



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss - 6. Nov. 1991
 Décision
 Decisione

Vereinbarung zwischen dem Verkehrsminister 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

Aufgrund des Antrages des EVED vom 18. Oktober 1991

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Die Vereinbarung zwischen dem Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Verkehrsminister der italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse wird genehmigt.
2. Der Vorsteher des EVED wird ermächtigt, die Vereinbarung für die Schweiz zu unterzeichnen.
3. Das EVED wird beauftragt, den beteiligten Vertragsstaaten in einem Brief mitzuteilen, dass die Ausbauten zur Kapazitätserhöhung am Lötschberg/Simplon erst erfolgen werden, wenn die vom Bundesrat am 25. Oktober 1989 (Angebotsverbesserungen im kombinierten Verkehr) formulierten Voraussetzungen erfüllt sind.
4. Die Vereinbarung wird der Bundesversammlung zusammen mit dem EG-Transitabkommen zur Genehmigung unterbreitet.
5. Die Bundeskanzlei veröffentlicht im Einvernehmen mit dem EVED die Vereinbarung, sobald diese für die Schweiz in Kraft tritt, in der Amtlichen Sammlung.

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
Nr.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	10	-
		EDI		
	X	EJPD	5	-
		EMD		
	X	EFD	7	-
	X	EVD	5	-
	X	EVED	10	-
	X	BK	5	-
	X	EFK	2	-
	X	Fin.Del.	2	-

Für getreuen Protokollauszug:

Hanno Mueller



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 18. Oktober 1991

Uebersicht

Huckepackverkehr

Vereinbarung der Schweiz mit der Bundesrepublik Deutschland und Italien

Der Bundesrat hat am 25. Oktober 1989 Angebotsverbesserungen für den kombinierten Verkehr beschlossen (Uebergangslösung). Mit dem Ziel sicherzustellen, dass auch auf den Zulaufstrecken im Norden und im Süden die erforderlichen Anpassungen vorgenommen und die Terminalkapazitäten bereitgestellt werden, nahm das EVED Verhandlungen mit den Verkehrsministerien der BRD und Italiens auf. Gleichzeitig erfolgten Verhandlungen der SBB und BLS mit der Deutschen Bundesbahn (DB) und den Ferrovie dello Stato (FS).

Das Ergebnis der ministeriellen Verhandlungen bildet das vorliegende trilaterale Abkommen. Es soll noch dieses Jahr unterzeichnet und anschliessend zusammen mit dem Transitabkommen Schweiz - EG der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreitet werden.

Texte français au verso



3003 Berne, le 18 octobre 1991

Résumé

Ferroutage

Accord de la Suisse avec la République fédérale d'Allemagne et l'Italie

Le 25 octobre 1989, le Conseil fédéral a décidé, à titre de solution transitoire, d'améliorer l'offre du trafic combiné. Le DFTCE a engagé des négociations avec les ministères des transports de la RFA et de l'Italie afin de garantir que les lignes d'accès au nord et au sud fassent l'objet des adaptations nécessaires et que des terminaux soient mis à disposition. Des discussions ont eu lieu simultanément entre les CFF et le BLS, d'une part, le Chemin de fer fédéral allemand (DB) et les Ferrovie dello Stato, de l'autre.

Les négociations conduites au niveau ministériel ont abouti au présent accord trilatéral. Il doit encore être signé cette année. Il sera ensuite soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale en même temps que l'accord sur le transit entre la Suisse et les CE.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 18. Oktober 1991

An den B u n d e s r a t

Huckepackverkehr
Vereinbarung der Schweiz mit der Bundesrepublik Deutschland und
Italien

1. Ausgangslage

Am 25. Oktober 1989 hat der Bundesrat Angebotsverbesserungen im kombinierten Verkehr sowohl für den Gotthard wie für den Lötschberg beschlossen. Mittlerweile sind die Ausbauarbeiten am Gotthard bereits im Gange und die erforderlichen Lokomotiven bestellt. Für den Lötschberg besteht nach wie vor der Vorbehalt eines erfolgreichen Transitvertragsabschlusses mit der EG.

Bei der beschlossenen Angebotsverbesserung handelt es sich um eine Uebergangslösung, die kurzfristig und auf Beginn des EG-Binnenmarktes hin bereit gestellt werden soll, mit dem Ziel, ab 1993/94 470'000 Sendungen im kombinierten Verkehr zu bewältigen. In der Zwischenzeit wurde auch der bis 1993/94 mögliche Containerverkehr zum dannzumaligen Angebot hinzugezählt. Dies ermöglicht ein gesamthaftes schweizerisches Angebot im Umfang von rund 700'000 Sendungen pro Jahr.

Unmittelbar nach dem bundesrätlichen Beschluss nahm das EVED Kontakt auf sowohl mit den betroffenen Nachbarbahnen als auch mit den zuständigen Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland und Italien. Ziel war es, sicherzustellen, dass auch auf den Zulaufstrecken im Norden und im Süden die erforderlichen Anpassungen vorgenommen und die Terminkapazitäten bereitgestellt werden.

Die beteiligten Verkehrsministerien einigten sich in der Folge auf die Schaffung eines trilateralen Regierungsabkommens und verpflichteten auch die Bahnen ihrerseits zum Abschluss eines entsprechenden Bahnabkommens. Die Ausarbeitung des Bahnabkommens erfolgte denn auch parallel zu den Verhandlungen zu einem Regierungsabkommen. Die Vertreter der Bahnen waren bei den Regierungsverhandlungen jeweils ebenfalls anwesend.

Im Verlaufe der Verhandlungen mit der EG zu einem Transitabkommen zeigte sich, dass ein Zusammenhang zu diesen trilateralen Abkommen unumgänglich ist, da die EG über keine Kompetenzen im Infrastrukturbereich verfügt. Das vorgesehene Transitabkommen nimmt denn auch ausdrücklich auf die vorliegende Vereinbarung Bezug.

2. Verhandlungen in der trilateralen Arbeitsgruppe

Das EVED wirkte von allem Anfang an darauf hin, dass der vom Bundesrat beschlossene Kapazitätsausbau sowohl im Norden als auch im Süden akzeptiert wird und die notwendigen Vorkehrungen für einen verbesserten kombinierten Verkehr getroffen werden.

