarung zwischen dem Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Verkehrsminister der Italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

13. Mai 1992

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Felber

Der Bundeskanzler: Couchepin

Übersicht

Mit dem Transitabkommen und der trilateralen Vereinbarung will sich die Schweizerische Eidgenossenschaft den Herausforderungen stellen, die aus dem Zusammenwachsen der europäischen Staaten im EG-Binnenmarkt entstanden sind. Der Bundesrat ist dabei überzeugt, dass es zur Bewältigung des alpenquerenden Transitverkehrs besondere Anstrengungen sowohl seitens der EG als auch der Schweiz braucht.

Die schweizerische Topographie lässt weder von den Kapazitäten noch der Umweltbelastung her einen Ausbau der bestehenden alpenquerenden Strassenverkehrsachsen zu. Deshalb sind insbesondere die Bahnstrukturen zu modernisieren und auszubauen, damit ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse verbessert werden kann.

Diese Philosophie bildet die Grundlage des Transitabkommens, das die Europäische Gemeinschaft und die Schweiz nach mehr als drei Jahren intensiver Verhandlungen abgeschlossen haben und das wir Ihnen heute zur Genehmigung unterbreiten.

Dieses internationale Vertragswerk, dessen Gültigkeit auf zwölf Jahre festgelegt wurde, zielt in erster Linie darauf ab, die Zusammenarbeit unter den Vertragspartnern im Bereich des Güterverkehrs, insbesondere des Transitverkehrs, durch die schweizerischen Alpen zu verstärken.

Das Transitabkommen umschreibt die infrastrukturellen Arbeiten, die sowohl in der Schweiz als auch in den Mitgliedstaaten der EG zu leisten sind, um einen durchgehenden Verkehrsfluss über die schweizerischen Grenzen hinaus zu gewährleisten.

Im Bereich des Strassengüterverkehrs sieht das Transitabkommen vor, dass den schweizerischen Transportunternehmen der kommerzielle Zugang zum gemeinsamen Markt gewährt wird, und zwar im Rahmen des EWR oder gegebenenfalls mittels eines später zu verhandelnden Abkommens. Zudem ermöglicht das Abkommen unseren Transportunternehmen, in den EG-Ländern weiterhin mit 40 t zu fahren – trotz der 28-t-Begrenzung in unserem Land. Um dennoch ihren guten Willen auch im Bereich des Strassenverkehrs zu zeigen, hat sich die Schweiz verpflichtet, unter ganz bestimmten Bedingungen, insbesondere wenn die Kapazitäten im kombinierten Verkehr erschöpft sind, 50 Ausnahmen pro Tag in jeder Richtung zu gestatten.

Mit der vorliegenden Botschaft legt der Bundesrat auch die trilaterale Vereinbarung zwischen den Verkehrsministern Deutschlands, Italiens und der Schweiz über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz zur Genehmigung vor.

Die Vereinbarung, die am 3. Dezember 1991 in Bonn unterzeichnet wurde, zielt darauf ab, den mit der Übergangslösung vorgesehenen Infrastrukturausbau mit den Nachbarstaaten besser zu koordinieren. Auf der Ebene der Infrastruktur stellt die trilaterale Vereinbarung also eine Ergänzung zum Transitabkommen dar, bildet aber rechtlich ein selbständiges Vertragswerk.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

Die Europäischen Gemeinschaften (EG) haben 1985 in ihrem Weissbuch zum Europäischen Binnenmarkt erstmals offiziell auf die Notwendigkeit einer Regelung des alpenquerenden Transitverkehrs mit Österreich, Jugoslawien und der Schweiz hingewiesen. Andererseits nahmen 1986 erneute Vorarbeiten zu einem Entscheid über eine neue schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale ihren Anfang. Sie führten zur Botschaft des Bundesrates und mündeten in Beschlüsse der eidgenössischen Räte vom 4. Oktober 1991. Noch ausstehend im heutigen Zeitpunkt ist die eidgenössische Volksabstimmung.

Nach einem Ministertreffen 1987 über den zunehmenden Güterverkehr auf den transalpinen Verkehrsverbindungen und nach informellen Expertenkontakten verabschiedete der EG-Rat der Verkehrsminister im Dezember 1987 ein Mandat für eine erste Verhandlungsphase mit der Schweiz, Österreich und Jugoslawien. Am 13. Juni 1988 beschloss der Bundesrat die Teilnahme der Schweiz an Sondierungsgesprächen und formellen Verhandlungen und bestimmte den damaligen Chef des Integrationsbüros Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) / Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement (EVD) zum Leiter der Schweizer Delegation. Diese Gespräche fanden noch 1988 statt und dienten dazu, dass die Verhandlungsgegenstände genauer bestimmt wurden.

Seit Beginn der Gespräche und Verhandlungen bestand die schweizerische Delegation auf der besonderen Verkehrssituation der Schweiz und stellte für die Lösungen des Transitproblems den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse ins Zentrum. Sie bestand aber auch auf der Regelung des gegenseitigen Marktzuanges. Im Dezember 1988 hiess der Rat ein modifiziertes Mandat für die formelle Verhandlungsphase gut. Darin forderte die EG von der Schweiz einen Strassenkorridor für 40-t-LKW und schloss im Falle grösserer Schwierigkeiten sog. Reziprozitätsmassnahmen nicht aus. Sie kündigte überdies an, die Verhandlungen in den Kontext der globalen Beziehungen EG – Schweiz zu stellen. Mit Beschluss vom 13. Februar 1989 präziserte der Bundesrat seinerseits das schweizerische Mandat.

12 Die Verhandlungen zum Transitabkommen

Die Eröffnung der formellen Verhandlungen erfolgte mit einer ersten Runde im Februar 1989. In der Anfangsphase ging es darum, das harte Nein der Schweiz zum 40-t-Strassenkorridor zu verbinden mit Kooperationsbereitschaft beim kurzfristig wirksamen Ausbau der Kapazitäten für den kombinierten Verkehr und bei der Gewährung einiger kleinerer Konzessionen für die Verbesserung des Strassentransits.

An der zweiten Runde vom 17. Mai in Bern lenkte die EG-Kommission nach und nach auf das Konzept des kombinierten Verkehrs zur mittel- und langfristigen Problemlösung ein. Die am 10. Mai beschlossene Alpentransit-Konzeption mit zwei neuen Basistunnels (Gotthard und Lötschberg) wurde von der EG-Delegation mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Hingegen beharrte die EG im Sinne einer kurzfristigen Problemlösung auf ihrer Forderung nach einem befristeten und quantitativ beschränkten Strassenkorridor für 40-t-Lastwagen.

Daraufhin suchte die EG den direkten politischen Kontakt mit Österreich und der Schweiz. Am 17. Juli traf Kommissar van Miert in der Schweiz mit dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED) zusammen; eine kurze Begegnung fand auch mit dem Bundespräsidenten statt. Dabei verlangte van Miert spezifische Problemlösungen, insbesondere für den Transit von leichtverderblichen Gütern.

Am 24. Oktober beschloss der Bundesrat Massnahmen zur Kapazitätserhöhung und -verbesserung des Huckepackangebots bis 1993/94 im Umfang von rund 1,4 Milliarden Franken (Übergangslösung), was von EG-Seite begrüsst wurde. Der dadurch zum Ausdruck gebrachte Wille der Schweiz, ihre Transitrolle unter Berücksichtigung der Umwelterfordernisse auch in Zukunft voll wahrzunehmen, fand in der Folge bei der Gemeinschaft zunehmend Anerkennung, was auch das Treffen der Verkehrsminister vom 4./5. Dezember belegt: Von der Schweiz wurden zwar nach wie vor noch «strassenseitige Erleichterungen» verlangt, von einem durchgehenden 40-t-Strassenkorridor war hingegen nicht mehr die Rede.

Im Januar 1990 setzten die beiden Verhandlungsdelegationen zwei Arbeitsgruppen ein zur Koordination der Förderung des kombinierten Verkehrs und zur Definition des Begriffs «umweltverträglicher Lastwagen».

Am 7. Juni fand die dritte formelle Verhandlungsrunde statt. Die EG kündigte dabei unerwartet an, dass sie im Hinblick auf die EWR-Verhandlungen möglicherweise nur noch ein interimistisches Abkommen mit der Schweiz anstrebe. Die Schweiz machte sofort unmissverständlich klar, dass damit die Grundlage der bilateralen Verhandlungen in Frage gestellt wäre.

Bei den folgenden Verhandlungsrunden im November und Dezember stand der Vertragstext der EG zur Diskussion. Dabei sprach sich der EG-Ministerrat im Dezember für eine Weiterführung bilateraler Verhandlungen vorerst bis Mitte 1991 aus.

Im Juli 1991 lockerten sich die Verhandlungspositionen erstmals: Die EG verlangte eine grössere Anzahl von Ausnahmen von der 28-t-Begrenzung. Zugestanden wurde eine beschränkte und restriktiv zu handhabende Anzahl Ausnahmen (50 pro Tag und Richtung; Überlaufmodell).

Dank intensiven ministeriellen Kontakten und dank der zügigen Behandlung der Alpentransit-Vorlage durch die eidgenössischen Räte gelang im Oktober 1991 der Durchbruch. Umstritten blieben bis zuletzt die Ausnahmeregelung, der Marktzugang für schweizerische Transporteure sowie die Frage der Aufnahme von Verhandlungen über die Zivilluftfahrt. Damit wurde insbesondere bei der Luftfahrt ein neuer Akzent gesetzt.

Auf der politischen Ebene schliesslich hiess der Rat der Verkehrsminister am 21. Oktober 1991 das Abkommen zwischen der EG und der Schweiz sowie jenes zwischen der EG und Österreich gut. Die Paraphierung des Abkommenstextes erfolgte am 3. Dezember in Brüssel und die Unterzeichnung fand am 2. Mai 1992 in Porto statt.

13 Die Verhandlungen zur trilateralen Vereinbarung

Nachdem der Bundesrat am 24. Oktober 1989 Angebotsverbesserungen im kombinierten Verkehr am Gotthard und am Lötschberg–Simplon beschlossen hatte, kam es zu ersten Kontakten mit Italien und der Bundesrepublik Deutschland. Diese galten ursprünglich der Abklärung, ob und wieweit auch die beiden Nachbarstaaten und ihre Bahnen Infrastrukturmassnahmen an die Hand nehmen sollten, um einen reibungslosen kombinierten Verkehr im Transit durch die Schweiz zu ermöglichen.

Ähnlich wie zuvor für den Brenner-Bahnverkehr erwies sich eine trilaterale Vereinbarung als unerlässlich. Das Bundesamt für Verkehr übernahm in der Folge die entsprechenden Verhandlungen.

Die Unterzeichnung der Vereinbarung erfolgte nach vier Verhandlungssitzungen am 3. Dezember 1991 in Bonn. Parallel zu diesen Arbeiten kam es zu Verhandlungen zwischen den beteiligten Bahnen (SBB, DB, FS, BLS). Die Bahnen vereinbarten ein Bahnabkommen, das am 25. November 1991 unterzeichnet wurde.

Während der Verhandlungen zum Transitabkommen stellten sich bei der EG Kompetenzprobleme ein: Von seiten der EG-Mitgliedstaaten wurde die EG-Verhandlungsdelegation darauf hingewiesen, dass die EG über keine Kompetenzen im Infrastrukturbereich verfüge und demzufolge keine entsprechenden direkten Verpflichtungen eingehen könne. Damit erhielt die trilaterale Vereinbarung grosse Bedeutung für die Transitverhandlungen. Denn sie dokumentierte den Willen der zwei direkt betroffenen EG-Mitgliedstaaten, notwendige Infrastrukturmassnahmen zu realisieren. Die trilaterale Vereinbarung ist denn auch Bestandteil des Transitvertragswerkes, wengleich sie als selbständiger internationaler Vertrag zu betrachten ist.

Der Kompetenzlage in der EG entsprechend umfassen der Transitvertrag und die trilaterale Vereinbarung für den kombinierten Verkehr die gleichen Gegenstände. Das Transitabkommen gibt allerdings den Gesamtrahmen vor und umfasst auch den Kreis der langfristigen Aufgaben. Die trilaterale Vereinbarung konzentriert sich demgegenüber auf die unmittelbare kurz- und mittelfristige Realisierung der Angebotsverbesserungen im kombinierten Verkehr.

14 Verhältnis zum EWR

Zwischen dem Transitvertrag und dem EWR besteht keine gegenseitige Abhängigkeit. Bei beiden handelt es sich um selbständige, für sich geltende Staatsverträge. Die Schweiz lehnte darum ein von EG-Seite angestrebtes Junktim zwischen den beiden Vertragswerken stets ab. Wegen der parallel zu führenden

Verhandlungen waren allerdings politische und sachliche Berührungsfelder unausweichlich.

Die ersten EWR-Verhandlungen fanden formell erst im Juni 1990 statt, als bei den Transitverhandlungen bereits deutliche Auffassungsdifferenzen sichtbar waren. Darum versuchte die EG, die Transitverhandlungen in den Kontext der globalen Beziehungen EG-Schweiz zu stellen. Wie erwähnt schlug die EG-Kommission zudem Mitte 1990 ein interimistisches Verkehrsabkommen vor, das mit dem Abschluss des EWR-Vertrags hinfällig geworden wäre. Die Schweiz lehnte dies kategorisch ab. Einzelne Mitgliedstaaten befürworteten den Vorschlag der EG-Kommission, drangen damit aber im Verkehrsministerrat vom Dezember 1990 nicht durch.

Darauffin machte die EG klar, dass es ohne Lösung in der Transitfrage keinen erfolgreichen Abschluss der EWR-Verhandlungen geben könne oder zumindest das Verkehrskapitel einschliesslich des Luftverkehrs aus dem EWR-Vertrag ausgeklammert werden müsste. Dennoch kam es am 21. Oktober 1991 sowohl zu einer Einigung in der Transitfrage als auch beim EWR.

Materiell betrachtet, betrifft ein wesentlicher Teil des Transitabkommens infrastrukturelle und begleitende Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Dieser Bereich bildet nicht Gegenstand des EWR-Vertrages. Andererseits enthält das Transitabkommen mehrere Bestimmungen über den Strassenverkehr, welche mit entsprechenden Vorschriften des EWR-Vertrages (Anhang XIII) inhaltlich übereinstimmen. Für derartige Kollisionsfälle enthält das Protokoll Nr. 44 des EWR-Vertrages eine Regelung, wonach die entsprechenden Bestimmungen des Transitabkommens denjenigen des EWR-Vertrages vorgehen. Gleichzeitig sieht das Protokoll vor, dass die Vertragsparteien die Situation auf dem Gebiet des Strassengüterverkehrs sechs Monate vor dem Ablauf des Transitabkommens gemeinsam überprüfen.

15 Verhältnis zur schweizerischen Verkehrspolitik

Bei den beiden Abkommen, vor allem aber beim Transitabkommen, handelt es sich um Vertragswerke, die in vielfältiger Weise die internationalen und europäischen Verflechtungen unseres Landes aufzeigen und dennoch eigene Handlungsautonomie dokumentieren.

Wie auch immer das Beziehungsgefüge der Schweiz zur EG aussehen wird, verkehrspolitisch kann sich unser Land den Herausforderungen nicht entziehen. Internationale Zusammenarbeit gehört wesensgemäss mit zu einer erfolgreichen Verkehrspolitik – vor allem in einem wirtschaftlich so verflochtenen Binnenland wie der Schweiz. Verkehrspolitik bildet aber auch immer Teil der Wirtschafts- und – umfassender – der Gesellschaftspolitik überhaupt. Darum steht sie heute so sehr im Sog des EG-Binnenmarktes, der ab 1993 den freien Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleisten soll. Damit verbunden ist eine Liberalisierung und Harmonisierung insbesondere des Strassengüterverkehrs, was Marktkräfte freisetzen und mehr Verkehr mit sich bringen wird, aber auch abweichende nationale Verkehrspolitiken unter Anpassungsdruck stellt.