Nach anfänglichen bilateralen Gesprächen zwischen Italien und der Schweiz fand im April 1990 die erste Sitzung einer trilateralen Arbeitsgruppe in Bonn statt. Eine zweite Sit-

zung folgte im Juni 1990 in Bern, eine weitere im September 1990 in Rom und eine Schlusssitzung im Juni 1991 wiederum in Rom. Zwischen den einzelnen Sitzungen waren verschiedene bilaterale Gespräche erforderlich. Dabei war es eine Zeitlang ungewiss, ob die Deutsche Bundesbahn auf ihren Zulaufstrecken die erforderlichen Kapazitäten überhaupt zur Verfügung stellen konnte. Zudem waren sich Italien und die Bundesrepublik Deutschland lange Zeit uneinig über den notwendigen Inhalt einer Vereinbarung. Italienischerseits drängte man auf ein reines Rahmenabkommen, derweil die Bundesrepublik Deutschland auf eine umfassende Regelung des kombinierten Transitverkehrs drängte. Schlussendlich aber obsiegte die Einsicht, die Verhandlungen abzuschliessen, damit der Huckepackkorridor auch rechtzeitig bereitgestellt werden kann.

3. Inhalt der trilateralen 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. Sie bezeichnen die Strecken Basel/Rielasingen/Schaffhausen - Kandersteg - Domodossola und Basel/Rielasingen/Schaffhausen - Göschenen - Chiasso/Luino als die massgeblichen Huckepacklinien (Art. 1 und 2) und bekunden ihren Willen, die Bahnen zu unterstützen (Art.3).

Artikel 4 definiert die Kapazitätserhöhung auf täglich 58 Fahrordnungen für den Huckepackverkehr und auf insgesamt 700'000 Sendungen einschliesslich des Containerverkehrs. Artikel 4 enthält aber vor allem die vorgesehenen Infrastrukturausbauten. Die schweizerische Seite nahm dabei voll Bezug auf die vom Bundesrat beschlossene Uebergangslösung.

In Artikel 5 definieren die Vertragsparteien Anforderungen an die Bahnen hinsichtlich der Beförderungsqualität, der Verkürzung und Einhaltung der Beförderungs- und Lieferungszeiten und den Beförderungstarifen sowie einer verstärkten Haftung bei Nichteinhaltung von Lieferungsfristen und von Schäden. Es handelt sich hier zugegebenermassen um reichlich programmatische Aussagen, was u.a. mit der Autonomie der Bahnunternehmungen zu erklären ist.

Artikel 6 beinhaltet eine allgemeine Verpflichtung, über den Abbau von administrativen Hindernissen den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse stärker zu fördern. Artikel 7 umschreibt das, was in der Schweiz geltende Praxis ist, dass nämlich die Firma Hupac das entsprechende Wagenmaterial zur Verfügung stellt und der Bund die schweizerischen Bahnen für Betriebsverluste entschädigt. Die Formulierung in Artikel 7 ist aber insofern flexibel gehalten, als auf die Marktbedürfnisse ausdrücklich Bezug genommen wird.

Artikel 8 umschreibt das Vorgehen bei Betriebsunterbrechungen als Folge von höherer Gewalt oder anderen technischen Störungen besonderer Art. Hier wird auf die bisherige schweizerische Praxis Bezug genommen, die es ermöglicht, in solchen Fällen Transporte dennoch zu bewältigen.

Artikel 9 umschreibt die gegenseitige Information sowie das Vorgehen im Falle von Meinungsverschiedenheiten. Desgleichen legt Artikel 10 fest, dass sich die Vertragsparteien gegenseitig konsultieren sollen, wenn es um Fragen des Transitverkehrs geht.

Artikel 11 umschreibt die Dauer des Abkommens und die Kündigungsmodalitäten.

4. Beurteilung der Vereinbarung

Die vorgesehene trilaterale Vereinbarung ist wie folgt zu beurteilen:

- die Vereinbarung schafft die Grundlagen, damit die vom Bundesrat beschlossene Uebergangslösung voll genutzt werden kann. In der Vereinbarung verpflichten sich die italienischen und deutschen Vertragspartner zu einer entsprechenden Zusammenarbeit und zur Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur und der Fahrplantrassen. Ohne eine solche vertragliche Zusicherung wären die vom Bundesrat beschlossenen und jetzt in Ausführung begriffenen Investitionen nur beschränkt wirksam.
- Die Vereinbarung gibt der schweizerischen Alternative zum 40-Tonnen-Strassenkorridor auch gegenüber der EG die notwendige Glaubwürdigkeit. Ein schweizerisches Angebot ohne entsprechende Abnahme des Verkehrs im Norden und im Süden könnte kaum die Funktion einer Alternative zum 40-Tonnen-Strassenkorridor übernehmen, zumal die Planungskompetenzen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach wie vor bei den EG-Mitgliedsländern liegt und nicht bei der EG selbst. Als vorteilhaft erweist sich dabei auch, dass beim Abkommen zwei EG-Staaten als direkte Vertragspartner beteiligt sind.
- Durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ergeben sich bessere Voraussetzungen für eine stärkere Förderung des kombinierten Verkehrs. Dies ist im Blick auf mögliche und von der EG behauptete Kapazitätsengpässe von grossem Vorteil.
- Besonders zu unterstreichen ist im weitern, dass sich Italien bereit erklärt, die notwendigen Infrastrukturverbesserungen auf der Südrampe des Simplons vorzunehmen. Mit der Vereinbarung verpflichtet sich Italien, die dortigen

Tunnel zu erneuern und auf ein mit dem Lötschberg vergleichbares Profil auszubauen. Damit erhält der Lötschberg-Simplon erst seine volle Bedeutung im Nord-Süd-Verkehr. Zusammen mit den schweizerischen Verbesserungen am Simplontunnel ergibt sich damit eine Streckenverbesserung, die auch dem Alpentransitkonzept voll zugute kommen kann.

- Die Vereinbarung umschreibt sodann die Voraussetzungen, damit die beteiligten Bahnen enger miteinander zusammenarbeiten. Dies ist im Blick auf die Bewältigung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs absolut unerlässlich. Die beteiligten Bahnen haben sich ihrerseits in einem Bahnabkommen verpflichtet, ihre Angebotskapazitäten und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und den kombinierten Verkehr zu fördern. Das Bahnabkommen soll noch dieses Jahr unterzeichnet werden.
- Im übrigen bildet die vorliegende Vereinbarung ein wichtiges Element für einen erfolgreichen Abschluss des Transitabkommens mit der EG. Sollte umgekehrt wider Erwarten kein Transitabkommen zustandekommen, bildet die Vereinbarung das einzige Vertragswerk, das eine direkte Zusammenarbeit im kombinierten Verkehr sowohl mit den Vertragsparteien als auch mit der EG dokumentiert und ermöglicht.

5. Auswirkungen für den Bund

Beim definierten Angebot im kombinierten Verkehr gemäss Artikel 4 handelt es sich vollumfänglich und ausschliesslich um das, was der Bundesrat bereits am 25. Oktober 1989 als Uebergangslösung beschlossen hat. Weitergehende Massnahmen sind in der Vereinbarung nicht enthalten. Die Hinzufügung des Containerverkehrs erfolgte, um zu dokumentieren, dass die Schweiz in der Lage ist, ein grösseres Angebot im kombinierten Verkehr zu bewältigen.

Bei der Verpflichtung zum Abbau von administrativen Hindernissen handelt es sich um allgemeine Forderungen, die aber im Rahmen der ohnehin vor sich gehenden Bestrebungen erfüllt werden können. Besondere Fristen sind nicht gesetzt. Zudem ist unbestritten, dass zur echten Förderung des kombinierten Verkehrs auch administrative Vereinfachungen gehören, die Zug um Zug realisiert werden müssen.

Bei der Frage der Betriebsverluste, die sich aus der Anwendung von wettbewerbsfähigen Preisen der Bahnen ergeben, ist für den Bund sowohl Artikel 3 Absatz 1 des Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen vom 9. Oktober 1986¹⁾ als auch Artikel 21 und 22 des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985²⁾ sowie dessen Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge vom 29. Juni 1988³⁾ massgebend. Gestützt auf diese Rechtsgrundlagen erhalten die SBB seit einigen Jahren eine Abgeltung für ihre Leistungen im kombinierten Verkehr. Ueber die Höhe der Abgeltung ist in der Vereinbarung keine Regelung getroffen worden. Artikel 7 nimmt aber ausdrücklich auf die Marktbedürfnisse und die Wettbewerbsfähigkeit Bezug. Darin ist eingeschlossen, dass der Bund und die SBB weiterhin grundsätzlich frei über die Höhe der Preise bestimmen. Bei steigender Nachfrage, die zu Kapazitätsengpässen führen können, ergeben sich daraus Möglichkeiten zu Preisanpassungen. Beim jetzigen Stand der Entwicklung kommt der Bund aber nicht darum herum, sich mit Abgeltungen an der Förderung des kombinierten Verkehrs zu beteiligen. Zudem sind auch im Bereiche der EG Bestrebungen im Gange, den kombinierten Verkehr mindestens für eine Anlaufzeit mit Subventionen zu fördern.

1) SR 742.37

2) SR 725.116.2

3) SR 742.149

Da die Vereinbarung im Transitabkommen der EG ausdrücklich genannt wird und auf sie sogar Bezug genommen wird bei der Ausführung, schränkt sich der Bundesrat mit Blick auf die noch vorbehaltenen Ausbauten am Lötschberg nicht direkt ein. Immerhin betrachten wir es aber als sinnvoll, wenn das EVED bei der Unterzeichnung der Vereinbarung den beiden Vertragsparteien in einem Brief darlegt, wann die Ausbauten am Lötschberg beginnen werden; d.h. dann nämlich, wenn der Transitvertrag mit der EG unter Dach ist. Wir haben während den Vertragsverhandlungen auf diese Zusammenhänge stets hingewiesen.

6. Vertragsabschlusskompetenz

Indem sie die Ausführung ihrer angekündigten Infrastrukturmassnahmen den beiden Staaten Deutschland und Italien verbindlich zusagt, begründet die Vereinbarung für die Schweiz eine neue völkerrechtliche Verpflichtung. Gemäss Artikel 85 Ziffer 5 BV fällt die Genehmigung von Staatsverträgen in die Kompetenz der Bundesversammlung. Angesichts der zeitlichen Dringlichkeit und der wesentlichen Bedeutung, welche dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf deutscher und italienischer Seite für das Transitland Schweiz zukommt, wird der Bundesrat die Vereinbarung abschliessen und ihn vom Tage der Unterzeichnung an provisorisch anwenden. Er wird sie der Bundesversammlung voraussichtlich zusammen mit dem noch abzuschliessenden Transitabkommen Schweiz - EG nachträglich zur Genehmigung unterbreiten.

7. Zeitpunkt der Unterzeichnung

Wir sehen vor, die Vereinbarung wenn möglich noch dieses Jahr zu unterzeichnen, damit die notwendigen Anpassungsarbeiten bald beginnen können. Die Bahnen ihrerseits befinden sich gegenwärtig bereits in der Unterzeichnungsphase.

8. Aemterkonsultation

Mit den konsultierten Aemtern BK, DV, BAP, OZD, EFV, BAWI (Integrationsbüro) bestehen keine Differenzen bzw. zuvor sichtbare Differenzen konnten bereinigt werden. Bei der in Artikel 6 angesprochenen und vom BAP anvisierten Kabotage handelt es sich um die Niederschreibung dessen, was bereits bestehende Praxis darstellt.

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Veröffentlichung: in die Amtliche Sammlung

Beilagen

- Beschlussdispositiv
- Entwurf zu einer Vereinbarung zwischen dem Verkehrsminister 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 (d + i)

Zum Mitbericht an:

- EJPD
- EFD
- EVD
- EDA
- BK

Protokollauszug an:

- EJPD
- EFD
- EVD
- EDA
- BK
- EVED (BAV)

Vereinbarung zwischen dem Verkehrsminister 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

Aufgrund des Antrages des EVED vom 18. Oktober 1991

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Die Vereinbarung zwischen dem Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Verkehrsminister der italienischen Republik über die Verbesserung des kombinierten alpenquerenden Güterverkehrs Schiene/Strasse wird genehmigt.
2. Der Vorsteher des EVED wird ermächtigt, die Vereinbarung für die Schweiz zu unterzeichnen.
3. Das EVED wird beauftragt, den beteiligten Vertragsstaaten in einem Brief mitzuteilen, dass die Ausbauten zur Kapazitätserhöhung am Lötschberg/Simplon erst erfolgen werden, wenn die vom Bundesrat am 25. Oktober 1989 (Angebotsverbesserungen im kombinierten Verkehr) formulierten Voraussetzungen erfüllt sind.
4. Die Vereinbarung wird der Bundesversammlung zusammen mit dem EG-Transitabkommen zur Genehmigung unterbreitet.
5. Die Bundeskanzlei veröffentlicht im Einvernehmen mit dem EVED die Vereinbarung, sobald diese für die Schweiz in Kraft tritt, in der Amtlichen Sammlung.