Wir haben diese Ausgangslage bereits im Zusammenhang mit unseren Vorschlägen zum Bau einer schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale dargestellt¹⁾. Die erfolgten Verhandlungen haben die dortige Einschätzung nur bestätigt. Wenn auch mit dem Transitverkehr nur ein Teilbereich der Verkehrspolitik Verhandlungsgegenstand bildete, so stand doch die gesamte schweizerische Verkehrspolitik in einer Bewährungsprobe. Die Verhandlungen unterstützten im wesentlichen die gewählte Marschrichtung, die auf

- eine *freiheitliche Verkehrsordnung und die freie Wahl der Verkehrsmittel* hienzielt. Nach aussen ist dabei der multilateral gewährleistete freie Durchgangsverkehr²⁾ hervorzuheben. Diese Situation betrifft die ganze Alpenregion, ist aber ebenso für die schweizerischen Transporteure im Ausland lebenswichtig. Nach innen beruht die schweizerische Verkehrspolitik auf der Handels- und Gewerbefreiheit, wenn sie auch für den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr abweichende Vorschriften kennt. Grundsätzlich verlangt das EG-Binnenmarktprogramm aber keine ordnungspolitische Neuorientierung der schweizerischen Verkehrspolitik – das Transitabkommen ebensowenig.
- eine *umweltgerechtere Bewältigung des Verkehrs* ausgerichtet ist. Dazu zählen die verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs, die Festsetzung von Emissionsgrenzwerten für Fahrzeuge nach dem jeweils neuesten Stand der Technik sowie die Anlastung der Kosten nach dem Verursacherprinzip. Das Transitabkommen enthält diesbezüglich ein Programm, das beide Vertragsparteien in den kommenden Jahren umzusetzen haben. Es stimmt in den Zielsetzungen mit unseren schweizerischen Vorstellungen überein, belässt aber den eigenen Handlungsspielraum weitgehend. Die Vertragsdauer von zwölf Jahren setzt jedoch beide Vertragsparteien unter einen gewissen Realisierungsdruck.
- die auf die *besonderen geographischen Verhältnisse* vor allem in den Alpenregionen Rücksicht nehmen will, aber auch darauf, dass der Wirtschaftsraum Schweiz zugleich einen Lebensraum darstellt. Dies macht alternative Verkehrsstrukturen notwendig, zumal sich mit dem kombinierten Verkehr eine gerade im alpenquerenden Verkehr auch wirtschaftlich sinnvolle Alternative anbietet. Mit dem Abschluss des Transitabkommens hat die EG diese besondere Situation anerkannt.
- eine *Verstärkung der Bahninfrastrukturen und eine Reorganisation des Bahngüterverkehrs* orientiert ist. Zwar bildet die Fertigstellung des Nationalstrassenbaus weiterhin eine grosse Aufgabe. Mit BAHN 2000 und dem Bau der Eisenbahn-Alpentransversale sollen aber die «hauseigenen» Infrastrukturen so weit verstärkt werden, dass sich die Vorteile der Strasse inskünftig besser mit den Möglichkeiten der Bahnen verknüpfen lassen. Beim Gütertransport steht darum der kombinierte Verkehr im weitesten Sinne des Wortes im Vordergrund. Das Transitabkommen enthält diesbezüglich ein umfassendes Programm, in dessen Zentrum die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale

¹⁾ Botschaft vom 23. Mai 1990 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen (Alpentransit-Beschluss). In: BBl 1990 II 1075.

²⁾ So insbesondere die Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr und über Strassenverkehrszeichen, welche durch die Schweiz am 11. Dezember 1991 ratifiziert wurden.

steht, jedoch auch entsprechende Bauvorhaben in der EG vorsieht und im übrigen auf organisatorische Verbesserungen im Bahnbereich abzielt. Es ist nicht vermessen darzulegen, dass die Transitverträge, die die EG mit Österreich und der Schweiz abgeschlossen hat, die Herausbildung neuer Akzente der EG-Verkehrspolitik mitbeeinflusst hat.

Insgesamt stimmen Ziele und Inhalte des Vertragswerkes in einem grossen Masse mit der schweizerischen Verkehrspolitik überein. Nicht umsonst enthalten der Transitvertrag und die trilaterale Vereinbarung kaum Verpflichtungen, die sich nicht bereits aus bestehenden innerschweizerischen Rechtsgrundlagen ergeben oder zum erklärten Handlungswillen des Bundesrates gehören.

2 Besonderer Teil

21 Das Transitabkommen im einzelnen

Das zwischen der EG und der Schweiz abgeschlossene Transitabkommen ist in fünf Titel unterteilt. Es enthält, neben der Präambel, 23 Artikel und acht Anhänge, die einen integralen Bestandteil des Abkommens bilden.

211 Präambel

Die Präambel umschreibt programmatisch die Ziele und Absichten im Hinblick auf die Bewältigung des alpenquerenden Transitverkehrs durch die Schweiz. Sie unterstreicht die Bedeutung der Zusammenarbeit und der Förderung des internationalen Austausches mittels einer koordinierten Verkehrspolitik auf europäischer Ebene. Sie hebt aber auch die Notwendigkeit hervor, für die durch den Alpentransit verursachten Probleme dauerhafte Lösungen zu finden. Um dies zu erreichen, sollen die natürlichen Grenzen, die dem Ausbau des Strassenverkehrs gesetzt sind (Topographie des Alpenkammes), berücksichtigt, die Erhaltung der Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung beachtet, die Umwelt geschont und, dank einer wirksameren Bewältigung des Verkehrs, ein Beitrag zur Verwirklichung des EG-Binnenmarktes und des EWR geleistet werden. In dieser Sicht stellt der kombinierte Verkehr die beste Lösung dar, um das steigende Volumen des internationalen Güterverkehrs durch die Alpen mittel- und langfristig zu bewältigen. Aber auch der Strassentransport soll gewisse Erleichterungen erfahren. Schliesslich betont die Präambel, dass die verschiedenen Transportarten die Kosten, die sie verursachen, selber zu tragen haben.

212 Zielsetzung, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Titel I des Transitabkommens (Art. 1–3) bestimmt das Ziel und den Geltungsbereich dieses internationalen Instrumentes und enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen, die für ein gutes Verständnis des Textes notwendig sind.

Nach dem Wortlaut des *Artikel 1* verfolgt das Abkommen hauptsächlich das Ziel, die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien in bestimmten Verkehrsbereichen, insbesondere im alpenquerenden Transitverkehr, zu verstärken.

Dazu sind koordinierte Massnahmen zur Förderung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs zu treffen, um den Marktzugang zu verbessern und bestimmte Erleichterungen im Strassenverkehr zu ermöglichen.

Der in *Artikel 2* definierte Geltungsbereich des Abkommens umfasst nicht nur den EG-Transitverkehr durch die Schweiz, sondern auch bestimmte Fragen des bilateralen Verkehrs (Zugang zum Verkehrsmarkt, technische Aspekte). Er umschreibt auch den Bereich der Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien (Infrastrukturen, flankierende Massnahmen, Marktzugang, Austausch von Informationen über die Entwicklung der Verkehrspolitik). Schliesslich bezieht sich das Abkommen im Bereich des Strassengüterverkehrs nur auf Transportunternehmen, die im Gebiet einer der Vertragsparteien niedergelassen sind.

Artikel 3 enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen, die eine klare Interpretation der wichtigsten Begriffe und Elemente des Vertrages erlauben. Die Definitionen entsprechen den üblicherweise im Verkehrsbereich verwendeten Begriffsbestimmungen.

213 Eisenbahnverkehr und kombinierter Verkehr

Titel II des Abkommens (Art. 4-9) befasst sich mit dem Ausbau und der Förderung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse.

213.1 Allgemeine Bestimmungen

Artikel 4 betont die Notwendigkeit einer Koordination zwischen den Vertragsparteien und präzisiert, dass die Durchführung und Abfolge der Infrastrukturarbeiten, Entwicklung und Betrieb sowie die Inangriffnahme der flankierenden Massnahmen zeitlich aufeinander abgestimmt werden müssen. Bedeutsam aus schweizerischer Sicht ist die Zielsetzung, dass dabei die Investitionen rentabel sein sollen. Im übrigen wird auf die trilaterale Vereinbarung zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz zur Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz verwiesen (Ziff. 13 und 23). Mit dieser Vereinbarung sind zwei EG-Staaten direkt in die Verpflichtungen einbezogen.

213.2 Infrastrukturarbeiten und Planung der Massnahmen in der Schweiz

Die Infrastrukturarbeiten und die Planung der kurz-, mittel- und langfristig in der Schweiz zu treffenden Massnahmen werden im Abkommen präzisiert (*Art. 5* und *Anhang 2*).

Im wesentlichen verpflichtet sich die Schweiz, folgende Massnahmen zu treffen:

Kurz- und mittelfristig:

Die vorgesehenen Massnahmen entsprechen vollumfänglich den Beschlüssen des Bundesrates vom 24. Oktober 1989 über den Schienen/Strassen-Korridor und bringen deshalb keine zusätzlichen Verpflichtungen für den Bund.

Bis 1994 (je nach Fortgang der Arbeiten evtl. bis 1995): Durchführung der sogenannten Übergangslösung, d. h.:

- Verbesserung der bestehenden Infrastruktur zur Schaffung neuer Kapazitäten am Gotthard. Anvisiert ist eine Verdreifachung der Kapazitäten im kombinierten Verkehr, d. h. 370 000 Sendungen jährlich oder 44 lange Züge sowie zusätzlich 160 000 Container-Sendungen. Dabei gilt festzuhalten, dass am Gotthard nur Lastwagen mit einer maximalen Eckhöhe von 3,80 m und Sattelanhänger beim unbegleiteten Verkehr mit einer Maximalhöhe von 4 m zugelassen sind. Die entsprechenden Arbeiten befinden sich in Ausführung.
- Einsatz von 14 Zügen als «rollende Landstrasse» am Lötschberg-Simplon mit einer gesamten Kapazität von 100 000 Sendungen pro Jahr. Hinzu kommen 80 000 Container-Sendungen. Die Erstellung eines Vierschienengeleises im Lötschberg-Tunnel und einer Stromschiene im Simplon-Tunnel wird die Durchfahrt von Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 m ermöglichen. Die entsprechenden Arbeiten wurden noch nicht in Auftrag gegeben (Ziff. 231).

Die im Rahmen der Übergangslösung getroffenen Massnahmen werden den Transit von 470 000 Sendungen oder 10 Millionen t bzw. 710 000 Sendungen oder 14 Millionen t einschliesslich des Containertransports ermöglichen.

Langfristig:

Hier geht es um den Bau der am 4. Oktober 1991 von den eidgenössischen Räten angenommenen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale¹⁾.

Zusammengefasst umfasst dieses Projekt folgendes:

Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen wird durch eine neue Linie von Arth-Goldau bis Lugano mit einem Basistunnel zwischen den Räumen Erstfeld/Silenen und Bodio und dasjenige der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) durch einen neuen Basistunnel erweitert.

Für den Nord-Süd-Verkehr wird sich die Güter-Kapazität dank diesen baulichen Massnahmen auf 67 Millionen t erhöhen. Das entspricht der Hälfte des gesamten für die Jahre 2010/2015 prognostizierten alpenquerenden Transportvolumens. Allein beim kombinierten Verkehr wird der vorgesehene Ausbau die Durchfahrt von 260 Zügen mit 43 Millionen t Ladung ermöglichen.

Schliesslich wird sich die Durchfahrtszeit durch die Schweiz von heute fünf Stunden auf etwas mehr als drei Stunden verringern.

213.3 Infrastrukturarbeiten und Planung der Massnahmen in der EG

Artikel 6 und *Anhang 4* bilden die nötige Ergänzung zu *Artikel 5* und bringen die Integration des schweizerischen Alpentransit-Konzeptes in die europäische Verkehrspolitik.

¹⁾ BBl 1991 III 1597

Mit den Bestimmungen verpflichtet sich die EG zu Ausbaumaßnahmen, damit ein durchgehender grenzüberschreitender Eisenbahn- und kombinierter Verkehr erfolgen kann.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Durchführung der Infrastrukturarbeiten auf dem Gebiet der EG und die Finanzierung Sache der betroffenen Mitgliedstaaten ist. Die EG-Kommission hat allerdings einen Infrastrukturausschuss gebildet, der die Projekte¹⁾ beurteilen soll, die für die Gemeinschaft als Ganzes von Nutzen sind. Zudem kann die EG zur Unterstützung der Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen eigene Mittel einsetzen, vor allem im Rahmen der gemeinschaftlichen Politik zur Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturen²⁾.

Folgende Ausbauarbeiten sollen innerhalb der EG realisiert werden:

In Deutschland:

- Bau neuer und Verbesserung bestehender Terminals in den Regionen Hamburg-Lübeck, im Ruhrgebiet und Mannheim/Frankfurt.
- Ausbau der Terminals für den kombinierten Verkehr in Rielasingen/Singen und Freiburg im Breisgau.
- Verbesserung der Kapazitäten bestimmter Streckenteile zwischen Mannheim und Basel (Karlsruhe-Basel).

In Italien:

- Neu- bzw. Ausbau von Terminals in den Industriegebieten, vor allem in den Regionen von Mailand, Bologna und Turin.
- Erweiterung der Lichtraumprofile auf den norditalienischen Eisenbahnstrecken, um die ungehinderte Beförderung im begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr zu ermöglichen. Insbesondere werden die Tunnel auf der Strecke Iselle-Domodossola bis Ende 1994 (evtl. 1995) so ausgebaut, dass Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 m auf der Schiene befördert werden können. Zudem werden die Strecken Chiasso-Mailand auf Lichtraumprofil B (3,80 m) und Domodossola-Turin auf Lichtraumprofil B+ (4 m) der UIC umgerüstet.

In den Niederlanden:

- Bau eines «Rail Service Center» in Rotterdam.

Zu bemerken ist, dass massgebliche Teile des in Anhang 4 des Transitabkommens erwähnten Ausbauprogramms in der trilateralen Vereinbarung zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz detailliert aufgeführt werden. Die innerschweizerische Terminalpolitik stand dagegen während der Verhandlungen mit der EG nicht zur Diskussion.

¹⁾ Siehe den Beschluss des EG-Ministerrates vom 20. Februar 1978, der ein Vernehmlassungsverfahren vorsieht und einen Ausschuss für Verkehrsinfrastruktur einsetzt. ABl. Nr. L 54 vom 25. Februar 1978.

²⁾ Siehe die Verordnung des EG-Ministerrates vom 20. November 1990; ABl. Nr. L 326 vom 24. November 1990.

213.4 Flankierende Massnahmen

Artikel 7 des Abkommens befasst sich ebenfalls mit der Förderung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs. Er erwähnt – eher in anregender als in verpflichtender Form – eine ganze Reihe von flankierenden Massnahmen, wobei sich die Vertragsparteien zur gegenseitigen Abstimmung der Massnahmen verpflichten. Insgesamt handelt es sich vorwiegend um programmatische Bestimmungen im Bereich des kombinierten Verkehrs, welche in den kommenden Jahren in kontinuierlicher Arbeit in die Tat umgesetzt werden müssen. Sie sollen dokumentieren, dass infrastrukturelle Verbesserungen allein nicht genügen, um dieser Transportart richtig zum Durchbruch zu verhelfen.

Artikel 8 zielt darauf ab, im kombinierten Verkehr Preisbedingungen zu schaffen, die gegenüber jenen des Strassenverkehrs wettbewerbsfähig sind. Die Tarifautonomie der Bahnen bleibt allerdings vorbehalten. Die Vertragsparteien haben jedoch dafür zu sorgen, dass die ausgerichteten Subventionen keine Marktverzerrungen unter den Bahnen verursachen. Artikel 8 stellt es zudem den Vertragsparteien anheim, ob und wie weit sie den kombinierten Verkehr mit Beihilfen fördern wollen. Innerhalb der EG müssen die staatlichen Beihilfen den Vorschriften der Artikel 77, 92 und 93 des Römer Vertrages entsprechen. *Anhang 5* präzisiert dies ausdrücklich. Bis heute kennen weder die Bundesrepublik Deutschland noch Italien eine direkte Subventionierung des kombinierten Verkehrs. In der EG liegen aber neue Vorschläge vor: in einem Bericht einer Gruppe hoher Beamter zum kombinierten Verkehr werden umfangreiche Fördermassnahmen vorgeschlagen¹⁾.

Gemäss *Artikel 9* werden die zuständigen Behörden in der Schweiz und in der EG alle notwendigen Massnahmen treffen, um im Falle schwerer Störungen (z. B. Naturkatastrophen) einen funktionierenden Transitverkehr mit der Bahn zu gewährleisten. Zudem haben sie dafür zu sorgen, dass gewisse empfindliche Transporte, z. B. leichtverderbliche Lebensmittel, bevorzugt behandelt werden.

214 Strassengüterverkehr

Das Transitabkommen befasst sich auch mit dem Strassengüterverkehr und sieht unter Titel III eine gewisse Anzahl technischer, fiskalischer und Liberalisierungsmassnahmen vor, die darauf abzielen, Strassentransporte zu erleichtern.

214.1 Technische Massnahmen

Artikel 10 enthält die ausdrücklichen Vorbehalte der 28-t-Gewichtsbeschränkung sowie des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes und stellt insofern eine Schlüsselbestimmung des Transitvertrages dar, welche bis zuletzt umstritten war. Artikel 10 befasst sich aber auch mit der Erleichterung des Strassengüter-

¹⁾ Working report on community combined transport, drawn up by the Commission services with the help of a high level group, März 1992.

verkehrs und zählt die Massnahmen auf, die die Schweiz bereits getroffen hat und zu denen sie sich zusätzlich verpflichtet. Zu erwähnen sind hauptsächlich die folgenden:

- Abschaffung der Übergewichtsgebühr von 20 Franken in der Grenzzone (Bundesratsbeschluss vom 6. Februar 1990).
- Anhebung der Gewichtstoleranz bei den Fahrzeugen von 2 auf 5 Prozent.
- Ausweitung der Grenzzone im Tessin in Richtung Autobahn (bisher bis Cadanazzo, neu bis Bellinzona Süd).
- In der Schweiz und in der EG zugelassene Strassenfahrzeuge können mit den in der EG festgelegten Gesamtgewichten zirkulieren, d. h. mit 18 t bei zweiachsigen Strassenfahrzeugen mit einem Anhänger (Schweiz: 16 und 12 t), mit 25/26 t bei dreiachsigen Strassenfahrzeugen, bei denen eine bzw. mindestens zwei Achsen angetrieben sind (Schweiz: 22 und 25 t), und mit 24 t für dreiachsige Anhänger (Schweiz: 12 t). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die schweizerische Gesetzgebung im EUROLEX derjenigen der EG¹⁾ anzupassen ist, allerdings lediglich im Rahmen der 28-t-Beschränkung. Sollte der EWR nicht zustande kommen, gelten die im SVG festgelegten Gesamtgewichte weiterhin. Für EG-Fahrzeuge käme aber das Transitabkommen zur Anwendung.
- Bei den Abmessungen der Fahrzeuge hält die Schweiz an 2,50 m der allgemein zulässigen Höchstbreite fest, erhöht die Breite für Kühlfahrzeuge aber auf 2,60 m. Kommt es nicht zum EWR-Vertrag, ergibt sich daraus für die schweizerischen Transporteure eine gegenüber EG-Fahrzeugen ungleiche Behandlung, es sei denn, die schweizerische Strassengesetzgebung werde angepasst.
- Artikel 10 umschreibt im weitem den Willen der Schweiz zur Fertigstellung und Verbesserung des Nationalstrassennetzes. Eine über die bisherigen Beschlüsse des Parlamentes hinausgehende Verpflichtung ist der Bundesrat aber nicht eingegangen.