Für getreuen Protokollauszug:

**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**

Präambel

Aufgrund des Treffens der Verkehrsminister am 15./16. April 1989 in Udine 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,

kommen 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, wie folgt überein:

- 2 -

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 3

Die Vertragsparteien unterstützen die beteiligten vier Bahnen (FS, DB, SBB, BLS) bei der Ausführung der Massnahmen, auf die sich diese im Bahnabkommen vom ... geeinigt haben. Die Vertragsparteien versichern sich zu diesem Zwecke der gegenseitigen notwendigen Zusammenarbeit.

Artikel 4

Die Verbesserungen der Infrastruktur und der Betriebsorganisation werden bis 1994 eine Kapazitätserhöhung auf täglich 58 Züge (Huckepack-Verkehr, beide Richtungen zusammen) gewährleisten, wie dies gemäss den in Artikel 2 des im vorstehenden Artikel 3 erwähnten Bahnabkommens niedergelegten Programmen vorgesehen ist.

Die Vertragsparteien sichern sich zu, dass sie sich bei ihren Bahnen für Uebernahme 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 Metern Länge).

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

A. Transit DomodossolaItalienische Seite

- Anpassung an Profil "B plus" (P80) und Verstärkung der Anlagen für die elektrische Zugförderung auf der Strecke Torino-Novara-Domodossola-Iselle.

- 3 -

- Elektrifizierung und Anpassung an Profil "B plus" (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" (P80) des Simplontunnels (Brig-Iselle).
- Anpassung an Profil "B plus" (P80) im Lötschbergtunnel und auf den Zufahrtslinien.

B. Transit Chiasso

Italienische Seite

- Banalisierter automatischer Streckenblock auf der Linie Chiasso-Milano.
- Anpassung an Profil "B" (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.
- Ob ein viergleisiger Ausbau erforderlich ist, wird derzeit untersucht.

Artikel 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 Beförderungsqualität, Verkürzung und Einhaltung der Beförderungs- und Lieferungszeiten und Beförderungstarifen.

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

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

Artikel 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.

- 5 -

Artikel 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 Bewilligungen, von Vorschriften über Masse und Gewichte oder von Nachfahrverboten auf der Strasse vorgesehen werden, sofern umgeladen werden kann.

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 11

Die vorliegende Vereinbarung tritt am Tage ihrer Unterzeichnung provisorisch in Kraft. Sie tritt endgültig in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien den Abschluss der Genehmigungsverfahren mitgeteilt haben. Sie gilt für die Dauer von 6 Jahren.

Jede Vertragspartei kann die vorliegende Vereinbarung unter Wahrung einer sechsmo-
natigen Kündigungsfrist schriftlich kündigen. Die Kündigung ist zu begründen und den anderen Vertragsparteien zur Kenntnis zu bringen.

Geschehen zu ... am ...

in 3 Urschriften, jede in deutscher und italienischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Der Bundesminister für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs-
und Energiewirtschaftsdepartements

Der Verkehrsminister der
Italienischen Republik

Articolo 1
L'Accordo tra il ministro dei trasporti della Repubblica Federale di Germania, il capo del dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il ministro dei trasporti della Repubblica Italiana sul miglioramento del trasporto merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere.

PREAMBOLO

Considerato l'incontro dei Ministri dei Trasporti di Udine del 15 e 16 aprile 1989 in merito alla nuova trasversale alpina, tenuto conto delle azioni necessarie decise dal Consiglio Federale Svizzero per aumentare la capacità di trasporto ferroviario sui transiti esistenti e visto il decreto del 25 ottobre 1989 del Consiglio Federale Svizzero come soluzione transitoria in attesa di detta trasversale alpina;

Il Ministro dei Trasporti della Repubblica Federale di Germania, il Capo del Dipartimento Federale dei Trasporti, delle Comunicazioni e delle Energie della Confederazione svizzera e il Ministro dei Trasporti della Repubblica italiana, denominati di seguito Parti, hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Le Parti sono d'accordo nel considerare il trasporto combinato come una soluzione già a breve e medio termine ai problemi del transito alpino delle merci.

Articolo 2

Il presente Accordo è applicabile alle linee ferroviarie Basel/Rielasingen/Schaffhausen-Kandersteg-Domodossola e Basel/Rielasingen/Schaffhausen-Goeschenen-Chiasso/Luino come pure alle linee d'accesso da nord e da sud.

Articolo 3

Le Parti appoggiano le ferrovie interessate (FS, DB, FFS, BLS) nell'attuazione dei provvedimenti contenuti nell'Accordo interferroviario del.....A tale fine si impegnano alla necessaria reciproca cooperazione.

Articolo 4

I miglioramenti dell'infrastruttura e dell'organizzazione dell'esercizio assicureranno un aumento delle capacità fino a raggiungere nel 1994 complessivi 58 treni/giorno (traffico Huckepack entrambe le direzioni), secondo i programmi previsti dall'art. 2 dell'Accordo interferroviario di cui al precedente Art. 3.

Le Parti garantiscono che esse interverranno presso le rispettive ferrovie per l'accettazione e l'inoltro di tutti i treni di trasporto combinato nella misura in cui le capacità lo consentono. Tenuto conto del traffico già esistente sarà possibile un'offerta globale per l'effettuazione di circa 700'000 spedizioni (calcolate sulla base d'unità di carico di 12 metri di lunghezza).