214.2 Ausnahmeregelung

Artikel 10 verweist auf *Anhang 6*, der gewisse Ausnahmen von der 28-t-Begrenzung und vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot vorsieht.

Die in *Anhang 6* aufgeführten Ausnahmen sind vereinbar mit den Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01).

Die Ausnahmen vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot werden entweder ohne besondere Genehmigung (Erste Hilfe bei Katastrophen oder Betriebsunfällen) oder mit besonderer Genehmigung (insbesondere der Transport leichtverderblicher Lebensmittel) gewährt. Diese Ausnahmen entsprechen der bisherigen Praxis gemäss SVG und verursachen deshalb keinen zusätzlichen Verkehr.

¹⁾ EG-Richtlinie 85/3 über Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge, ABl. Nr. L2 vom 3. Januar 1985.

Die in Anhang 6 aufgeführten Ausnahmen von der 28-t-Begrenzung können in drei spezifische Kategorien aufgeteilt werden. Die zwei ersten geben praktisch die bisherige schweizerische Praxis wieder und verursachen deshalb keinen zusätzlichen Verkehr.

- Die erste Kategorie betrifft die gebührenfreie Sonderbewilligung für sämtliche Güter bis zu einem Gesamtgewicht von 40 t (44 t für den Transport von ISO-Containern) in der schweizerischen Grenzzone (Umkreis von 10 km, gemessen vom Zoll aus).
- Die zweite Kategorie umfasst die Sonderbewilligungen für mehr als 28 t schwere Fahrzeuge für bestimmte Transporte (insbesondere unteilbare Waren, Spezialfahrzeuge, beschädigte Fahrzeuge, Catering, Strassenvor- und -nachlauf im kombinierten Verkehr im Umkreis von 10 km eines Terminals).
- Die dritte Kategorie enthält neue Sonderbewilligungen für Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 28 t für den Transit durch die Schweiz. Die Sonderbewilligungen werden nach einem *Überlaufmodell* gewährt:
 - wenn die Bahnkapazitäten im kombinierten Verkehr erschöpft sind,
 - ausschliesslich auf der Achse Basel-Chiasso,
 - im Maximum für 50 mehr als 28 t schwere, in der EG zugelassene Lastwagen pro Tag und Richtung oder 15 000 pro Jahr und in jeder Richtung,
 - für den Transport leichtverderblicher Güter und dringlicher Sendungen,
 - für «grüne» Lastwagen, die den neuesten EG-Umweltschutznormen entsprechen; als solche gelten auch Strassenfahrzeuge, deren Zulassung nicht mehr als zwei Jahre zurückliegt.

Die praktischen Fragen dieses Überlaufmodells sollen in einer Verwaltungsvereinbarung festgehalten werden, die aber noch nicht vorliegt. Die inhaltlichen Grundzüge sind in Ziffer 3 dieser Botschaft dargelegt.

214.3 Technischer Marktzugang

Trotz der Aufrechterhaltung der 28-t-Begrenzung in der Schweiz sieht das Transitabkommen ausdrücklich vor, dass die schweizerischen Transporteure weiterhin mit 40 t schweren Lastzügen im EG-Gebiet zirkulieren dürfen. *Anhang 7* als integraler Bestandteil des Abkommens anerkennt bezüglich der Masse und Gewichte die heute bestehenden Gegebenheiten. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass unter Vorbehalt des zulässigen Höchstgewichtes von 28 t die in der EG zugelassenen Strassenfahrzeuge, deren Abmessungen und Antriebsachslasten den bei Inkrafttreten des Abkommens geltenden EG-Vorschriften entsprechen, auf schweizerischem Gebiet zirkulieren dürfen.

214.4 Umweltschutz

Der Umweltschutz stellt eine wichtige Zielsetzung des Transitabkommens dar. Abgesehen von der Präambel und Artikel I, die ausdrücklich den Schutz der Umwelt erwähnen, zeigt *Artikel 11* den Willen der Vertragsparteien, Umweltnormen auf hohem Schutzniveau einzuführen, um die Abgas-, Partikel- und Lärm-

emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu verringern. Was die Emissionsnormen betrifft, so dürfen Nutzfahrzeuge, die im Gebiet einer Vertragspartei zugelassen sind, auf dem Gebiet beider Vertragsparteien verkehren. Beim Überlaufmodell jedoch müssen die Fahrzeuge die neuesten Umweltschutznormen der EG respektieren.

Ab 1. Oktober 1991 sind neue Fahrzeuge in der Schweiz zugelassen, wenn sie folgende Grenzwerte einhalten¹⁾:

CO: 4,9 g/kwh

HC: 1,23 g/kwh

NOx. 9 g/kwh

Partikel: 0,7 g/kwh

Die EG wird ab 1. Oktober 1993 dieselben Normen anwenden.

214.5 Fiskalische Massnahmen

Artikel 12 umschreibt das Vorgehen bei der Erfassung der dem Strassengüterverkehr anzulastenden Kosten. Dabei soll etappenweise vorgegangen werden. In einer ersten Phase sollen die Wegekosten erfasst und angelastet werden, was der Absicht des Bundesrates entspricht, wie er sie in seiner Botschaft vom 27. Januar 1992 über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenützungsgabgaben²⁾ geäußert hat. In einer zweiten Phase sollen auch die externen Kosten einbezogen werden, insbesondere die Umweltkosten. Aus schweizerischer Sicht sind zwei Aspekte besonders hervorzuheben:

Einmal sieht Artikel 12 für die Kostenberechnung ausdrücklich vor, dass die besonderen Kosten in der Alpenregion berücksichtigt werden können. Dies betrifft vorab die Investitionen, die in diesen Regionen im Verkehrsbereich naturgemäss erheblich kostspieliger sind als in andern Gebieten.

Zum andern soll die Strassenverkehrsbesteuerung grundsätzlich koordiniert erfolgen. Der Bundesrat ist gewillt, die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit der EG zu koordinieren. Sollte sich aber das Vorgehen EG-intern aus der besonderen Kompetenzlage heraus (Abgaben und Steuern können in der EG nur aufgrund einstimmiger Beschlüsse eingeführt werden) stark verzögern, wird der Bundesrat die Lage neu beurteilen.

Die Vertragsparteien beabsichtigen im weitern, gegebenenfalls Verhandlungen über ein Besteuerungsabkommen im Strassenverkehr aufzunehmen mit dem Ziel, die Unterschiede zwischen den Strassenverkehrsbesteuerungssystemen der Schweiz und der EG zu verringern und die sich daraus innerhalb eines Verkehrsträgers und zwischen den Verkehrsträgern ergebenden Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen. Gegenwärtig variieren die Unterschiede zwischen den Besteuerungshöhen von einem zum andern Land sehr stark. So beläuft sich z. B. die Steuer auf Diesel-Treibstoff auf 139 ECU für 1000 Liter in Luxemburg,

¹⁾ Verordnung vom 22. Oktober 1986, über die Abgas-Emissionen schwerer Motorwagen (FAV 2) SR 741.435.2.

²⁾ BBl 1992 II 729

auf 346 ECU in der Schweiz und auf 525 ECU in Italien¹⁾. Dazu fallen auch Unterschiede in den Steuersystemen (Autobahngebühr in Frankreich und in Italien, «Maut» in Österreich, Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz) ins Gewicht.

214.6 Massnahmen zur Marktliberalisierung

Artikel 13 des Abkommens sowie der im *Anhang 8* aufgeführte Briefwechsel betreffen den kommerziellen Zugang zum Verkehrsmarkt. Die Vertragsparteien erklären darin, einander diesen Zugang im EWR oder, falls dieser nicht zustande kommen sollte, im Rahmen bilateraler Verhandlungen zu gewähren. Auf diese Weise könnten die bestehenden bilateralen Kontingente zwischen der Schweiz und verschiedenen EG-Mitgliedstaaten aufgehoben werden. Desgleichen liesse sich auch der Dreiländerverkehr (Gütertransport aus einem andern Herkunftsland als dem Land, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, nach einem Drittland liberalisieren).

Bei der Kabotage, dem Binnen-Güterverkehr mit ausländischen Fahrzeugen, hat der Rat der Verkehrsminister am 26./27. März 1992 mit Blick auf die fehlende Harmonisierung im Strassengüterverkehr noch keine volle Liberalisierung beschlossen. Dabei fielen die erwähnten steuerlichen Unterschiede (Ziff. 214.5) innerhalb der EG und die noch immer offene Frage der Wegekosten ins Gewicht. Zudem wurden auch die Förderung des kombinierten Verkehrs und die Umweltbelastung durch den Verkehr als ungelöste Probleme erkannt. Darum wird die EG in einer Übergangsphase bis 1996 die entsprechenden Kontingente sukzessive erhöhen, was auch den schweizerischen Transporteuren zugute kommen wird.

Schliesslich wurde die Bedeutung hervorgehoben, welche der Zusammenarbeit und Liberalisierung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und der EG zukommt (siehe die dem Unterzeichnungsprotokoll des Abkommens beigelegte Erklärung und Ziff. 221.8).

215 Erleichterung des Grenzüberganges und Vereinfachung der Formalitäten

Artikel 14 umschreibt Vereinfachungen von Formalitäten, die den Verkehr betreffen, insbesondere Zollformalitäten, und verweist auf das Abkommen über die Erleichterung des Grenzüberganges zwischen der EG und der Schweiz, das am 1. Juli 1991 in Kraft getreten ist²⁾.

¹⁾ Ein Vorschlag für eine EG-Richtlinie mit dem Ziel, die Steuern auf den Brennstoffen zu harmonisieren, wurde am 22. Februar 1992 vorgelegt. COM (92) 3.

²⁾ AS 1991 1489

216 Allgemeine und Schlussbestimmungen

Titel V des Abkommens (Art. 15–23) befasst sich mit dem Diskriminierungsverbot zwischen den Vertragsparteien sowie den Aufgaben und der Arbeitsweise des Gemischten Ausschusses, der mit der Anwendung des Transitabkommens beauftragt ist. Er enthält zudem die Schlussbestimmungen des Abkommens (Dauer, Inkrafttreten usw.).

216.1 Diskriminierungsverbot und einseitige Massnahmen

Gemäss *Artikel 15* verpflichten sich die Vertragsparteien zur Einhaltung des Prinzips der Nicht-Diskriminierung im Transitverkehr durch die Schweiz oder durch Mitgliedstaaten der EG sowie im bilateralen Verkehr.

Nach *Artikel 16* des Abkommens dürfen die Vertragsparteien keine einseitigen Massnahmen treffen, die darauf abzielen, den Transitverkehr zu diskriminieren. Artikel 16 bietet aber umgekehrt auch die Grundlage zugunsten einseitiger Massnahmen; ihm kommt insofern die Funktion einer Schutzklausel zu. Dies ist für unser Land bedeutsam, wurden doch Befürchtungen laut, die Schweiz könnte inskünftig sogar mit 28-t-Lastwagen zunehmend überschwemmt werden.

Artikel 16 ist sodann im Lichte von Artikel 18 Ziffer 1 zu betrachten, der vorsieht, dass das Abkommen alle drei Jahre überprüft werden soll. Diese Entwicklungsklausel bezieht sich auf die Auswirkungen auf die Umwelt, auf die Anlastung der Kosten sowie auf die Kapazitäten im kombinierten Verkehr und das Strassennetz.

Schliesslich kann jede der Vertragsparteien der andern Vorschläge unterbreiten im Hinblick auf eine koordinierte europäische Verkehrspolitik und den mit dem Alpen transit zusammenhängenden Problemen (*Art. 17*).

216.2 Gemischter Ausschuss

Die Schweiz legte bis zum Schluss Wert auf eine eigene Schiedsgerichtbarkeit. Weil die EG aber auf einer proportionalen Zusammensetzung des Schiedsgerichtes beharrte, verzichtete der Bundesrat auf diese Lösung. Sie hätte keine gleichberechtigte Schiedsgerichtbarkeit ermöglicht. Deshalb werden das gute Funktionieren des Transitabkommens und die Bereinigung der Differenzen einem «Gemischten Landverkehrs ausschuss EG/Schweiz» (kurz Gemischter Ausschuss genannt) übertragen, der sich aus den Vertretern der beiden Vertragsparteien (*Art. 18 und 19*) zusammensetzt. Rolle und Aufgaben dieses Ausschusses sind im Kapitel über die Anwendung des Abkommens (Ziff. 31) dargelegt.

216.3 Schlussbestimmungen

Der Transitvertrag wird für eine Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen (*Art. 20*). Er wird von den Vertragsparteien gemäss ihrer jeweiligen Verfahren ratifiziert oder genehmigt und in Kraft treten, sobald die notwendigen Verfahren abgeschlossen sind (*Art. 21*). Zuständig für den Vertragsabschluss in der EG

ist der Rat der Verkehrsminister, der das Abkommen dem Parlament zur Kenntnis zu bringen hat.

Artikel 22 stipuliert, dass die Anhänge 1–8 Bestandteil des Abkommens sind. Das Abkommen wird in neun Sprachen abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist (*Art. 23*).

22 Bewertung des Abkommens und seiner Anhänge

221 Vorteile des Abkommens aus schweizerischer Sicht

221.1 Vorrang für den kombinierten Verkehr

Das Transitabkommen verankert die Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Diese stellt ein wesentliches Element der schweizerischen Verkehrspolitik zur Bewältigung des Gütertransitverkehrs durch die Schweiz dar. Obwohl in der EG der Strassenverkehr das Rückgrat der Verkehrspolitik bildet, anerkennt sie die wachsende Bedeutung des Bahn- und des kombinierten Verkehrs. Die EG-Kommission erarbeitet denn auch gegenwärtig zusammen mit den Eisenbahnen der EG-Mitgliedstaaten, den SBB und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Leitlinien für die Schaffung eines europäischen Netzes des kombinierten Verkehrs. Im März 1992 erstellte die Gruppe hoher Beamten einen entsprechenden Bericht zuhanden des EG-Verkehrsministerrates, aus dem hervorgeht, wie der kombinierte Verkehr EG-weit künftig gefördert werden soll. Die von der EG mit Österreich und der Schweiz abgeschlossenen Transitverträge haben insgesamt zu einer Akzentverlagerung der europäischen Verkehrspolitik geführt. Wie die Transitverträge, so müssen aber auch die neuen politischen Zielsetzungen konkret in die Tat umgesetzt werden.

221.2 Integration der schweizerischen Eisenbahnlinien in das europäische Verkehrsnetz

Die in der Schweiz zu realisierende Eisenbahn-Alpentransversale und die Verpflichtung der EG-Mitgliedstaaten, die notwendigen Anschlussarbeiten durchzuführen, bilden massgebliche Grundlagen zur Integration der schweizerischen Bahninfrastruktur in das künftige europäische Hochleistungsbahn- und Güterverkehrsnetz. Mit dem Ausbau kann die Schweiz die eigene verkehrspolitische Lage beträchtlich verbessern und die Standortgunst aufwerten.

221.3 Aufrechterhaltung der 28-t-Begrenzung und des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes

Mit dem Abkommen kann die Schweiz das Nacht- und Sonntagsfahrverbot und die 28-t-Begrenzung weiterhin aufrechterhalten. Damit wurde einer wesentlichen schweizerischen Forderung entsprochen. Es gelang, die EG von den besonderen Verkehrsverhältnissen in der Schweiz und von der Notwendigkeit, den Alpenraum zu schützen, zu überzeugen. Wie im Rahmen des Alpentransit-Konzeptes bereits ausgeführt, bilden die Strassenverkehrsvorschriften Teil der flan-

kierenden Massnahmen beim Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale.

221.4 Gewährung einer Anzahl von Ausnahmen von der 28-t-Begrenzung

Verglichen mit den anfänglichen Forderungen der EG, aber auch mit ihren späteren Verhandlungspositionen, ist die im Abkommen ausgehandelte Lösung einer begrenzten Anzahl von Sonderbewilligungen für unser Land günstig. Zudem richtet sich der Umfang der zu gewährenden Ausnahmen nach dem Leistungsvermögen der Bahnen. Je mehr Kapazitäten im kombinierten Verkehr bereitgestellt werden, desto geringer wird die tatsächliche Zahl der Ausnahmen von der 28-t-Begrenzung sein. Das Transitabkommen schafft damit gleichzeitig den nötigen Anreiz für eine volle Nutzung der Bahnkapazitäten.