Per conseguire nei termini previsti gli obiettivi del presente Accordo saranno adottati, in modo coordinato, sulla base di intese preliminari a livello tecnico, provvedimenti di investimento che riguardano:

A) Transito di Domodossola
Versante italiano

- Adeguamento al gabarit "B plus" (P 80) e potenziamento degli impianti di trazione elettrica della linea Torino-Novara-Domodossola-Iselle.
- Elettrificazione e adeguamento a gabarit "B plus" (P 80) della linea Novara-Vignale-Domodossola.
- Realizzazione della nuova stazione di DOMO II
- Completamento del blocco automatico sulla linea Gallarate-Domodossola.
- Potenziamento impianto intermodale di Novara.
- Completamento dello scalo di smistamento ed intermodale di Torino Orbassano.

Versante svizzero

- Adeguamento a gabarit B plus (P 80) nella galleria del Sempione (Briga-Iselle).
- Adeguamento a gabarit B plus (P 80) nella galleria di Lötschberg, comprese le linee di accesso.

B) Transito di Chiasso
Versante italiano

- Blocco automatico banalizzato sulla tratta Chiasso-Milano.
- Adeguamento al gabarit "B" (P 60) della tratta Chiasso-Milano.
- Nuovo Centro Intermodale a Segrate.

Versante svizzero

- Incremento della capacità della linea Basilea-Chiasso, mediante ampliamento delle stazioni, raddoppio di binari e blocco automatico banalizzato.
- Potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante l'istallazione di nuovi generatori e di impianti di conversione.
- Negli anni seguenti il 1994, la Svizzera realizzerà nell'ambito del concetto "Ferrovia 2000" ulteriori misure di aumento della capacità.

Versante tedesco

- Per il versante tedesco la linea Offenburg-Basilea sarà potenziata sulle base del Piano globale dei trasporti tedesco.
- Il problema relativo alla necessità di porre in opera 4 binari è attualmente allo studio.

Articolo 5

Le Parti chiedono alle ferrovie di elaborare, in cooperazione con le Società di trasporto combinato e eventualmente con altri operatori del trasporto combinato, offerte competitive per il traffico combinato attraverso la Svizzera, in particolare per quanto riguarda la qualità del servizio, la riduzione e il rispetto dei tempi di trasporto e di consegna e le tariffe.

Chiedono, inoltre, alle ferrovie di elaborare proposte per una loro maggiore responsabilità per quanto riguarda il rispetto dei tempi di consegna ed i danni.

Articolo 6

Le Parti promuovono la domanda di trasporto combinato ferrovia/strada, adoperandosi affinché vengano eliminati gli ostacoli amministrativi che riguardano in particolare: i divieti di circolazione, i pesi e le dimensioni conformemente alle regole per il trasporto combinato nella Comunità Europea, il cabotaggio per i percorsi iniziali e terminali nonché le operazioni di natura doganale, veterinaria e fitosanitaria.

Le Parti tedesca e svizzera sono d'accordo di trattare su un piano di parità i trasporti combinati strada/rotaia e fiume/rotaia.

Articolo 7

La Parte svizzera si impegna affinché le ferrovie svizzere mettano a disposizione carri ultrabassi per il traffico bilaterale e di transito con la strada viaggiante, secondo le esigenze del mercato.

Essa provvederà a ripianare alle ferrovie svizzere le perdite di gestione derivanti dall'applicazione di prezzi competitivi con quelli del trasporto su strada.

Articolo 8

Le Parti si impegnano ad adottare provvedimenti speciali nel caso in cui, a causa di fatti di forza maggiore o di altre perturbazioni tecniche, si verificassero interruzioni del servizio superiori a 5 ore.

Per le spedizioni del traffico combinato già caricate o prenotate potrà prevedersi l'esonero da contingenti e da autorizzazioni soggette a tasse, da prescrizioni sulle dimensioni e sui pesi nonché dal divieto di circolazione notturna nella misura in cui le unità di carico siano trasbordabili.

Articolo 9

I rappresentanti delle Parti, delle Ferrovie e delle Società del trasporto combinato e eventualmente altri operatori del trasporto combinato si riuniscono, a seconda delle necessità, per aggiornarsi sulla situazione e per elaborare eventualmente altre misure.

I problemi che non possono essere risolti nel quadro di questi incontri vanno sottoposti alla decisione delle Parti.

Articolo 10

Prima di adottare misure che concernono il traffico di transito attraverso la Svizzera, le Parti si consultano reciprocamente per attuare procedure coordinate che tengano conto delle esigenze delle ferrovie e delle loro capacità.

Articolo 11

Il presente Accordo entra provvisoriamente in vigore il giorno della sua sottoscrizione. Esso entra definitivamente in vigore non appena le Parti si sono comunicate a vicenda la conclusione della procedura di approvazione ed è valido per la durata di 6 anni.

Ciascuna Parte lo può disdire per iscritto con un termine di preavviso di 6 mesi.

La disdetta deve essere motivata e comunicata alle altre Parti.

Fatto a il

in 3 esemplari originali, ciascuno in lingua italiana e tedesca ed ugualmente vincolante nelle due lingue.

Il Ministro dei Trasporti
della Repubblica Federale di Germania

Il Capo del Dipartimento Federale dei
Trasporti, delle Comunicazioni e delle
Energie
della Confederazione svizzera

Il Ministro dei Trasporti
della Repubblica italiana



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

562.311

3003 Bern, 29. Oktober 1991

An den Bundesrat

**Huckepackverkehr
 Vereinbarung der Schweiz mit der Bundesrepublik Deutschland und Italien**

Mitbericht

zum Antrag des EVED vom 18. Oktober 1991

Antrag 1

Vom EVED ist darzulegen, ob die aufgrund der Vereinbarung bereitgestellten ausländischen Terminalkapazitäten genügen.

Begründung

Laut Antragsbegründung soll mit der Vereinbarung sichergestellt werden, dass neben der Anpassung der Zulaufstrecken im Norden und Süden auch die erforderlichen Terminalkapazitäten bereitgestellt werden. In der Antragsbegründung vermischen wir die von uns beantragten Ausführungen zu den Terminalkapazitäten. In der Vereinbarung wird zwar ein Terminal in Novara (Transit Domodossola) und ein Terminal in Segrate (Transit Chiasso) erwähnt, die von der italienischen Seite erstellt werden sollen. Hingegen fehlen entsprechende Aussagen zu Terminals im Norden. Unter den Ausbauten, die von der deutschen Seite vorgenommen werden sollen (Art. 4), sind keine Terminals enthalten. Vom EVED ist darzulegen, ob mit der vorliegenden Vereinbarung sichergestellt ist, dass Italien und Deutschland genügend Terminalkapazität bereitstellen werden.