221.5 Marktzugang

Der kommerzielle Zugang zum Verkehrsmarkt wird den schweizerischen Transporteuren im EWR gewährt. Falls dieser nicht zustandekommt, werden die Vertragsparteien unverzüglich Verhandlungen aufnehmen, um diese Frage auf bilateraler Basis zu regeln.

Die Möglichkeit, dass schweizerische Transporteure weiterhin mit 40-t-Lastenzügen in der EG verkehren können, wird als Faktum garantiert. Kommerzieller wie technischer Marktzugang gehörten zu den wesentlichen schweizerischen Verhandlungsforderungen. Für ein derart exportorientiertes Land wie die Schweiz sind allseits freie Verkehrswege unverzichtbar. Die getroffene Lösung bildet die Grundlage zur vollen Integration der Schweiz in den EG-Verkehrsmarkt.

221.6 Besteuerung

Bei der Strassenverkehrsbesteuerung soll beiderseits möglichst koordiniert vorgegangen werden. Wegekosten und externe Kosten sollen etappenweise den Verursachern angelastet werden. Die Zielrichtung entspricht dem erklärten Handlungswillen des Bundesrates (Ziff. 214.5). Artikel 12 belässt aber auch einen gewissen Spielraum, erlaubt er doch, gegebenenfalls eigene steuerliche Massnahmen zu treffen.

221.7 Entwicklungsklausel

Von grosser Bedeutung ist die in Artikel 18 vorgesehene Entwicklungsklausel. Der Gemischte Ausschuss wird das Abkommen alle drei Jahre überprüfen und die Entwicklung in ihren Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität untersuchen. Er kann dabei den Vertragsparteien Vorschläge unterbreiten. Soweit erforderlich, verfügt die Schweiz bei der Anwendung dieser Bestimmungen

in Verbindung mit Artikel 16 aber gleichzeitig über eigenen Handlungsmöglichkeiten; sie darf diese nur nicht diskriminierend ausgestalten. Damit liegt mit dem Transitabkommen ein Vertragswerk vor, mit dem sich auch künftige, heute noch nicht voll absehbare Probleme bewältigen lassen.

221.8 Zivilluftfahrt

Bei der Zivilluftfahrt wird die Schweiz den «acquis communautaire» nach dem EWR-Vertrag übernehmen. Sollte dieser nicht zustandekommen, sind bilaterale Verhandlungen vereinbart worden. Deshalb enthält das Protokoll der Unterzeichnung des Abkommens eine gemeinsame Erklärung, die wie folgt lautet: «Die Gemeinschaft und die Schweiz ergreifen die Gelegenheit des Abschlusses der Verhandlungen über den Landverkehr, um die Bedeutung einer fruchtbaren Zusammenarbeit und einer Liberalisierung des Luftverkehrs zu unterstreichen. Sie sind der Ansicht, dass auf der Grundlage des «acquis communautaire» so bald wie möglich eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden muss.» Diese Erklärung ist auf dem Hintergrund der Tatsache zu verstehen, dass die EG bisher ein entsprechendes Abkommen mit der Schweiz abgelehnt hat.

222 Mögliche Nachteile

Der Abschluss des Transitabkommens verlangte sowohl seitens der EG als auch der Schweiz Kompromisse. Das Abkommen bringt deshalb nicht nur Vorteile. Dass die Schweiz schliesslich die Durchfahrt von bis zu 30 000 40-t-Fahrzeugen akzeptieren musste, ist das Ergebnis eines solchen Kompromisses. Es war aber unerlässlich, beim Strassenverkehr ein Zeichen guten Willens zu setzen.

Die begrenzte Zahl von Ausnahmen sowie das im Vertrag zwischen EG und Österreich vereinbarte Öko-Punkte-System haben zur Befürchtung geführt, dass der 28-t-Verkehr stark zunehmen könnte. Der Bundesrat teilt diese Befürchtungen nicht. Sollten sie sich aber dennoch als berechtigt erweisen, erlaubt das Transitabkommen die notwendigen Vorkehren, und zwar entweder im Rahmen der durch den Gemischten Ausschuss unterbreiteten Vorschläge, oder als einseitige Massnahmen aufgrund von Artikel 16 oder gar Artikel 12 des Abkommens.

Einen Kompromiss bildete auch die Dauer des Abkommens. Der Bundesrat sprach sich für eine längere Laufzeit aus. Er ist heute aber zuversichtlich, dass sich die Standpunkte in den kommenden Jahren annähern werden und der kombinierte Verkehr auch in der EG an Bedeutung gewinnt.

223 Zum Vertrag zwischen der EG und Österreich

Das Abkommen mit Österreich ist im Aufbau und Inhalt grossenteils gleich gestaltet. Es stellt ebenfalls den Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Förderung des kombinierten Verkehrs in den Vordergrund. Gleichwohl enthält es aber auch gewichtige Unterschiede und ist daher nicht ohne weiteres mit dem schweizerischen Abkommen vergleichbar.

Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur legen sich die Vertragsparteien konkret ebenfalls auf kurz- und mittelfristige Massnahmen fest. Mit Blick auf den Brenner-Basistunnel ist dagegen lediglich die Weiterführung der bisherigen Projektierungsarbeiten vereinbart worden.

Unterschiedlich sind aber vor allem die Vorschriften über den Strassenverkehr. Stimmen die Vorschriften über die Anlastung der Wege- und externen Kosten voll mit Artikel 12 unseres Transitabkommens überein, so weicht die Durchfahrtsregelung gänzlich ab. Dem Vertrag mit Österreich liegt das sogenannte Öko-Punkte-System zugrunde. Aufgrund einer vereinbarten Senkung der Luftverschmutzung werden die Durchfahrten je nach Ausmass ihrer Emissionen mit unterschiedlichen Öko-Punkten bedacht. Ausgangspunkt für die Berechnung der Transitfahrten bildet das Jahr 1991.

Mit dem gewählten Modell wird die unerschiedliche rechtliche Ausgangslage zwischen den beiden Alpenländern sichtbar. Während die Schweiz die 28-t-Gewichtsbegrenzung kennt, sind in Österreich Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 38 t zugelassen. Ein ähnliches Öko-Punkte-System hätte für die Schweiz darum letztlich die Aufgabe der heutigen Regelung bedeutet, wären doch damit der Binnen- und der Import-/Exportverkehr gegenüber dem Transitverkehr benachteiligt worden.

224 Schlussfolgerungen

Alles in allem kann das Transitabkommen als vorteilhaft für unser Land bezeichnet werden. Es bringt uns die Garantie eines vermehrten Rückgriffs auf den kombinierten Verkehr und begrenzt gleichzeitig die Durchfahrt von 40-t-Lastwagen durch die Schweiz. Darum rechtfertigt es auch die geplanten Investitionsprojekte in der Schweiz und bettet diese in einen grösseren Kontext ein.

23 Die trilaterale Vereinbarung im einzelnen

231 Erläuterung der Vereinbarung

Mit der trilateralen Vereinbarung betrachten die Vertragsparteien den kombinierten Verkehr als eine Möglichkeit, um die Probleme des alpenquerenden Güterverkehrs kurz- und mittelfristig zu lösen (*Art. 1*).

Artikel 2 bezeichnet die Strecken Basel/Rielasingen/Schaffhausen-Kandersteg-Domodossola und Basel/Rielasingen/Schaffhausen-Göschenen-Chiasso/Luino als die massgeblichen Linien des kombinierten Verkehrs durch die Schweiz.

Artikel 3 enthält eine allgemeine Verpflichtung, die Bahnen zu unterstützen.

Artikel 4 definiert einerseits die Kapazitäten, die bis 1994 bereitgestellt werden sollen. Diese entsprechen vollumfänglich dem vom Bundesrat am 24. Oktober 1989 beschlossenen Konzept zur Angebotsverbesserung an der Gotthard- und an der Lötschberg-Simplon-Achse. Darüber hinausgehende Verpflichtungen sind nicht enthalten. Konkret handelt es sich wie in Artikel 4 des Transitvertrages (Ziff. 213.2) um insgesamt 58 Züge im begleiteten und vor allem unbegleiteten Verkehr, was einer Erhöhung der Sendezahl von 156 000 (1991) auf 470 000

(1994) entspricht. Zusammen mit dem für 1994 abschätzbaren Containerverkehr ergibt dies eine Kapazität von rund 710 000 Sendungen.

Andererseits enthält Artikel 4 die verschiedenen Infrastrukturausbauten und stellt deshalb einen Schlüsselbereich des ganzen Abkommens dar. Hinzuweisen ist insbesondere auf eine Reihe von Ausbauten auf der Simplon-Südrampe, zu denen sich die italienische Seite verpflichtet. Die Simplon-Südrampe ist in hohem Masse modernisierungsbedürftig. Die vorgesehenen Verbesserungen kommen deshalb dem gesamten Verkehr auf der Strecke zugute. Aus diesem Grund wäre die Schweiz schlecht beraten gewesen, die vorgeschlagene Lösung für ein Vier-Schienen-Geleise am Lötschberg für 4 m hohe Lastwagen fallenzulassen, wie dies immer wieder gefordert wurde. In einem Brief an die Vertragsparteien hat der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED) jedoch mitgeteilt, dass die erforderlichen Arbeiten am Lötschberg nur Zug um Zug mit jenen auf der Simplon-Südrampe erfolgen werden. Während die Ausbauten am Gotthard in vollem Gang sind und termingerecht beendet sein sollten, gab das EVED für den Lötschberg-Simplon noch nicht grünes Licht.

Von deutscher Seite ist demgegenüber die Verpflichtung bedeutsam, dass die Strecke zwischen Offenburg und Basel nach Massgabe des Gesamtdeutschen Verkehrswegeplanes auf vier Geleise ausgebaut wird. Die entsprechende Projektierung ist mittlerweile weitgehend abgeschlossen.

In Artikel 5 definieren die Vertragsparteien Anforderungen an die Bahnen hinsichtlich der Beförderungsqualität und der Beförderungs- und Lieferungszeiten. Sie verlangen ausserdem eine verbesserte Haftung im Falle von Schäden und verspäteter Lieferungen. Erste Verbesserungen sind inzwischen bereits verwirklicht worden oder werden demnächst in Kraft treten. Artikel 5 hat teilweise programmatischen Charakter, soll aber dokumentieren, dass Infrastrukturausbauten allein den kombinierten Verkehr noch nicht verbessern. Es wird darum eine wichtige Aufgabe sein, in den kommenden Jahren die Entwicklung zu verfolgen und bei den Bahnen gegebenenfalls auf die Durchsetzung dieser Bestimmungen zu pochen.

Artikel 6 beinhaltet die allgemeine Verpflichtung, administrative Hindernisse abzubauen, seien diese zollbehördlicher, veterinärmedizinischer, phytosanitärer oder verkehrspolitischer Art. Die Bestimmung hat wiederum vorwiegend programmatischen Charakter, zeigt jedoch an, dass der kombinierte Verkehr auch von den Rahmenbedingungen her zu verbessern ist.

Artikel 7 umschreibt die heute geltende schweizerische Praxis, wonach die Marketinggesellschaft – schweizerischerseits die Firma Hupac – das erforderliche Rollmaterial beschafft und der Bund die schweizerischen Bahnen für die Betriebsverluste entschädigt. Artikel 7 enthält darüber hinaus eine Flexibilitätsklausel, bezieht er doch die Marktbedürfnisse ausdrücklich in die Beurteilung ein.

Artikel 8 umschreibt das Vorgehen bei Betriebsunterbrüchen infolge höherer Gewalt oder anderer technischer Störungen besonderer Art. Ausgenommen sind damit Streiks. Die Bestimmung stützt sich auf die schweizerische Praxis, die es

bisher erlaubte, in den bezeichneten Fällen Transporte dennoch zu bewältigen. Solche Transporte unterliegen jedoch einer Bewilligung.

Artikel 9 umschreibt einerseits das Vorgehen bei Meinungsverschiedenheiten und legt andererseits fest, dass sich die Vertragsparteien, die Bahnen und die beteiligten Gesellschaften für den kombinierten Verkehr nach Bedarf treffen sollen. Eine besondere institutionalisierte Organisation sieht die Bestimmung nicht vor.

Artikel 10 enthält die unumgängliche Verpflichtung zur gegenseitigen Konsultation, bevor Massnahmen im Transitverkehr eingeleitet werden.

Artikel 11 schliesslich umschreibt die Vertragsdauer und die Kündigungsmodalitäten. Grundsätzlich gilt die Vereinbarung bis zum Abschluss der Ausbaumassnahmen. Sie behält jedoch ihre Gültigkeit, solange sie nach sechs Jahren nicht von einer Vertragspartei gekündigt wird.

232 Bewertung

Die trilaterale Vereinbarung hat Bedeutung sowohl für die schweizerische Verkehrspolitik als auch die internationale Zusammenarbeit im kombinierten Verkehr.

Aus spezifisch schweizerischer Sicht ist hervorzuheben, dass die Vereinbarung die Grundlagen schafft, damit die vom Bundesrat beschlossenen Angebotsverbesserungen voll genutzt werden. Die deutschen und italienischen Vertragspartner verpflichten sich zur Zusammenarbeit und zur Anpassung ihrer Infrastrukturen. Ohne eine solche Zusicherung könnten die schweizerischen Anstrengungen keine dauerhaften Früchte tragen. Dies war während den Transitverhandlungen bedeutsam, konnte doch dadurch die Glaubwürdigkeit von kurzfristigen Massnahmen dokumentiert und auf diese Weise ein zeitlich begrenzter 40-t-Strassenkorridor abgewendet werden.

Für die Schweiz sind im weitern die Verbesserungen auf der Südrampe des Simplon von besonderem Interesse. Damit kann der Lötschberg-Simplon seine volle Wirksamkeit als Nord-Süd-Transitachse entfalten.

Die Vereinbarung bindet sodann unsere beiden Nachbarstaaten direkt in die Zusammenarbeit im kombinierten Verkehr ein. Dies ist mit Blick auf mögliche und von der EG behauptete Kapazitätsengpässe von grossem Vorteil. Es bestehen aber auch Möglichkeiten, bei Terminalplanungen und Angebotsverbesserungen koordinierte Massnahmen vorzukehren.

Mit Blick auf die internationale Zusammenarbeit untermauert die trilaterale Vereinbarung die im Transitabkommen von der EG übernommenen Verpflichtungen. Weder Italien noch die Bundesrepublik Deutschland können sich innerhalb der EG dem beschlossenen Ausbauprogramm mit dem Argument entziehen, die Planungs- und Ausbaupotenzien im Infrastrukturbereich lägen bei den Mitgliedstaaten.

Die Vereinbarung schafft aber auch die Grundlagen, damit die Bahnen enger zusammenarbeiten. Ihr Bahnabkommen enthält ebenfalls die Verpflichtung, Angebotskapazitäten und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Beides dient der Ent-

wicklung des kombinierten Verkehrs, der gerade im alpenquerenden Bereich Marktpotenziale erschliessen muss und kann. Der Akzent liegt dabei auf dem unbegleiteten kombinierten Verkehr. Der Transport von begleiteten Fahrzeugen mit 4 m Eckhöhe ist umfangmässig beschränkt. Der immer wieder geforderte Verzicht auf diese Art von kombiniertem Verkehr ist zwar verständlich, lässt sich aber heute mit Blick auf die teilweise kleingewerbliche Struktur des Transportgewerbes noch nicht vertreten.

Werden die in der Vereinbarung getroffenen Massnahmen zeitgerecht in die Tat umgesetzt, erhält der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse im Verkehr mit und durch die Schweiz eine gehörige quantitative und qualitative Verbesserung. Und dies auf einer Achse, auf der sich der kombinierte Verkehr qualitativ bereits heute vorteilhaft abhebt von andern Strecken des kombinierten Verkehrs.

3 Anwendung des Transitabkommens

31 Gemischter Ausschuss

311 Zusammensetzung

Ein aus den Vertretern beider Vertragsparteien zusammengesetzter Gemischter Ausschuss wird damit beauftragt, für das einwandfreie Funktionieren des Abkommens zu sorgen. Dieser stellt eine eigene Geschäftsordnung auf, in der er die Modalitäten seiner Arbeitsweise festlegt (abwechselnder Vorsitz, mindestens eine Sitzung pro Jahr oder weitere soweit erforderlich). Der Gemischte Ausschuss kann gegebenenfalls Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützen.

Der Bundesrat ernennt zu gegebener Zeit die schweizerischen Vertreter im Ausschuss.

312 Rolle und Aufgaben

Hauptaufgabe des Gemischten Ausschusses ist die Überwachung des Abkommens und die Erstellung einer Bilanz der erreichten Fortschritte. Er ist zudem ein Informations- und Koordinationsorgan der Landgüterverkehrspolitik. Der Ausbau und die Schaffung von Infrastrukturen, Dienstleistungen und flankierenden Massnahmen erfordern unbestreitbar eine sinnvolle Koordination zwischen der Schweiz und der EG.

Alle drei Jahre nimmt der Gemischte Ausschuss mit Blick auf die Kapazitäten, die Kostenanlastung und die Umweltbelastung durch den Strassenverkehr eine Überprüfung des Abkommens vor. Gestützt darauf kann der Ausschuss den Vertragsparteien geeignete Vorschläge unterbreiten. Der Entscheid über allfällige Massnahmen liegt bei den Vertragsparteien.

Schliesslich hat dieses Organ auch die Kompetenz, Meinungsverschiedenheiten bei der Interpretation oder Anwendung des Abkommens zu bereinigen. Es sucht zu diesem Zwecke für beide Parteien annehmbare Lösungen. Andere rechtliche Instanzen kennt das Transitabkommen aus den bereits genannten Gründen nicht (Ziff. 216.2).

32 **Verwaltungsvereinbarung**

Das dem Transitvertrag zugrundeliegende Überlaufmodell für die Ausnahmen von der 28-t-Begrenzung erfordert zur Klärung verschiedener praktischer Belange eine Verwaltungsvereinbarung.

Diese liegt noch nicht vor. Allerdings sind in Anhang 6 die massgeblichen Kriterien umschrieben. Eine schweizerische Expertengruppe hat inzwischen die Grundlagen für ein operationelles und einfaches Überlaufsystem erarbeitet. Das System beinhaltet die folgenden Elemente:

- Die Platzreservation bei den Operateuren des kombinierten Verkehrs ist obligatorisch.
- Reservationen sind sowohl für den begleiteten als auch unbegleiteten Verkehr erforderlich.
- Es ist eine Liste der untereinander über EDV verbundenen Terminals zu erstellen.
- Beim Bundesamt für Verkehr wird eine Zentrale eingerichtet, die mittels EDV mit den Aussenstellen (Operateure, Terminals, Zoll) verbunden ist und die Ausnahmegewilligungen erteilt.
- Die Transporteure können die Bewilligungen beim Zollamt beziehen.
- Es ist eine Liste leichtverderblicher Güter und dringlicher Sendungen zu erstellen.

4 **Finanzielle Konsequenzen und Auswirkungen auf den Personalbestand**

Die im Transitabkommen eingegangenen Verpflichtungen waren bereits Gegenstand früherer Entscheide auf Bundesebene. Dies betrifft sowohl die vom Bundesrat am 24. Oktober 1989 beschlossene kurz- und mittelfristige Angebotsverbesserung am Gotthard und Lötschberg/Simplon als auch die Beschlüsse der eidgenössischen Räte zum Alpenransit. Neue, bisher nicht erfasste finanzielle Verpflichtungen enthält das Transitabkommen nicht.

Die Verwaltung des Bewilligungssystems für 40-t-Fahrzeuge, das in der Verwaltungsvereinbarung festzulegen sein wird, erfordert die Schaffung einer mit zusätzlichem Personal und EDV-Material versehenen Zentralstelle beim Bundesamt für Verkehr. Konkrete Angaben zum notwendigen Personalbestand und zu den auf EDV-Ebene zu tätigen Investitionen können erst nach der Ausarbeitung der Verwaltungsvereinbarung gemacht werden. Diese Angaben sollten im Laufe der zweiten Jahreshälfte 1992 vorliegen. Mehr als fünf Etatstellen sind aber nicht erforderlich.

Die trilaterale Vereinbarung verursacht keine finanziellen oder personellen Auswirkungen, die über die Verpflichtungen des Bundesratsbeschlusses vom 24. Oktober 1989 hinausgehen.

5 Legislaturprogramm

Das Transitabkommen und die trilaterale Vereinbarung sind Gegenstand des Legislaturprogrammes 1991–1995.

6 Verhältnis zum europäischen Recht

61 Übereinstimmung mit dem europäischen Recht

Obwohl die Beibehaltung der 28-t-Begrenzung eine Abweichung vom EG-Recht darstellt, ist das Transitabkommen mit dem europäischen Recht vereinbar, da die EG Vertragspartei ist. Auch die trilaterale Vereinbarung entspricht dem EG-Recht.

62 Auswirkungen bei einer Aufnahme von EG-Beitrittsverhandlungen

Im Hinblick auf allfällige Beitrittsverhandlungen zwischen der Schweiz und der EG stellt sich die Frage nach der Bedeutung und Wirkung des Transitvertrages. Ohne solche Verhandlungen vorzugreifen, ist auf folgende Aspekte hinzuweisen.

Erstens wird der Bundesrat nichts unternehmen, was die volle Gültigkeit des Vertrages gefährden könnte.

Zweitens wird sich umgekehrt die EG zwar dem Einwand, dass Verträge einzuhalten sind, kaum widersetzen können, aber denselben Einwand vortragen, den die EG-Kommission in ihrer Stellungnahme zum Beitrittsgesuch Österreichs formulierte, als sie ausführte, dass Österreich das gesamte EG-Recht übernehmen und seine restriktive Strassenverkehrspolitik in der EG aufgeben müsse.

Dennoch ist drittens davon auszugehen, dass das Transitabkommen die Stellung der Schweiz bei allfälligen Beitrittsverhandlungen wesentlich stärken wird. Dies umso mehr, als es auch den Infrastrukturbereich regelt, der bis heute – und wohl noch für längere Zeit – in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt und nur marginal Gegenstand des «acquis communautaire» bildet. Der vermuteten Absicht der EG, in den Beitrittsverhandlungen der Schweiz die Einführung des 40-t-Maximalgewichts zu fordern, wird unser Land darum gute Argumente entgegenhalten können, nicht zuletzt dasjenige, dass die EG nicht einzelne Punkte des Abkommens in Frage stellen und an ändern, für sie ebenfalls wichtigen, festhalten kann.

Denn viertens bildet mit Blick auf die Bewältigung des alpenquerenden Güterverkehrs das Vertragswerk in jedem Fall eine notwendige Voraussetzung und Grundlage. Ohne koordinierte Massnahmen infrastruktureller, organisatorischer und verkehrspolitischer Art ist auch im Falle eines Beitrittes der Schweiz zur EG ein sowohl reibungsloser als auch umweltgerechter Güterverkehr nicht vorstellbar.

7 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Der Entwurf des Bundesbeschlusses über die Genehmigung des Abkommens zwischen der Schweiz und der EG über den Strassen- und Eisenbahngüterverkehr stützt sich auf Artikel 8 der Bundesverfassung (BV), der dem Bund die Kompetenz gibt, internationale Verträge abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 BV.

Gemäss Artikel 89 Absatz 3 BV unterliegen völkerrechtliche Verträge dem fakultativen Referendum, wenn sie entweder unbefristet und unkündbar sind, den Beitritt zu einer internationalen Organisation vorsehen oder eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung herbeiführen. Das Transitabkommen wird, wie in Artikel 20 festgehalten, für eine Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen. Es hat offensichtlich keinen Beitritt zu einer internationalen Organisation zur Folge. Damit ist im Hinblick auf eine allfällige Unterstellung des Abkommens unter das fakultative Referendum einzig die Frage zu prüfen, ob das Abkommen eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung bedeutet.

Gemäss konstanter Praxis des Bundesrates ist Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c BV nur auf diejenigen Verträge anwendbar, welche Einheitsrecht enthalten, das im wesentlichen direkt anwendbar ist und das ein bestimmtes, genau umschriebenes Rechtsgebiet umfassend regelt. Die Bundesversammlung hat die Praxis des Bundesrates präzisiert und entschieden, dass in Einzelfällen unter anderem wegen der Bedeutung und der Art der Bestimmungen auch dann eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung vorliegen kann, wenn die in Frage stehenden Normen nicht zahlreich sind¹⁾. Das Transitabkommen enthält zwar unter anderem einzelne Bestimmungen, welche unmittelbar anwendbar sind. Es regelt indessen im wesentlichen den internationalen Strassen- und Eisenbahnverkehr durch die Schweiz. Im Vergleich zur gesamten Strassenverkehrsgesetzgebung handelt es sich insofern um punktuelle Bestimmungen, welche die Eigenständigkeit des schweizerischen Rechts bezüglich rein landesinterner Sachverhalte in keiner Weise in Frage stellen. Eine Rechtsvereinheitlichung im Sinne von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c BV liegt deshalb nicht vor.

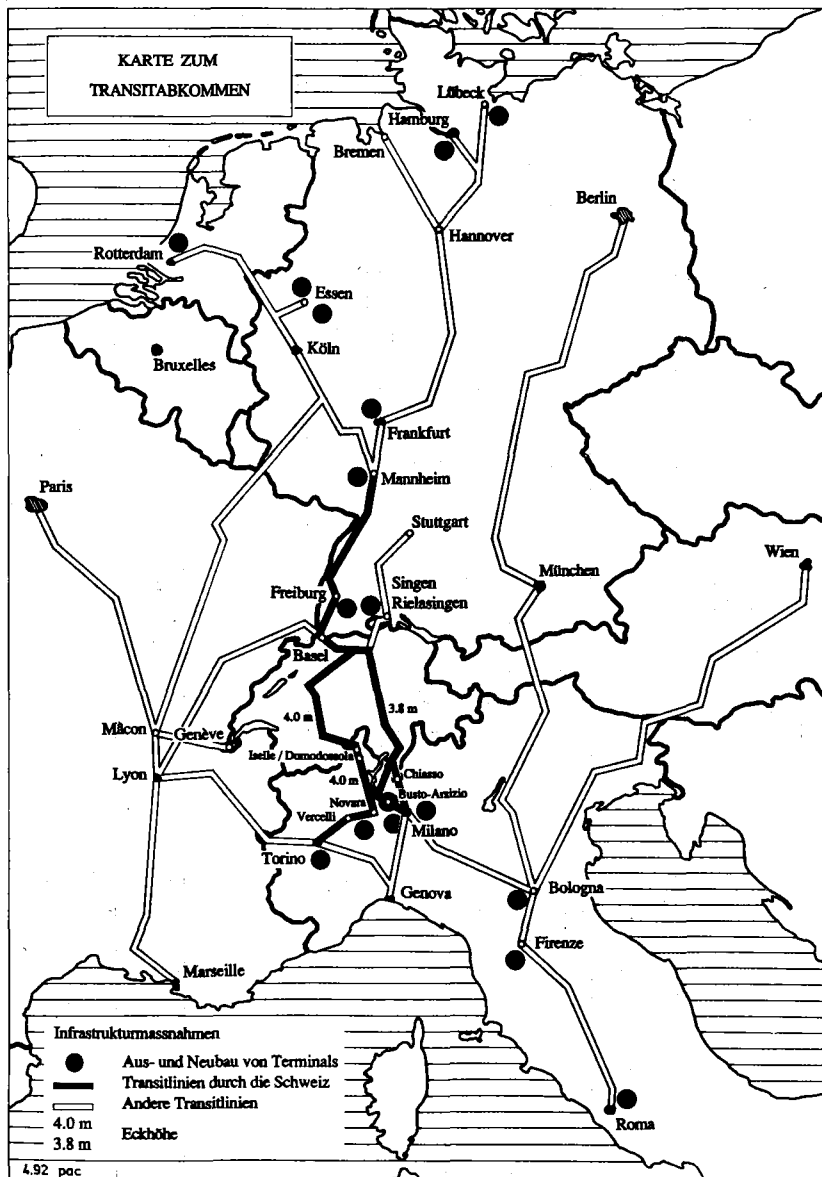
Der vorliegende Bundesbeschluss über die Genehmigung des Transitabkommens unterliegt somit nicht dem fakultativen Referendum.

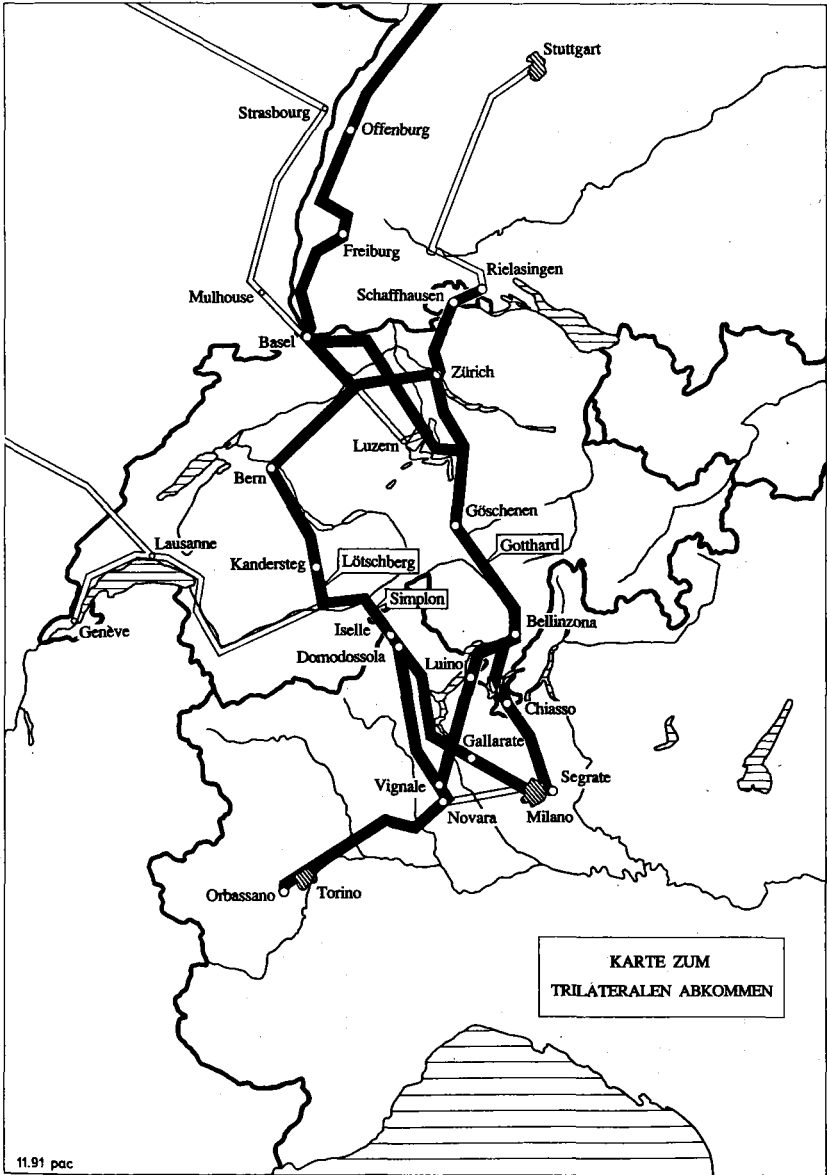
Was die infolge von Artikel 10 des Abkommens erforderlichen Anpassungen der schweizerischen Strassenverkehrsgesetzgebung betrifft, so sind diese zum Teil bereits erfolgt (z. B. Höchstgewicht von 22 t für dreiachsige Motorwagen, Maximalbreite von 2,50 m für Lastwagen), und zum Teil werden sie Gegenstand des im Hinblick auf den EWR-Vertrag geplanten Gesetzgebungsprogrammes EUROLEX bilden (z. B. Maximalbreite von 2,60 m für Kühlfahrzeuge). Als einzige Änderung, welche die Schweiz allein aufgrund des Transitabkommens noch vornehmen muss, bleibt die Erhöhung der Gewichtstoleranz von 2 auf 5 Prozent auf dem in der Schweiz zugelassenen Gesamtgewicht von 28 t. Der Bundesrat wird diese Änderung auf dem Verordnungsweg beschliessen.

¹⁾ siehe BBl 1990 III 948

Was die trilaterale Vereinbarung anbelangt, so fällt ihre Genehmigung gemäss Artikel 85 Ziffer 5 BV ebenfalls in die Zuständigkeit der Bundesversammlung. Angesichts der bereits begonnenen Ausbaurbeiten am Gotthard und der gesetzten kurzen Fristen hat der Bundesrat die Vereinbarung bereits angewandt. Mit Blick auf ihren Inhalt unterliegt sie auch nicht dem fakultativen Referendum.