Antrag 2

Art. 6 Abs. 2 der Vereinbarung ist bezüglich seiner finanziellen Konsequenzen für den Bund zu erläutern.

Begründung

Gemäss Art. 6 Abs. 2 stimmen die deutschen und schweizerischen Seiten darin überein, dass die kombinierten Verkehre Schiene/Strasse und Binnenschiff/Schiene gleichrangig zu behandeln sind. Dieser Fassung können wir nur zustimmen, wenn damit nicht irgendwelche Subventionierung der Rheinschiffahrt verbunden ist.

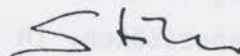
Antrag 3

Vom EVED ist darzulegen, ob die Vereinbarung neue Verpflichtungen für den Bund bringt.

Begründung

Im kleinen Mitberichtsverfahren wurde in der Antragsbegründung dargelegt, dass der Bund mit der Vereinbarung keine neuen Verpflichtungen eingehe, ausser derjenigen, dass die Nachbarstaaten in Fragen des Transitverkehrs zu konsultieren seien. Diese Aussage fehlt in der vorliegenden Antragsbegründung.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT



Stich



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 29. Oktober 1991



An den B u n d e s r a t

Huckepackverkehr
Vereinbarung der Schweiz mit der Bundesrepublik Deutschland
und Italien

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 29. Oktober 1991

1. Das EFD macht seine Zustimmung von weiteren Erläuterungen zu den Artikeln 4 und 6 der Vereinbarung sowie zur Frage der der Schweiz entstehenden Pflichten abhängig. Wir geben diesem Antrag Folge und beantworten die Fragen des EFD wie folgt:
2. Erläuterungen

2.1 Artikel 4 : Terminalkapazitäten

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Terminals von den Kombi-Verkehrs-Gesellschaften auf privatwirtschaftlicher Basis erstellt und betrieben. Sie werden gemäss den Gesetzen des Marktes der Nachfrage angepasst.

Der grösste Teil dieser Terminals kann über die Hauptzulaufstrecke Basel-Offenburg erreicht werden.

In Italien liegt die Terminalplanung demgegenüber grösstenteils in den Händen des Staates. Zudem gibt es dort nicht eine Hauptzulaufstrecke, sondern mindestens deren vier, nämlich

- Domodossola-Novara
- Domodossola-Milano
- Bellinzona-Luino-Novara
- Chiasso-Mailand

Zur Bestimmung der auszubauenden Strecken war die Kenntnis der anzufahrenden Terminals deshalb unerlässlich. Da diese Terminals zum Teil zu wenig leistungsfähig sind, zum Teil noch gar nicht bestehen (Segrate) war es angezeigt, sie im Abkommen aufzuführen. Auf der Alpennordseite besteht hierfür kein Anlass.

2.2 Artikel 6, Absatz 2 : Rheinschiffahrt

Durch diese Formulierung wird die Rheinschiffahrt der Strasse gleichgestellt. Sie bezieht sich insbesondere auf den Abbau administrativer Hindernisse, was schon daraus hervorgeht, dass sie in Artikel 6 untergebracht ist.

Zur Subventionierung der Rheinschiffahrt bildet sie keine Grundlage.

2.3 Neue Verpflichtungen für den Bund

3001 Bern, 29. Oktober 1991

Die Vereinbarung führt für den Bund zu keinen neuen Verpflichtungen. Die vom EFD zitierte Aussage gilt nach wie vor.

An den Bundesrat

3. Schlussfolgerung

Wir halten an unserem Antrag vom 18. Oktober 1991 fest.

*Luftpostverkehr
Vereinbarung der Schweiz mit der Bundesrepublik Deutschland
und Italien*

Stellungnahme
EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT:

Adolf Ogi

Erläuterungen

zu Artikel 4 : Terminalkapazitäten

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Terminalkapazitäten für den Luftpostverkehr-Gesellschaften auf privatrechtlicher Basis erstellt und betrieben. Sie werden gemäß den Gesetzen des Marktes der Nachfrage angepasst.



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 29. Oktober 1991

An den B u n d e s r a t

Huckepackverkehr
Vereinbarung der Schweiz mit der Bundesrepublik Deutschland
und Italien

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 29. Oktober 1991

1. Das EFD macht seine Zustimmung von weiteren Erläuterungen zu den Artikeln 4 und 6 der Vereinbarung sowie zur Frage der der Schweiz entstehenden Pflichten abhängig. Wir geben diesem Antrag Folge und beantworten die Fragen des EFD wie folgt:

2. Erläuterungen

2.1 Artikel 4 : Terminalkapazitäten

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Terminals von den Kombi-Verkehrs-Gesellschaften auf privatwirtschaftlicher Basis erstellt und betrieben. Sie werden gemäss den Gesetzen des Marktes der Nachfrage angepasst.

Der grösste Teil dieser Terminals kann über die Hauptzulaufstrecke Basel-Offenburg erreicht werden.

In Italien liegt die Terminalplanung demgegenüber grösstenteils in den Händen des Staates. Zudem gibt es dort nicht eine Hauptzulaufstrecke, sondern mindestens deren vier, nämlich

- Domodossola-Novara
- Domodossola-Milano
- Bellinzona-Luino-Novara
- Chiasso-Mailand

Zur Bestimmung der auszubauenden Strecken war die Kenntnis der anzufahrenden Terminals deshalb unerlässlich. Da diese Terminals zum Teil zu wenig leistungsfähig sind, zum Teil noch gar nicht bestehen (Segrate) war es angezeigt, sie im Abkommen aufzuführen. Auf der Alpennordseite besteht hierfür kein Anlass.

2.2 Artikel 6, Absatz 2 : Rheinschiffahrt

Durch diese Formulierung wird die Rheinschiffahrt der Strasse gleichgestellt. Sie bezieht sich insbesondere auf den Abbau administrativer Hindernisse, was schon daraus hervorgeht, dass sie in Artikel 6 untergebracht ist.

Zur Subventionierung der Rheinschiffahrt bildet sie keine Grundlage.