5455





Bundesbeschluss

Entwurf

betreffend das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen)

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 13. Mai 1992¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen), abgeschlossen am 21. Oktober 1991 und unterzeichnet am 2. Mai 1992, wird angenommen.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, das Abkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

5455

¹⁾ BBl 1992 III 1057

Bundesbeschluss

Entwurf

betreffend die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Verkehrsminister der Italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 13. Mai 1992¹⁾,

beschliesst:

Art. 1

¹ Die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Verkehrsminister der Italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs, unterzeichnet am 3. Dezember 1991 in Bonn, wird angenommen.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, die Vereinbarung zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

5455

¹⁾ BBl 1992 III 1057

**zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft
und der Schweizerischen Eidgenossenschaft
über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene**

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften, nachstehend «die Gemeinschaft» genannt, einerseits,

Der Schweizerische Bundesrat im Namen der *Schweizerischen Eidgenossenschaft*, nachstehend «die Schweiz» genannt, andererseits,

in dem Wunsch, die internationale Zusammenarbeit und den internationalen Warenverkehr durch eine koordinierte europäische Verkehrspolitik zu fördern, in der Erwägung, dass die durch den alpenquerenden Transitverkehr verursachten Probleme einer dauerhaften Lösung bedürfen, die die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung und den Schutz der Umwelt gewährleistet und die durch eine flüssigere Verkehrsabwicklung zur Verwirklichung des Binnenmarkts der Europäischen Gemeinschaft sowie des Europäischen Wirtschaftsraums beiträgt,

in der Erwägung, dass der Entwicklung des Strassenverkehrs durch die Alpen natürliche Grenzen gesetzt sind, die gewisse Unterschiede zwischen dem Strassenverkehrsrecht der Vertragsparteien erklären,

in der Erwägung, dass es sich dennoch empfiehlt, bestimmte Erleichterungen im Strassengüterverkehr vorzusehen,

in der Erwägung, dass der kombinierte Verkehr unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und sicherheitstechnischen Aspekte die beste Gewähr dafür bietet, dass der Zuwachs im alpenquerenden internationalen Güterverkehr vor allem mittel- und langfristig bewältigt werden kann,

in der Erwägung, dass die verschiedenen Verkehrsträger für die Kosten, die sie verursachen, aufkommen müssen,

sind wie folgt übereingekommen:

Titel I Ziele, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen**Artikel 1 Ziele**

Ziel dieses Abkommens zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien in bestimmten Verkehrsbe-
rei35chen, insbesondere im alpenquerenden Transitverkehr, zu verstärken.
Hierzu

sind die Vertragsparteien übereingekommen, koordinierte Massnahmen zur Förderung des Eisenbahnverkehrs und insbesondere des kombinierten Verkehrs zu treffen, um vor allem die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt zu schützen, den Marktzugang zu verbessern und den Strassenverkehr durch geeignete Massnahmen zu erleichtern.

Artikel 2 Geltungsbereich

- (1) Dieses Abkommen gilt für
 - a) den Transitverkehr der Gemeinschaft durch die Schweiz,
 - b) bestimmte Fragen des bilateralen Verkehrs.
- (2) Die Zusammenarbeit erstreckt sich insbesondere auf die Verkehrsinfrastruktur, die zum Ausbau des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs notwendigen Begleitmassnahmen, den Marktzugang und den ständigen Austausch von Informationen über die Entwicklung der Verkehrspolitik der Vertragsparteien.
- (3) Im Bereich des Strassengüterverkehrs gilt das Abkommen für die Beförderungen, die von Strassengüterverkehrsunternehmen, die im Gebiet einer der Vertragsparteien niedergelassen sind, durchgeführt werden.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens gilt bzw. gelten als

- a) «*Transitverkehr der Gemeinschaft*» der Güterverkehr von und nach einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft durch das Gebiet der Schweiz;
- b) «*bilateraler Verkehr*» der Güterverkehr aus dem Gebiet der einen in das Gebiet der anderen Vertragspartei;
- c) «*kombinierter Verkehr Schiene/Strasse*», nachstehend «*kombinierter Verkehr*» genannt, jeder Güterverkehr mit Strassenfahrzeugen oder Ladeeinheiten, die über einen Teil der Strecke mit der Eisenbahn befördert werden und im Vor- und Nachlauf auf der Strasse verkehren bzw. befördert werden;
- d) «*Güterverkehr Fahrten*», die mit Lastwagen mit oder ohne Ladung durchgeführt werden;
- e) «*Strassenfahrzeuge*» Lastwagen und Traktoren sowie Anhänger und Sattelanhänger;
- f) «*Ladeeinheiten*» Container und Wechselbehälter.

Titel II Eisenbahnverkehr und kombinierter Verkehr

Artikel 4 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Die Vertragsparteien sind übereingekommen, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die Massnahmen zu treffen und untereinander zu koordinieren, die zum Ausbau und zur Förderung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Ver-

kehr notwendig sind; diese stellen die Schlüsselemente zur Lösung der Probleme dar, die insbesondere der Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse durch die schweizerischen Alpen verursacht. Die Durchführung und Abfolge der Infrastrukturarbeiten, die Entwicklung und der Betrieb der Verkehrsunternehmungen sowie die Durchführung der Begleitmassnahmen werden miteinander koordiniert und zeitlich aufeinander abgestimmt. Die Vertragsparteien verfolgen damit das Ziel, die Rentabilität der Investitionen zu sichern.

(2) Diese Massnahmen erfolgen im Einklang mit den Bestimmungen des am 3. Dezember 1991 unterzeichneten trilateralen Übereinkommens zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Minister für Verkehr der Italienischen Republik über den Ausbau des alpenquerenden kombinierten Güterverkehrs Schiene/Strasse.

Artikel 5 Infrastrukturarbeiten und Planung der Massnahmen in der Schweiz

Die Einzelheiten dieser Planung sind in Anhang 2 enthalten. Die Planung erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

a) Kurz- und mittelfristig:

Die Schweiz erhöht schrittweise die Kapazität im kombinierten Verkehr auf den alpenquerenden Strecken des Gotthards und des Lötschbergs von 330 000 Sendungen im Jahr 1991 auf 710 000 Sendungen im Jahr 1994¹⁾.

Die Schweiz baut die Transitstrecke über den Lötschberg und den Simplon bis Ende 1994¹⁾ so aus, dass die Beförderung von Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 m auf der Schiene möglich ist. Diese Arbeiten werden parallel zu den in Artikel 6 im Gebiet der Gemeinschaft vorgesehenen Arbeiten durchgeführt.

Gleichzeitig verbessert die Schweiz das Eisenbahnnetz auf diesen Transitstrecken, um eine Beschleunigung des Verkehrsflusses und eine weitere Kapazitätssteigerung zu ermöglichen.

b) Langfristig:

Die Schweiz verpflichtet sich zu einem weiteren Ausbau der Transitstrecken durch die Alpen, d. h.:

- Bau einer Linie zwischen Arth-Goldau und Lugano, einschliesslich eines Gotthard-Basistunnels (Länge: rund 50 km, voraussichtliche Dauer der Arbeiten: rund 12-15 Jahre),
- Bau einer Basislinie zwischen dem Gebiet um Frutigen und dem Rhône-tal, einschliesslich eines Lötschberg-Basistunnels (Länge: rund 30 km, voraussichtliche Dauer der Arbeiten: rund 7-10 Jahre).

¹⁾ Je nach Fortgang der Arbeiten eventuell auch erst 1995.

Artikel 6 Infrastrukturarbeiten und Planung der Massnahmen in der Gemeinschaft

In Übereinstimmung mit der Erklärung in Anhang 3 sowie mit den Absichtserklärungen der Mitgliedstaaten werden in der Gemeinschaft folgende Massnahmen durchgeführt:

- Bau neuer und Verbesserung der bestehenden Terminals, insbesondere in Deutschland, in Norditalien und im Gebiet um Rotterdam;
- Erweiterung der Lichtraumprofile auf den norditalienischen Eisenbahnstrecken, um die ungehinderte Beförderung im begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr zu ermöglichen. Insbesondere werden die Tunnel auf der Strecke Iselle-Domodossola bis Ende 1994¹⁾ so ausgebaut, dass Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 m auf der Schiene befördert werden können;
- Anhebung der Kapazität auf bestimmten Teilstrecken in Deutschland, insbesondere zwischen Mannheim und Basel, sowie in Norditalien.

Die Einzelheiten der Planung sind in Anhang 4 enthalten.

Artikel 7 Begleitmassnahmen

(1) Zur Förderung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs verfolgen die Vertragsparteien vorrangig die nachstehenden Ziele und treffen die entsprechenden aufeinander abgestimmten Massnahmen,

- 1.1. um die Verkehrsnutzer und die Spediteure zur Nutzung des kombinierten Verkehrs zu veranlassen, indem insbesondere der kombinierte Verkehr gegenüber dem Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig gemacht wird;
- 1.2. um die Nutzung des kombinierten Verkehrs über die gesamte Beförderungsstrecke und über grosse Entfernungen sowie die Verwendung von Wechselbehältern und Containern und ganz allgemein die modernen Techniken des unbegleiteten Verkehrs zu fördern;
- 1.3. um Gewichte, Masse und technische Merkmale der im kombinierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge, Ladeeinheiten usw. zu vereinheitlichen, damit insbesondere die Kompatibilität mit den Lichtraumprofilen gewährleistet ist;
- 1.4. um den Zugang zu den nächstgelegenen technisch geeigneten Terminals insbesondere dadurch zu erleichtern, dass unbeschadet des Artikels 10 und des Anhangs 6 der Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr auf der Basis der Gegenseitigkeit von jeder Genehmigungspflicht befreit wird;
- 1.5. um Bestimmungen über die Haftung für Beförderungen im kombinierten Verkehr einzuführen, wie sie für andere Verkehrsträger bereits bestehen;
- 1.6. um eine unterschiedliche Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit der Verkehrsunternehmer insbesondere bei der Organisation und beim Angebot von Leistungen im kombinierten Verkehr zu vermeiden.

¹⁾ Je nach Fortgang der Arbeiten eventuell auch erst 1995.

- (2) Die Vertragsparteien bemühen sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten gemeinsam darum, dass die Eisenbahnen
- 2.1. Ganzzüge zusammenstellen;
 - 2.2. die Zuverlässigkeit erhöhen und die Beförderungszeiten im kombinierten Verkehr verkürzen. Es handelt sich vor allem darum,
 - 2.2.1. die Aufenthaltsdauer, insbesondere an den Grenzen, zu verkürzen,
 - 2.2.2. die Zugfolge zu erhöhen,
 - 2.2.3. die Produktivität zu steigern,
 - 2.2.4. die administrativen Kontrollen zu verringern;
 - 2.3. die notwendigen koordinierten Massnahmen im Hinblick auf Bestellung und Inbetriebnahme entsprechenden Materials gemäss den Verkehrserfordernissen treffen;
 - 2.4. sich um ein zusätzliches Leistungsangebot in den Terminals (z. B. Verpackung, Instandsetzung, Kühlung) bemühen;
 - 2.5. garantierte Beförderungszeiten anbieten;
 - 2.6. neue Verbindungen anbieten, wenn dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist.

Artikel 8 Festsetzung der Preise

(1) Die Festsetzung der Preise für die Beförderung mit der Eisenbahn bleibt den zuständigen Behörden oder Organen der Vertragsparteien vorbehalten. Diese sorgen dafür, dass im kombinierten Verkehr Preisbedingungen gelten, die gegenüber denen im Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sind.

(2) Die Vertragsparteien sorgen dafür, dass die Marktwirkung der Beihilfemassnahmen einer Vertragspartei nicht durch das Verhalten der anderen Vertragspartei oder eines zuständigen Organs mit Sitz im Gebiet der anderen Vertragspartei verringert wird.

(3) Zur Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs können die Vertragsparteien Beihilfen für die Infrastruktur oder für feste und bewegliche Umschlageneinrichtungen und für im kombinierten Verkehr eingesetzte Fahrzeuge, Ladeeinheiten usw. sowie Beihilfen für nicht gedeckte Betriebskosten genehmigen.

Artikel 9 Krisenfall

Im Falle einer schweren Störung des Eisenbahn-Transitverkehrs, z. B. aufgrund von Naturkatastrophen, treffen die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien in Abstimmung miteinander und jeweils für ihr Gebiet alle zweckdienlichen Massnahmen zur Abwicklung dieses Verkehrs. Vorrang wird dabei der Beförderung bestimmter empfindlicher Güter, z. B. leicht verderblicher Lebensmittel, eingeräumt.

Titel III Strassengüterverkehr

A. Technische und fiskalische Aspekte

Artikel 10 Erleichterung des Strassengüterverkehrs

(1) Die Vertragsparteien treten dafür ein, unter Beachtung der Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts auf 28 t und des Sonntags- und Nachtfahrverbots in der Schweiz und vorbehaltlich der in Anhang 6 aufgeführten Ausnahmen, den Strassengüterverkehr zu erleichtern.

(2) Zu diesem Zweck treffen die schweizerischen Behörden folgende Massnahmen nach dem Muster der Abschaffung der Übergewichtsgebühr in der Grenzzone durch den Bundesrat ab 6. Februar 1990:

- Fertigstellung und Verbesserung des Nationalstrassennetzes,
- Anhebung der Gewichtstoleranz für das Fahrzeug von 2 auf 5 Prozent,
- Erweiterung der Grenzzone im Tessin in Verbindung mit der Autobahnzufahrt,
- Aufhebung bestimmter Beschränkungen für die Beförderung von Tieren im Strassenverkehr,
- Erhöhung der zulässigen Länge der Sattelmotorfahrzeuge von 16 m auf 16,5 m,
- Erhöhung der zulässigen Länge der Anhängerzüge von 18 m auf 18,35 m,
- Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts der Fahrzeuge mit drei Achsen, von denen nur eine angetrieben wird, von 19 auf 22 t,
- Erhöhung der höchstzulässigen Breite der Strassenfahrzeuge von 2,30 m auf 2,50 m und der Kühlfahrzeuge auf 2,60 m.

(3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 und der Bestimmungen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, sofern dieses im Verhältnis zwischen der Schweiz und der Gemeinschaft in Kraft tritt, lässt die Schweiz auf ihrem Gebiet den Verkehr von Strassenfahrzeugen zu, die in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zugelassen sind und den bei Inkrafttreten dieses Abkommens geltenden Gemeinschaftsvorschriften über Antriebsachslasten und Masse entsprechen¹⁾.

Artikel 11 Umweltschutz

(1) Zum besseren Schutz der Umwelt streben die Vertragsparteien insbesondere die Einführung von Umweltnormen auf hohem Schutzniveau an, um die Abgas-, Partikel- sowie Lärmemissionen von schweren Nutzfahrzeugen zu verringern.

(2) Während der Vorbereitung solcher Emissionsnormen konsultieren sich die Vertragsparteien regelmässig und häufig.

¹⁾ Hinsichtlich der Masse und Gewichte vgl. auch Anhang 7.

(3) Was die Emissionsnormen anbetrifft, so dürfen Nutzfahrzeuge, die im Gebiet einer Vertragspartei zugelassen sind, vorbehaltlich der Bestimmungen des Anhangs 6 Abschnitt II.3 im Gebiet beider Vertragsparteien verkehren.

Artikel 12 Steuerfragen

(1) Die Vertragsparteien streben die schrittweise Einführung nach Möglichkeit koordinierter Lösungen für die Besteuerung des Strassenverkehrs an, die darauf abzielen, den Fahrzeugen in einer ersten Phase die Wegekosten und in einer zweiten Phase auch die externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten, anzulasten.

(2) Während der Vorbereitung ihrer jeweiligen Lösungen konsultieren sich die Vertragsparteien regelmässig. Sie werden nach Möglichkeit dem Territorialitätsprinzip Rechnung tragen und die besonderen Kosten in der Alpenregion berücksichtigen.

(3) Die Vertragsparteien nehmen gegebenenfalls Verhandlungen über ein Besteuerungsabkommen im Strassenverkehr auf. Dieses Abkommen würde entsprechend den Zielen des Absatzes 1 insbesondere darauf abzielen, den freien Fluss des grenzüberschreitenden Verkehrs sicherzustellen, Unterschiede zwischen den Strassenverkehrsbesteuerungssystemen der beiden Vertragsparteien zu verringern und sich aus diesen Unterschieden ergebende Wettbewerbsverzerrungen innerhalb eines Verkehrsträgers und zwischen den Verkehrsträgern zu beseitigen.

B. Marktzugang

Artikel 13 Marktzugang

Hinsichtlich des Zugangs zum Verkehrsmarkt erklären die Vertragsparteien ihre Absicht, diesen Zugang einander im Rahmen des Vertrags über den Europäischen Wirtschaftsraum oder gegebenenfalls nach Modalitäten zu gewähren, die im Rahmen eines bilateralen Abkommens festzulegen sind.¹⁾

Titel IV

Erleichterung des Grenzübergangs und Vereinfachung der Formalitäten

Artikel 14

(1) Die Vertragsparteien bemühen sich, die den Verkehr erschwerenden Formalitäten, insbesondere die Zollformalitäten, zu erleichtern und zu vereinfachen.

¹⁾ Vgl. Anhang 8.

(2) Diese Massnahmen werden im Einklang mit dem Abkommen über die Erleichterung des Grenzübergangs zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz durchgeführt, das am 1. Juli 1991 in Kraft getreten ist.

Titel V Allgemeine und Schlussbestimmungen

Artikel 15 Diskriminierungsverbot

Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Anwendungsbereich dieses Abkommens sowie im Verkehr durch Mitgliedstaaten der Gemeinschaft keine diskriminierenden Massnahmen zu treffen.

Artikel 16 Einseitige Massnahmen

Die Vertragsparteien sehen davon ab, einseitige Massnahmen zu treffen, die den aufgrund dieses Abkommens zugelassenen Transitverkehr diskriminieren.

Artikel 17 Ergänzende Massnahmen

Stellt eine der Vertragsparteien aufgrund der Erfahrungen bei der Durchführung dieses Abkommens fest, dass andere Massnahmen im Anwendungsbereich dieses Abkommens geeignet sind, eine koordinierte europäische Verkehrspolitik zu fördern und insbesondere einen Beitrag zur Lösung des Alpentransitproblems zu leisten, so unterbreitet sie der anderen Vertragspartei dazu entsprechende Vorschläge.