2.3 Neue Verpflichtungen für den Bund

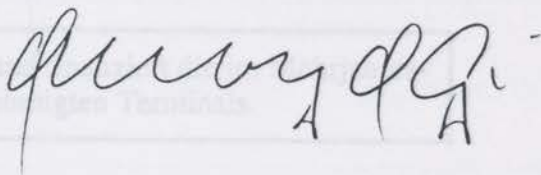
Die Vereinbarung führt für den Bund zu keinen neuen Verpflichtungen. Die vom EFD zitierte Aussage gilt nach wie vor.

An den Bundesrat

3. Schlussfolgerung

Wir halten an unserem Antrag vom 18. Oktober 1991 fest.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT:



Adolf Ogi

- Wohl bestehen für BUSTO III und Slinge noch keine finanziellen Verpflichtungen. Wir haben aber gedrängt auf das genehmigte Mehrjahresprogramm intensive Verhandlungen geführt, die die Betroffenen schon zu Vorinvestitionen veranlassen haben. In Busto sind schon vorzügliche Landstücke paratig worden. Eine Ablehnung insbesondere von Busto III verstoße so gegen Treu und Glauben.
- Die Tenol AG hat sich ferner auch verpflichtet, zusammen mit Busto III ein Anschlussgleis zu Busto II zu erstellen. Heute ist Busto II nur provisorisch an das PS-Netz angeschlossen.
- Gerade in Italien ist es unabdingbar, über eigene Terminalkapazitäten zu verfügen. Italienische Anstalt steht sehr stark für die Anpassung der Zulaufstrecken engagieren. Darum wird der Neubau eines weiteren Terminals nicht die nötige Priorität haben.
- Busto III ist aber schnell zu verwirklichen. Damit soll insbesondere auch der Import/Export Verkehr sichergestellt bleiben. Denn an diesem Verkehr hat Italien naturgemäß kein Interesse.

3003 Bern, 5. Nov. 1991

An den Bundesrat

Huckepackverkehr - Vereinbarung der Schweiz mit Deutschland und Italien

Stellungnahme

zur Vernehmlassung des EFD vom 5. November 1991

Antrag 1:

Wir halten an unserem Antrag fest: Der Bund finanziert die im Mehrjahresprogramm 1990-1993 einvernehmlich genehmigten Terminals.

Begründung

- Wohl bestehen für BUSTO III und Singen noch keine finanziellen Verpflichtungen. Wir haben aber gestützt auf das genehmigte Mehrjahresprogramm intensive Verhandlungen geführt, die die Betroffenen schon zu Vorinvestitionen veranlasst haben. In Busto sind schon vorsorgliche Landkäufe getätigt worden. Eine Ablehnung insbesondere von Busto III verstiesse so gegen Treu und Glauben.
- Die Termini AG hat sich ferner auch verpflichtet, zusammen mit Busto III ein Anschlussgleise zu Busto II zu erstellen. Heute ist Busto II nur provisorisch an das FS-Netz angebunden.
- Gerade in Italien ist es unabdingbar, über eigene Terminalkapazitäten zu verfügen. Italien muss sich sehr stark für die Anpassung der Zulaufstrecken engagieren. Darum wird der Neubau eines weiteren Terminals nicht die nötige Priorität haben.
- Busto III ist aber schnell zu verwirklichen. Damit soll insbesondere auch der Import-/Export Verkehr sichergestellt bleiben. Denn an diesem Verkehr hat Italien naturgemäss kein Interesse.

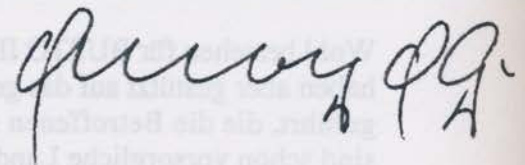
Antrag 2:

Wir lehnen auch Antrag 2 ab.

Begründung:

- Antrag 2 bedeutet zuerst eine Aenderung der bisherigen bundesrätlichen Beschlüsse, die darauf ausgerichtet sind, die leistungsabhängige Schwerverkehrssteuer koordiniert mit der EG einzuführen.
- Wir lehnen den Antrag 2 auch aus zeitlichen Gründen ab. Zum einen betrachten wir es als politisch falsch, die leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe gleichzeitig mit der Genehmigung des Transitvertrag einzubringen. Nicht nur widersprechen wir damit den eingegangenen Konsultationspflichten, wir riskieren u. U. einen nachträglichen Eclat in der Transitfrage. Dies sollten wir tunlichst vermeiden. Zum andern bedarf die leistungsabhängige Abgabe eines neuen Ausführungsgesetzes. Es wäre zeitlich nicht mehr möglich, Verfassungsrevision und Ausführungsgesetz termingerecht auf den 1.1.1995 zu verabschieden und inkraft zu setzen.
- Der Bundesrat hat das EVED beauftragt, die Verfassungsgrundlage für die bisherige pauschale Abgabe zu verlängern, gleichzeitig aber eine Kompetenznorm auszuarbeiten, welche es ermöglicht, einen Systemwechsel in zeitlicher und sachlicher Abstimmung mit der EG vorzunehmen. Das EVED hat eine einschlägige Vorlage in enger Tüchführung mit den mitinteressierten Bundesämtern - u.a. auch der EFV - vorbereitet. In den nächsten Tagen kann die offizielle Aemterkonsultation stattfinden. Für einen Konzeptwechsel besteht kein Anlass.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, 5. November 1991

An den Bundesrat

**Huckepackverkehr
 Vereinbarung der Schweiz mit der Bundesrepublik Deutschland und Italien**

Vernehmlassung

zur Stellungnahme des EVED vom 29. Oktober 1991

Antrag 1

Terminals, für die der Bund noch keine Verpflichtungen eingegangen ist, sind aus der Planung des Bundes zu streichen.

Begründung

Im Voranschlag und Finanzplan 1992-95 des Bundes sind insgesamt rund 78 Mio für Terminals in Italien (Busto) und Deutschland (Köln, Mannheim) eingestellt. Bis heute sind Verpflichtungen für Terminals in Köln sowie Busto I und II eingegangen worden. Anstelle von Mannheim steht gegenwärtig Singen zur Diskussion. Sodann sind in der Planung auch Mittel für Busto III enthalten. Für diese beiden Terminals sind noch keine Verpflichtungen eingegangen worden. Gemäss Art. 6 und Anhang 4, Ziffer 4, zum Transitvertrag (Entwurf vom 11. Oktober 1991) soll Deutschland u.a. auch Terminals im Ruhrgebiet und in Mannheim erstellen. Ebenso ist vorgesehen, dass Italien Busto ausbaut. Gestützt auf diese Bestimmungen ist davon auszugehen, dass die künftigen Terminals nach dem Territorialprinzip finanziert werden. Wir sind deshalb der Auffassung,

dass sich der Bund aus der Finanzierung ausländischer Terminals zurückziehen kann. Jene Terminals, für die der Bund noch keine Verpflichtungen eingegangen ist, können somit aus der Planung des Bundes gestrichen werden. Ein weiteres Engagement des Bundes für ausländische Terminals ist, angesichts der sich deutlich verschlechternden Entwicklung der Bundesfinanzen, abzulehnen.

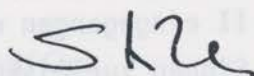
Antrag 2

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe samt Emissionszuschlag ist auf den 1.1.1995 einzuführen. Sie ist dem Bundesrat zusammen mit dem Transitvertrag und dem EWR-Vertrag vorzulegen.

Begründung

Mit einer möglichst raschen Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe samt Emissionszuschlag kann unter anderem der Gefahr begegnet werden, dass wegen den restriktiven Umweltschutzmassnahmen in Oesterreich die 28-t-Lastwagen über die Schweiz ausweichen. Eine gemeinsame Behandlung der drei Vorlagen EWR-Vertrag, Transit-Vertrag und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe samt Emissionszuschlag ist auch sachlich gerechtfertigt. Die Volksabstimmung über diese Vorlagen könnte Ende 1992 erfolgen. Damit würde noch genügend Zeit für die Ausführungsgesetzgebung zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bestehen, so dass diese auf den 1.1.1995 in Kraft treten kann.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT



Stich



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 5. Nov. 1991

An den Bundesrat

Orientierung

Gegenstand: Trilaterales Abkommen bzw. Budgetposition 4600.202 Kombiverkehr-Terminals im Ausland

Antwort auf die in der Bundesratssitzung vom 30. Oktober 1991 gestellten Fragen

Das trilaterale Abkommen geht grundsätzlich davon aus, dass die Nachbarstaaten die Zulaufstrecken und die nötigen Terminalkapazitäten zur Verfügung stellen.

In einem Transitvertrag können nicht alle Details aufgenommen werden. In den internationalen Absprachen wurde aber stets davon ausgegangen, dass folgende Terminals finanziert sind:

- zwei Terminals im Norden,
- Busto III im Süden.

Diese Terminals sind Bestandteil des Mehrjahresprogrammes, das am 22. Januar 1991 im Einvernehmen mit dem EFD verabschiedet wurde. Wir können hier nicht mehr zurück. Zusicherungen wurden abgegeben.

Gestützt auf dieses Programm haben wir zu einem Terminal in Deutschland (Dormagen) eine rechtskräftige Verfügung über den Landkauf erlassen.

Die Mittel für den Landkauf sind im Einvernehmen mit dem EFD bereits ausbezahlt; offen ist der Bau des Terminals.

Keine weiteren Beschwerden vorausgesetzt, soll der Bau im nächsten Jahr beginnen.

Die 20 Millionen für das Jahr 1992 setzen sich demnach zusammen aus:

- 2,3 Millionen Fertigstellung von Busto II (bereits 1987 bewilligt),
- 10 Millionen für Landkauf Busto III,
- 5 Millionen für den Beginn des Baus in Dormagen,
- 2,7 Millionen für den grenznahen Terminal Singen.

Für Busto II und für Dormagen sind wir also bereits rechtzeitig Verpflichtungen eingegangen. Es handelt sich übrigens bei dieser ganzen Finanzierung um Treibstoffzollgelder.

Auf diese Positionen kann nicht mehr zurückgekommen werden.

Sie sichern denn auch die nötige rasche Verwirklichung der Verladekapazitäten.

Die Finanzierung von Busto III durch die Schweiz war immer Voraussetzung des Zustandekommens der trilateralen Gespräche.

Hier müssen wir unsere Verpflichtungen einhalten.

Singen in unmittelbarer Nähe der Schweizer Grenze dient dem Ersatz von Rielasingen, da dieser Terminal überlastet ist.

Obwohl hier noch keine Verpflichtungen eingegangen wurden, sind die Verhandlungen soweit vorgeschritten, dass wir auch hier kaum mehr zurückkrebsen können.

Fazit:

Das vorgesehene Mehrjahresprogramm ist umzusetzen, da es Voraussetzung für den trilateralen Vertrag ist.

Damit erstreckt sich die Finanzierung durch den Bund noch auf Busto III und Dormagen bzw. Singen.

Danach sollen keine Mittel mehr in Terminals im Ausland fließen.

Die schweizerische Finanzierung ist unabdingbar, damit die Kapazitäten sofort zur Verfügung stehen.

Diese Sicherheit müssen wir in der Hand behalten, um unsere Transitversprechen reibungslos garantieren zu können.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Mit freundlichen Grüßen



Kopie z. K. an Bundeskanzlei

ADOLF OGI
BUNDESRAT

SWITZERLANDS VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
MINISTERO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELL'ENERGIA
DEPARTMENT FEDERAL DA TRAFFIC

3003 Bern, 28. November 1991

3003 Bern, 4. November 1991

An den Bundesrat

An den Bundesrat

Herr Bundespräsident
Sehr geehrte Herren Bundesräte
Liebe Kollegen

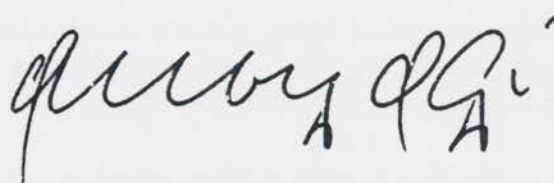
Infolge Erkrankung von Herrn Minister Krause hat die Unterzeichnung des trilateralen Verkehrsabkommens Italien - Deutschland - Schweiz auf Ministerebene heute in Bonn nicht stattgefunden. Die Unterzeichnung wird in den nächsten Tagen auf der Ebene der Botschafter erfolgen.

Ich bitte um Kenntnisnahme.

SWITZERLANDS VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Mit freundlichen Grüßen



Kopie z. K. an Bundeskanzlei