Artikel 18 Gemischter Ausschuss

(1) Es wird ein Gemischter Ausschuss mit der Bezeichnung «Gemischter Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz» eingesetzt. Der Ausschuss

- sorgt für die ordnungsgemässe Durchführung dieses Abkommens,
- sorgt für eine gute Koordinierung der Entwicklung und des Ausbaus der Infrastrukturen, Dienstleistungen und Begleitmassnahmen für den kombinierten Verkehr,
- führt regelmässig einen Informationsaustausch über allgemeine verkehrspolitische Fragen beim Güterlandverkehr und erstellt eine Bilanz der bei der Durchführung dieses Abkommens erzielten Fortschritte,
- nimmt alle drei Jahre eine Überprüfung des Abkommens aufgrund der Bilanz der bei seiner Durchführung erzielten Fortschritte und der Entwicklung vor allem in folgenden Bereichen vor:
 - Auswirkungen des Strassenverkehrs auf die Umwelt und die Lebensqualität,
 - Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten,
 - Kapazität des kombinierten Verkehrs und des Strassennetzes,

und unterbreitet gegebenenfalls den Vertragsparteien geeignete Vorschläge.

(2) Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden auf Antrag einer Partei dem Gemischten Ausschuss unterbreitet; dieser bemüht sich, eine für beide Seiten annehmbare Lösung zu finden.

(3) Der Gemischte Ausschuss setzt sich aus Vertretern der Gemeinschaft und der Schweiz zusammen.

(4) Der Gemischte Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 19 Arbeitsweise des Ausschusses

(1) Die Vertragsparteien führen nach den in der Geschäftsordnung festzulegenden Modalitäten abwechselnd den Vorsitz im Gemischten Ausschuss.

(2) Der Gemischte Ausschuss wird mindestens einmal im Jahr von seinem Vorsitzenden einberufen, um das allgemeine Funktionieren des Abkommens zu prüfen.

Er tagt ausserdem jedesmal, wenn eine besondere Notwendigkeit dies erforderlich macht und eine Vertragspartei dies unter den in der Geschäftsordnung festzulegenden Bedingungen beantragt.

(3) Der Gemischte Ausschuss kann Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützen.

Artikel 20 Laufzeit des Abkommens

Dieses Abkommen wird für die Dauer von zwölf Jahren geschlossen.

Artikel 21 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird von den Vertragsparteien gemäss ihren jeweiligen Verfahren ratifiziert bzw. genehmigt. Es tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander den Abschluss der erforderlichen Verfahren notifiziert haben.

Artikel 22 Anhänge

Die Anhänge 1 bis 8 sind Bestandteil dieses Abkommens.

Artikel 23 Verbindliche Sprachfassungen

Dieses Abkommen ist in zwei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Geschehen zu Porto am 2. Mai 1992.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Adolf Ogi

Für den Rat
der Europäischen Gemeinschaften:
Frans Andriessen
João de Deus Pinheiro

5455

Erklärung der Schweizerischen Delegation

zum Geltungsbereich von Artikel 3 Buchstabe d

Die Schweizerische Eidgenossenschaft bekräftigt unter Gegenseitigkeitsvorbehalt, dass in ihrem Gebiet Leerfahrten von Fahrzeugen aus der Gemeinschaft keinen Beschränkungen unterliegen, sofern es sich nicht um die Beschränkungen handelt, die sich aus dem allgemeinen Nacht- und Sonntagsfahrverbot und der Gewichtsbeschränkung auf 28 t ergeben.

Infrastrukturarbeiten und geplante Massnahmen in der Schweiz

A. Allgemeines

Die schweizerische Politik des Gütertransits baut auf folgenden zwei Schlüsselbereichen auf:

– *Strasse*

Der Ausbau des Strassennetzes ist mit der Fertigstellung der Nord-Süd-Verkehrsachse abgeschlossen, und die Verkehrsregeln stehen mit dem Internationalen Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr in Einklang.

– *Schiene*

Kurz-, mittel- und langfristiger Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere zur Sicherstellung der Entwicklung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse.

Aus ökologischen Gründen und wegen der begrenzten Kapazitäten des Strassennetzes kann die zu erwartende erhebliche Zunahme des Transitgüterverkehrsaufkommens nicht mehr von der Strasse absorbiert werden. Die einzige Antwort auf die bis 2020/2030 abzusehende Verdoppelung des Güterverkehrs zwischen Nord- und Südeuropa bietet eine nachhaltige Steigerung der Kapazitäten und des Leistungsangebots der Eisenbahnen.

B. Arbeitsprogramm

Die Vertragsparteien kommen überein, die anstehenden Massnahmen wie folgt zu staffeln:

1. Kurzfristig

Die Erhöhung der Kapazitäten führt zu folgender stufenweiser Steigerung des Leistungsangebots:

Anzahl der Sendungen via Gotthard und via Lötschberg/Simplon (in 1000)

Gotthard

Jahr	KV unb.	Container	unb.	RoLa	Gotthard insgesamt
	1	2	1+2	4	1+2+4
1994 ¹⁾	340	160	500	30	530
1993	203	110	313	67	380
1992	173	110	283	57	340
1991	165	110	275	55	330

¹⁾ Je nach Fortgang der Arbeiten eventuell auch erst 1995.

Lötschberg/Simplon

Jahr	KV unb.	Container	unb.	RoLa	Lötschberg/Simplon insgesamt
	6	7	6+7	9	6+7+9
1994 ¹⁾	0	80	80	100	180
1993	0	50	50	0	50
1992	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0

Sendungen insgesamt

1994 ¹⁾	710 000	1993	430 000	1992	340 000	1991	330 000
--------------------	---------	------	---------	------	---------	------	---------

Erläuterungen

RoLa: Rollende Landstrasse
 KV unb.: Kombiniertes Verkehr, unbegleitet
 unb.: KV unb.+Behälter

Diese Kapazitäten können nur dann bis 1994¹⁾ zur Verfügung stehen, wenn die Entscheidungen über die Einleitung der Arbeiten im ersten Halbjahr 1991 fallen.

2. Übergangslösung bis 1994

Für die Steigerung der Kapazitäten ist die Einrichtung eines zweiachsigen Huckepack-Korridors via Gotthard und via Lötschberg/Simplon erforderlich. Ziel ist es dabei, die derzeitige Kapazität im kombinierten Verkehr (ausgenommen Behälter) der Gotthard-Strecke zu verdreifachen und (gegebenenfalls) die Kapazität der Lötschberg/Simplon-Strecke zu verbessern, was eine Verdreifachung des beförderten Gütervolumens im Vergleich zu 1988 bedeuten wird.

2.1. Die von der schweizerischen Regierung bis 1994¹⁾ vorgesehene Übergangslösung wird es ermöglichen, im schweizerischen Gebiet 470 000 Sendungen oder 10 Millionen Tonnen zu befördern; rechnet man den Behälterverkehr hinzu, so erhöht sich die Zahl auf 710 000 Sendungen oder 14 Millionen Tonnen.

2.2. Diese Lösung beinhaltet im einzelnen folgende betriebliche Massnahmen:

Gotthard

- Einsatz von 44 langen Zugverbänden, was 370 000 Sendungen im Jahr entspricht.
- Dieses Angebot setzt einen gemischten Verkehr voraus, d. h. eine Kombination aus unbegleitetem Verkehr und «Rollender Landstrasse». Aus-

¹⁾ Je nach Fortgang der Arbeiten eventuell auch erst 1995.

gegangen wird dabei von einer vollen Kapazitätsauslastung an 250 Arbeitstagen im Jahr.

- Mit der «Rollenden Landstrasse» (RoLa) lassen sich Lastwagen mit einer Eckhöhe von 3,80 m befördern. Im unbegleiteten Verkehr ist eine Höhe der Sattelanhänger von maximal 4 m möglich.

Lötschberg/Simplon

- Einsatz von 14 RoLa-Zugverbänden, was einer Gesamtkapazität von 100 000 Sendungen im Jahr entspricht. Ausgegangen wird dabei von einer vollen Kapazitätsauslastung an 250 Arbeitstagen im Jahr.
- Dieser Bahnkorridor ist im RoLa-Verkehr für Lastkraftwagen und Lastzüge mit einer Eckhöhe von 4 m zugelassen.
- Die schweizerischen Behörden haben zur Kenntnis genommen, dass sich die italienischen Behörden verpflichtet haben, die Infrastruktur der italienischen Strecke ab Iselle für den RoLa-Verkehr umzurüsten und insbesondere das Lichtraumprofil für die Beförderung von Lastkraftwagen und Lastzügen mit einer Eckhöhe von 4 m einzurichten.

- 2.3. Hinsichtlich der Terminals basiert die Planung des kombinierten Verkehrs also auf Terminals im Ausland, und zwar an den für den Verkehr strategisch wichtigen Punkten (Rhein/Ruhr, Rhein/Main, Stuttgart, Bologna, Mailand/Novara, Turin, Genua, Florenz und Rom).

Die Grenzübergänge, bei denen der Schweiz-Transit jeweils beginnt bzw. endet, sind

- im Norden: Basel, Schaffhausen und Rielasingen,
- im Süden: Domodossola, Luino und Chiasso.

3. Voraussichtliche Entwicklung nach 1994¹⁾

Dank der Verwirklichung des schweizerischen Projektes «BAHN 2000» und der Ausnutzung aller Möglichkeiten, die der zweigleisige Ausbau der Lötschbergstrecke bietet, werden nach 1994¹⁾ neue Kapazitäten hinzukommen (bis zu 700 000 Sendungen im Jahr), die Teil des oben beschriebenen Angebots sind. Dieser Kapazitätsanstieg kann an die tatsächliche Marktentwicklung im kombinierten Verkehr angepasst werden.

C. Alpenquerende Eisenbahn-Neubaustrecke

1. Projekte

Die Schweiz verpflichtet sich, folgende Massnahmen durchzuführen:

- Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano, einschliesslich eines Basistunnels am Gotthard (rund 50 km) und eines weiteren Basistunnels am Monte Ceneri (13 km).
- Bau eines Basistunnels am Lötschberg (rund 30 km).

Diese zwei Achsen bilden das Rückgrat des schweizerischen Schienennetzes der Zukunft. Die Arbeiten werden am Lötschberg zwischen 7 und 10 Jahre und am

¹⁾ Je nach Fortgang der Arbeiten eventuell auch erst 1995.

Gotthard zwischen 12 und 15 Jahre in Anspruch nehmen. Die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes werden dem Verkehr im Jahr 2005 übergeben.

2. Kapazitäten

Die derzeitigen Strecken bieten dem Nord-Süd-Verkehr eine Kapazität von 25 bis 30 Millionen Tonnen (Wagenladungsverkehr und kombinierter Verkehr) und eine Transitdauer von noch etwa fünf Stunden; die neue Infrastruktur wird eine Kapazitätssteigerung auf 67 Millionen Tonnen und eine Verkürzung der Transitdauer auf nur noch etwa drei Stunden ermöglichen. Auf der neuen Strecke können zudem schwerere und längere Züge eingesetzt werden.

Im kombinierten Verkehr wird die Verwirklichung der geplanten Massnahmen (entsprechend der Marktlage) den Einsatz von 260 Zügen mit einer Beförderungskapazität von 43 Millionen Tonnen ermöglichen.

Erklärung der Delegation der Europäischen Gemeinschaften

zum Geltungsbereich von Artikel 6

1. Die Durchführung der Infrastrukturarbeiten auf dem Gebiet der Gemeinschaft unterliegt, im Ausmass der auf ihrem Gebiet anfallenden Arbeiten, der Verpflichtung der betreffenden Mitgliedstaaten.
2. Zur Durchführung von Artikel 6 ist folgendes vorgesehen:
 - Im Ausschuss für Verkehrsinfrastruktur unterbreitet die Kommission einen Entwurf der zu ergreifenden Massnahmen und prüft diese mit den betreffenden Mitgliedstaaten (siehe Entscheidung 78/174/EWG des Rates vom 20. 2. 1978 – ABl. Nr. L 54 vom 25. 2. 1978, S. 16).
 - Angesichts ihres Interesses an der Lösung des Problems des alpenquerenden Transitverkehrs durch die Schweiz unterstützt die Gemeinschaft als solche die Verwirklichung dieser Massnahmen mit den Mitteln, die ihr namentlich im Rahmen der gemeinsamen Politik zur Verkehrswegeförderung zur Verfügung stehen (siehe Verordnung [EWG] Nr. 3359/90 des Rates vom 20. 11. 1990 – ABl. Nr. L 326 vom 24. 11. 1990, S. 1).

Infrastrukturarbeiten und geplante Massnahmen in der Gemeinschaft

A. Allgemeines

1. Grundsätzlich sind die Vertragsparteien übereingekommen, die Infrastruktur sowohl der traditionellen Eisenbahn als auch des kombinierten Verkehrs so zu verbessern, dass im Gebiet der Gemeinschaft die Engpässe auf den Anschlussstrecken an das schweizerische Bahnnetz beseitigt werden. Diese Verbesserungen sollten Teil einer koordinierten Infrastruktur- und Transitpolitik sein, die eine Gewähr für die langfristige Rentabilität sowie für weiträumige Kohärenz und Kontinuität im kombinierten Verkehr bietet.

2. Hierzu und um die Eisenbahnen in die Lage zu versetzen, dem zu erwartenden starken Nachfrageanstieg gerecht zu werden, muss die Gemeinschaft unter Berücksichtigung der bisherigen Arbeiten einiger unmittelbar beteiligter Mitgliedstaaten der Gemeinschaft in verschiedenen Gremien und in Abstimmung mit der Schweiz folgende Massnahmen treffen:

- Festlegung der Prioritäten und eines Zeitplans für die Investitionen (Infrastruktur, Terminals, Ankauf von Rollmaterial, Einrichtung von Dienstleistungen),
- Verwirklichung einer gemeinsamen und kontrollierten Infrastrukturplanung entsprechend den festgelegten Prioritäten,
- Einleitung der erforderlichen finanziellen Massnahmen.

B. Arbeitsprogramm

3. Die Notwendigkeit bestimmter Arbeiten im Gebiet der Gemeinschaft ist inzwischen von den betreffenden Ländern anerkannt; der Zeitplan für ihre Verwirklichung hängt von der Koordinierung der Massnahmen zwischen beiden Vertragsparteien ab. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit bestehen die Arbeiten gemäss den Ziffern 4 und 5 aus folgenden:

4. Nach Auffassung der Gemeinschaft besteht im Zusammenhang mit der Verbesserung vorhandener oder dem Bau neuer Terminals unbedingter Handlungsbedarf:

a) *in Deutschland*

in folgenden Regionen:

- Hamburg/Lübeck,
- Ruhrgebiet,
- Mannheim/Frankfurt,

wo die jetzigen Terminalkapazitäten offenbar nicht ausreichen.

Ferner besteht Bedarf, Terminals für den kombinierten Verkehr von Rielasingen/Singen und Freiburg im Breisgau auszubauen.

b) *in Italien*

Die Situation ist in den Industriegebieten, vor allem in den Regionen von Mailand, Bologna und Turin, verbesserungsbedürftig. Folgende Terminals müssen neu- bzw. ausgebaut werden:

- Milano Rogoredo und Milano Segrate (unbegleiteter Verkehr),
- Milano Greco Pirelli (Ausbau der Kapazitäten und Verbesserung der Einrichtungen),
- in der Region von Turin sowie weiter südlich in den Regionen von Bologna, Florenz und Rom jeweils ein Terminal,
- Vergrößerung von Busto Arsizio, wichtigster Terminal im Raum Mailand für den begleiteten und unbegleiteten Verkehr aus der Schweiz,
- Inbetriebnahme von Milano Segrate im Jahr 1992 sowie in naher Zukunft eines multimodalen Terminals am Bahnhof Bologna Interporto und des multimodalen Terminals Torino Orbassano (im Bau),
- Novara und Vercelli (Rollende Landstrasse), Ausbau der Kapazitäten der Umschlagterminals,
- ferner muss kurzfristig in den Grenzgebieten (z. B. im Raum Novara) die Einrichtung von kleinen Terminals mit lokaler Funktion gefördert werden, durch die die grossen Umschlagterminals bis zu einem gewissen Grade entlastet werden könnten.

c) *in den Niederlanden*

Bau eines «Rail Service Center» in Rotterdam.

5. Lichtraumprofile und Streckenkapazitäten:

a) *in Deutschland*

- Ausbau der Kapazitäten bestimmter Abschnitte der Strecke Mannheim-Basel (Karlsruhe-Basel).

b) *in Italien*

- Umrüstung der Strecke Chiasso-Mailand auf Lichtraumprofil B (3,80 m) und der Strecke Domodossola-Turin auf Lichtraumprofil B+ (4,00 m).

Erklärung der Delegation der Gemeinschaft

zu Artikel 8 des Abkommens

Die Delegation der Gemeinschaft erklärt, dass die Beihilfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und insbesondere dessen Artikeln 77, 92 und 93 unterliegen.

Ausnahmen vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot sowie von der 28-Tonnen-Begrenzung

Die nachfolgenden Ausnahmen sind mit dem Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 vereinbar:

I. Ausnahmen vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot

Vom Sonntags- und Nachtfahrverbot sollen ausgenommen sein:

- a) ohne besondere Genehmigung
 - die Fahrten zur Erste-Hilfe-Leistung bei Katastrophen;
 - die Fahrten zur Erste-Hilfe-Leistung bei Betriebsunfällen insbesondere im öffentlichen Verkehr und im Luftverkehr;
- b) mit besonderer Genehmigung
 - die Beförderungen von Gütern, die aufgrund ihrer Beschaffenheit Nachtfahrten und aus wirklich triftigen Gründen Sonntagsfahrten rechtfertigen:
 - leichtverderbliche landwirtschaftliche Erzeugnisse (z. B. Beeren, bestimmtes Obst und Gemüse, Blumen und frisch gepresste Obstsäfte) vom 1. April bis zum 31. Oktober;
 - Schlachtschweine und Geflügel;
 - frische Milch und leichtverderbliche Milcherzeugnisse;
 - Zirkusmaterial, die Musikinstrumente eines Orchesters, Bühnenausstattungen für Theater usw.;
 - Tageszeitungen mit einem redaktionellen Teil und Postsendungen, die im Rahmen des gesetzlichen Dienstleistungsauftrags befördert werden.

Zur Vereinfachung der Genehmigungsverfahren können für eine beliebige Zahl von Fahrten Genehmigungen mit einer Geltungsdauer von bis zu zwölf Monaten erteilt werden, sofern alle diese Fahrten gleichartig sind.

II. Ausnahmen von der 28-Tonnen-Begrenzung

1. Bei Fahrten aus dem Ausland in die schweizerische Grenzzone¹⁾ (und umgekehrt) werden für sämtliche Güter bis zu einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und für die Beförderung von 40 Fuss langen ISO-Containern im kombinierten Verkehr bis zu einem Gesamtgewicht von 44 Tonnen Ausnahmen gebührenfrei

¹⁾ Das Grenzgebiet ist in den Vorschriften des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements definiert. In der Regel handelt es sich um das Gebiet im Umkreis von 10 km einer Zollstelle.

genehmigt. Aus strassenbautechnischen Gründen schreiben einige Zollämter niedrigere Gewichte vor.

2. Bei Fahrten aus dem Ausland zu einem Ort ausserhalb des schweizerischen Grenzgebiets¹⁾ (und umgekehrt) sowie für den Transit durch die Schweiz kann ein Gesamtgewicht von mehr als 28 Tonnen genehmigt werden:

- a) für die Beförderung unteilbarer Güter, wenn die Vorschriften trotz der Verwendung eines geeigneten Fahrzeugs nicht eingehalten werden können;
- b) für die Überführung und Verwendung von Ausnahmefahrzeugen, namentlich Arbeitsfahrzeugen, die wegen ihrer Zweckbestimmung den Gewichtsvorschriften nicht entsprechen können;
- c) in dringenden Fällen für Beförderungen beschädigter oder reparaturbedürftiger Fahrzeuge;
- d) für Güterbeförderungen zur Versorgung von Flugzeugen (Catering);
- e) für den Strassenvor- und -nachlauf im kombinierten Verkehr, in der Regel im Umkreis von 10 km eines Terminals.

3. Beim Transit durch die Schweiz auf der Achse Basel–Chiasso kann ein Gesamtgewicht von mehr als 28 Tonnen für die in der Gemeinschaft zugelassenen Strassenfahrzeuge genehmigt werden, wenn sie leicht verderbliche Güter oder andere dringliche Sendungen (z. B. Just-in-time) befördern, den Abmessungen gemäss Artikel 10 entsprechen, und wenn im kombinierten Verkehr keine Kapazitäten mehr zur Verfügung stehen. Die Zahl der Genehmigungen, die für Fahrzeuge mit mehr als 28 Tonnen auf schweizerischen Strassen erteilt werden, beträgt grundsätzlich nicht mehr als 50 pro Tag in jeder Richtung. Die jährliche Höchstzahl wird auf 15 000 Genehmigungen für jede Richtung festgesetzt.

Eine solche Genehmigung darf nur für Strassenfahrzeuge erteilt werden, die den neuesten gemeinschaftlichen Umweltschutznormen (Abgase und Partikel) entsprechen. Als solche gelten auch die Strassenfahrzeuge, die höchstens zwei Jahre vor dem Tag, an dem der Antrag auf Genehmigung einer Ausnahme gestellt wird, erstmals zugelassen wurden.

4. Diese Ausnahmen werden in einem möglichst einfachen Verfahren von Fall zu Fall genehmigt. Die Anwendungsmodalitäten der unter Punkt 3 aufgeführten Ausnahmen durch die Schweiz werden in einer einvernehmlich getroffenen Verwaltungsvereinbarung geregelt, die unter anderem betrifft:

- die Schaffung einer Zentrale in Bern, die dieses System verwalten soll. Zwischen dieser Zentrale und einer gemeinschaftlichen Kontaktstelle wird eine Verbindung hergestellt;
- das Verfahren zur Ermittlung des Zeitpunkts, ab dem die Kapazität des kombinierten Verkehrs als erschöpft gilt;
- die Formen der Kommunikation zwischen den Verkehrsnutzern, den Terminals und der Verwaltungszentrale.

¹⁾ Das Grenzgebiet ist in den Vorschriften des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements definiert. In der Regel handelt es sich um das Gebiet im Umkreis von 10 km einer Zollstelle.

Anhang 7

**Gemeinsame Erklärung der Vertragsparteien zu den Massen
und Gewichten**

Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei den Massen und Gewichten unbeschadet der Ausnahmen des Anhangs 6 und des Artikels 10 Absatz 3 die tatsächliche Lage aufrechtzuerhalten, die sich aus dem Grundsatz der Inländergleichbehandlung ergibt.

Briefwechsel über den Marktzugang

Bern, den 12. Mai 1992

Schreiben der Delegation der Schweiz

Sehr geehrter Herr Generaldirektor

Ich beehre mich, auf das heute unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweiz Bezug zu nehmen und Ihnen nochmals zu bestätigen, dass die Schweiz in ihren Verkehrsbeziehungen mit der Gemeinschaft der Frage des Marktzugangs zentrale Bedeutung beimisst. Ich habe von Ihrem Vorschlag Kenntnis genommen, diese Frage in dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum zu regeln. Meine Delegation kann diesem Vorschlag zustimmen, wenn die Gemeinschaft und die Schweiz bei einem Nichtzustandekommen des genannten Abkommens alsbald Verhandlungen über die gegenseitige Öffnung ihrer Verkehrsmärkte gemäss noch festzulegenden Modalitäten aufnehmen.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir Ihre Zustimmung zu dem Inhalt dieses Schreibens mitteilen würden.

Genehmigen Sie, Herr Generaldirektor, den Ausdruck meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Der Chef der Schweizerischen Delegation:
Jakob Kellenberger
Staatssekretär

Schreiben der Delegation der Gemeinschaft

Sehr geehrter Herr Botschafter

Ich beehre mich, den Eingang Ihres den Marktzugang betreffenden Schreibens zu bestätigen, das auf das heute unterzeichnete Abkommen über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz Bezug nimmt und wie folgt lautet:

«Ich beehre mich, auf das heute unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweiz Bezug zu nehmen und Ihnen nochmals zu bestätigen, dass die Schweiz in ihren Verkehrsbeziehungen mit der Gemeinschaft der Frage des Marktzugangs zentrale Bedeutung beimisst. Ich habe von Ihrem Vorschlag Kenntnis genommen, diese Frage in dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum zu regeln. Meine Delegation kann diesem Vorschlag zustimmen, wenn die Gemeinschaft und die Schweiz bei einem Nichtzustandekommen des Vertrags über den Europäischen Wirtschaftsraum alsbald Verhandlungen über die gegenseitige Öffnung ihrer Verkehrsmärkte gemäss noch festzulegenden Modalitäten aufnehmen.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mit Ihre Zustimmung zu dem Inhalt dieses Schreibens mitteilen würden.»

Ich beehre mich, dem Inhalt Ihres Schreibens uneingeschränkt zuzustimmen.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, den Ausdruck meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Gemeinsame Erklärung zur Aufnahme ins Protokoll

Die Gemeinschaft und die Schweiz ergreifen die Gelegenheit des Abschlusses der Verhandlungen über den Landverkehr, um die Bedeutung einer fruchtbaren Zusammenarbeit und einer Liberalisierung des Luftverkehrs zu unterstreichen. Sie sind der Ansicht, dass auf der Grundlage des «acquis communautaire» so bald wie möglich eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden muss.

Vereinbarung

Originaltext

zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Verkehrsminister der Italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz

Präambel

Der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Verkehrsminister der Italienischen Republik, nachfolgend Vertragsparteien genannt, sind

- aufgrund des anlässlich des Treffens vom 15. und 16. April 1989 in Udine verabschiedeten Memorandums der Verkehrsminister über die neue Eisenbahn-Alpentransversale,
- unter Berücksichtigung der vom Schweizerischen Bundesrat beschlossenen Massnahmen zur Kapazitätssteigerung des Angebots des kombinierten Verkehrs auf den bestehenden Strecken
- sowie des schweizerischen Bundesratsbeschlusses vom 25. Oktober 1989 als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Alpenbahntransversale

wie folgt übereingekommen:

Art. 1

Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, den kombinierten Verkehr als eine Möglichkeit zu betrachten, um die Probleme des alpenquerenden Güterverkehrs kurz- und mittelfristig zu lösen.

Art. 2

Die vorliegende Vereinbarung ist anwendbar auf die Eisenbahnstrecken Basel/Rielasingen/Schaffhausen-Kandersteg-Domodossola und Basel/Rielasingen/Schaffhausen-Göschenen-Chiasso/Luino sowie auf die nördlichen und südlichen Zufahrtsstrecken.

Art. 3

Die Vertragsparteien unterstützen die beteiligten vier Bahnen (Italienische Staatsbahn, Deutsche Bundesbahn, Schweizerische Bundesbahnen, Bern-Lötschberg-Simplon-Alpenbahn) bei der Ausführung der Massnahmen, auf die

sich diese im Bahnabkommen vom 25. November 1991 geeinigt haben. Die Vertragsparteien versichern sich zu diesem Zweck der gegenseitigen Zusammenarbeit.

Art. 4

Die Vertragsparteien vereinbaren eine Kapazitätserhöhung auf täglich 58 Züge (Huckepack-Verkehr, beide Richtungen zusammen) bis 1994 und führen zu diesem Zweck Verbesserungen der Infrastruktur und der Betriebsorganisation durch. Auf die im Bahnabkommen vom 25. November 1991 niedergelegten Programme wird Bezug genommen.

Die Vertragsparteien sichern sich zu, dass sie sich bei ihren Bahnen für die Übernahme und Beförderung aller Züge des kombinierten Verkehrs einsetzen, soweit die Infrastrukturkapazität dies zulässt. In der aktuellen Verkehrslage erlaubt dies ein Gesamtangebot von rund 700 000 Sendungen (gerechnet auf der Basis einer Lasteinheit von 12 m Länge).

Um die Ziele der vorliegenden Vereinbarung fristgerecht zu realisieren, werden die Vertragsparteien koordinierte und vorher vereinbarte Investitionsmassnahmen auf technischer Ebene ergreifen. Diese Massnahmen betreffen:

A. *Transit Domodossola*

Italienische Seite

- Anpassung an Profil «B plus» (Code P80) und Verstärkung der Anlagen für die elektrische Zugförderung auf der Strecke Torino–Novara–Domodossola–Iselle.
- Elektrifizierung und Anpassung an Profil «B plus» (Code P80) der Strecke Novara–Vignale–Domodossola.
- Realisierung des neuen Rangierbahnhofs Domo II.
- Ergänzung des automatischen Streckenblocks auf der Linie Gallarate–Domodossola.
- Ausbau des Huckepackterminals Novara.
- Ergänzung des Rangier- und Huckepackbahnhofs Torino Orbassano.

Schweizerische Seite

- Anpassung an Profil «B plus» (Code P80) des Simplontunnels (Brig–Iselle).
- Anpassung an Profil «B plus» (Code P80) im Lötschbergtunnel und auf den Zufahrtslinien.

B. *Transit Chiasso*

Italienische Seite

- Banalisierter automatischer Streckenblock auf der Linie Chiasso–Milano.
- Anpassung an Profil «B» (Code P60) der Strecke Chiasso–Milano.
- Neuer Huckepackterminal in Segrate.

Schweizerische Seite

- Kapazitätssteigerung auf der Strecke Basel-Chiasso durch Erweiterung von Bahnhofanlagen, Doppelspurausbauten und banalisierten automatischen Streckenblock.
- Verstärkung der Anlagen für die elektrische Zugförderung durch Einbau neuer Generatoren und zusätzlicher Umformeranlagen.
- In den Jahren nach 1994 wird die Schweiz weitere kapazitätssteigernde Massnahmen im Rahmen des Konzeptes BAHN 2000 durchführen.

Deutsche Seite

- Auf deutscher Seite wird die Strecke zwischen Offenburg und Basel nach Massgabe des Gesamtdeutschen Verkehrswegeplans ausgebaut.
- Es wird geprüft, ob ein viergleisiger Ausbau erforderlich ist.

Art. 5

Die Vertragsparteien fordern die Bahnen auf, in Zusammenarbeit mit den Gesellschaften des kombinierten Verkehrs und eventuellen anderen Betreibern des kombinierten Verkehrs konkurrenzfähige Angebote für den kombinierten Verkehr durch die Schweiz zu erarbeiten, insbesondere hinsichtlich der Beförderungsqualität, der Verkürzung und Einhaltung der Beförderungs- und Lieferungszeiten und der Beförderungstarife. Diese Angebote müssen dem Gemeinschaftsrecht entsprechen.

Sie fordern die Bahnen ausserdem auf, Vorschläge für eine verstärkte Haftung bezüglich der Einhaltung der Lieferungsfristen und der Schäden auszuarbeiten.

Art. 6

Die Vertragsparteien fördern die Nachfrage im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse, indem sie sich für den Abbau von administrativen Hindernissen, insbesondere bezüglich der Fahrverbote, der Gewichte und Masse entsprechend den Regelungen für den kombinierten Verkehr in der Europäischen Gemeinschaft, der Kabotage für Vor- und Nachläufe und der Operationen zollbehördlicher, veterinärmedizinischer und phytosanitärer Art einsetzen.

Die deutsche und die schweizerische Seite stimmen darin überein, dass die kombinierten Verkehre Schiene/Strasse und Binnenschiff/Schiene gleichrangig zu behandeln sind.

Art. 7

Die schweizerische Seite erklärt sich bereit, in Abstimmung mit den schweizerischen Bahnen, Niederflurwagen für den bilateralen Verkehr und den Transit mit der Rollenden Landstrasse gemäss den Marktbedürfnissen zur Verfügung zu stellen.

Sie wird die schweizerischen Bahnen für die Betriebsverluste entschädigen, die sich aus der Anwendung von wettbewerbsfähigen Preisen mit der Strasse ergeben.

Art. 8

Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei länger als 5 Stunden andauernden Betriebsunterbrechungen als Folge von höherer Gewalt oder anderen technischen Störungen besondere Massnahmen zu ergreifen.

Für bereits verladene oder gebuchte Frachten des kombinierten Verkehrs kann eine Freistellung von Kontingenten und kostenpflichtigen Transportbewilligungen, von Vorschriften über Masse und Gewichte oder von Nachfahrverboten auf der Strasse vorgesehen werden, sofern umgeladen werden kann.

Art. 9

Die Beauftragten der Vertragsparteien, der Bahnen und der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr und eventuell andere Betreiber des kombinierten Verkehrs treffen sich je nach Bedarf, um die Entwicklung zu verfolgen und allfällige weitere Massnahmen zu erarbeiten.

Probleme, die im Rahmen dieser Zusammenkünfte nicht ausgeräumt werden können, sind den Vertragsparteien zur Entscheidung vorzulegen.

Art. 10

Bevor Massnahmen ergriffen werden, die den Transitverkehr durch die Schweiz betreffen, konsultieren sich die Vertragsparteien gegenseitig, um koordinierte Vorgehen zu vereinbaren, die den Bedürfnissen und den Möglichkeiten der Bahnen Rechnung tragen.

Art. 11

Die vorliegende Vereinbarung tritt am Tage ihrer Unterzeichnung in Kraft.

Für die schweizerische Seite ist jedenfalls eine Genehmigung durch das Parlament vorgesehen, die den anderen Vertragsparteien unverzüglich mitgeteilt wird.

Die vorliegende Vereinbarung gilt für die Dauer von 6 Jahren; jede Vertragspartei kann die Vereinbarung unter Wahrung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist schriftlich kündigen. Die Kündigung ist zu begründen und den anderen Vertragsparteien zur Kenntnis zu bringen.

Geschehen zu Bonn am 3. Dezember 1991 in 3 Originalen, jedes in deutscher
und italienischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist

Der Bundesminister für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland

i. V.: Dieter Schulte

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs-
und Energiewirtschaftsdepartements

i. V.: Rodolphe Imhoof

Der Verkehrsminister
der Italienischen Republik

i. V.: Marcello Guidi

Botschaft zum Transitabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz, sowie zur trilateralen Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse vom 13. Mai 1992

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	92.047
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.07.1992
Date	
Data	
Seite	1057-1118
Page	
Pagina	
Ref. No	10 052 288

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.