

3003 Bern, den 24. Januar 1979

24. Januar 1979

Anstalt

An den Bundesrat

48. Session der europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT),
Berichterstattung

- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom 3. Januar 1979 (Beilage)
- Politisches Departement. Mitbericht vom 9. Januar 1979 (Zustimmung)
- Departement des Innern. Mitbericht vom 15. Januar 1979 (Zustimmung)
- Justiz- und Polizeidepartement. Mitbericht vom 22. Januar 1979 (Zustimmung)
- Volkswirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 15. Januar 1979 (Zustimmung)

Antragsgemäss hat der Bundesrat

b e s c h l o s s e n : durch den Minister
seiner vertreten; laut Beschluss über die Restrukturierung der

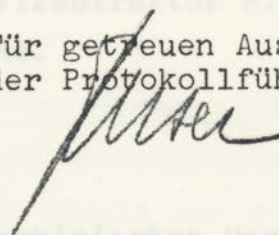
Vom Bericht wird Kenntnis genommen.

Protokollauszug (Antrag ohne Beilagen) an:

- VED 12 (GS 5, EAV 4, GD SBB 3) zum Vollzug
- EPD 6 (DV 3, Integrationsbüro 3) zur Kenntnis
- EDI 9 (GS 3, ASF 3, AfU 3) zur Kenntnis
- JPD 6 (GS 3, Pola 3) zur Kenntnis
- EVI 7 (GS 5, HA 2) zur Kenntnis

dessen Adjunkt, G. Chappuis, vertreten. Vizepräsident R. Messerli
vertrat das Justiz- und Polizeidepartement.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:



Der Rat fasste zwei Resolutionen:

- Die erste bezweckt die Förderung des kombinierten Verkehrs, insbesondere des Muckensacks. Der Empfehlung, wonach während einer Anlaufzeit die Eisenbahnen von der Verpflichtung der vollen Kostendeckung befreit werden sollten, konnte die niederländische Delegation nur mit Bedenken zustimmen. Schliesslich legte sie sich mit einem Zusatz zur Präambel des vorgelegten Resolutionsentwurfs (Beilage 1), der ausdrücklich verlangt, dass das Endziel des kombinierten Verkehrs die Errichtung eines



3003 Bern, den 3. Januar 1979

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

48. Session der europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

1. Der Ministerrat der CEMT tagte am 12. Dezember 1978 in Paris unter dem Vorsitz des 1. Vizepräsidenten, Verkehrsminister Zelić (Jugoslawien).
2. Von den 19 Mitgliedstaaten waren nur acht durch den Minister selber vertreten; laut Beschluss über die Restrukturierung der CEMT sollte es das letzte Mal gewesen sein, dass die Herbstsession in einem für Regierungsmitglieder so ungünstigen Zeitpunkt stattfindet.
3. Wegen Verhinderung liess sich der Unterzeichnete durch seinen Stellvertreter für die CEMT, Sektionschef P.R. Jordanis, sowie dessen Adjunkt, G. Chappuis, vertreten. Vizedirektor R. Messerli vertrat das Justiz- und Polizeidepartement.
4. Der Rat fasste zwei Resolutionen:
 - Die erste bezweckt die Förderung des kombinierten Verkehrs, insbesondere des Huckepacks. Der Empfehlung, wonach während einer Anlaufzeit die Eisenbahnen von der Verpflichtung der vollen Kostendeckung befreit werden sollten, konnte die niederländische Delegation nur mit Bedenken zustimmen. Schliesslich begnügte sie sich mit einem Zusatz zur Präambel des vorgelegten Resolutionsentwurfs (Beilage 1), der ausdrücklich verlangt, dass das Endziel des kombinierten Verkehrs die Errichtung eines

- 2 -

kommerziell lebensfähigen Dienstes sein soll. Die Schweiz unterstützte die Vorstösse von Oesterreich und Deutschland für die Standardisierung des Rollmaterials sowie für die Schaffung von Regionalarbeitsgruppen innerhalb der CEMT, bestehend aus Ländern, die an konkreten Lösungen für einzelne Verkehrsachsen am meisten interessiert sind. EG-Kommissar Burke kündigte die Absicht der Kommission an, ein Mandat des EG-Rates zu erhalten, um Verhandlungen über Erleichterungen zugunsten der am kombinierten Verkehr teilnehmenden Strassentransporte führen zu können. Die Rolle der CEMT könnte diesbezüglich auf der Erfahrung beruhen, die mit den gegenwärtigen Verhandlungen über den Ausflugsverkehr auf der Strasse gemacht wurden.

- Die zweite Resolution gilt den Erleichterungen für den Transport von Behinderten (Beilage 2). Eine Reihe von interessanten Massnahmen wurden in der Debatte erwähnt, z.B. eine Simulationsanlage mit Verkehrsmodellen in Naturgrösse (Oesterreich), erhöhte Perrons in Bahnhöfen (Frankreich), Befreiung von Parkinggebühren (Irland), Benützung der 1. Bahnklasse ohne Zuschlag (Schweden), usw. Die schweizerische Delegation erwähnte die guten Erfahrungen mit dem Führerausweis für Schwerhörige. Obwohl unser Land in diesem Bereich als fortschrittlich bezeichnet wurde, könnte das Beispiel derjenigen Staaten, die eine Koordinationsstelle für die Probleme der Behinderten eingesetzt haben, für uns prüfenswert sein.
5. Ein Resolutionsentwurf über die Bewältigung des Sommer-Strassenverkehrs wurde hingegen abgelehnt und in "Schlussfolgerungen" umgewandelt. Der Rat vertrat die Meinung, dass manche der erwähnten Massnahmen wie die Staffelung der Schul- und Betriebsferien, die Verlegung vom Beginn der Hotelaufenthalte auf Wochentage ausserhalb der Kompetenzen der Verkehrsminister und sogar der Regierungen liegen. Bekanntlich werden im Sommer die Verkehrsschwierigkeiten in unserem Land mehr durch die ausländischen Motorfahrzeuge verursacht.

- 3 -

6. Die Regierung Oesterreichs hat sowohl der CEMT als auch den EG, der UNO-Genf und allen europäischen Staaten ein Memorandum über die Infrastrukturkosten im internationalen Verkehr zugestellt (Beilage 3). Gemeint war die Umwandlung der 1978 eingeführten Strassengebühr für den Schwerverkehr in eine internationale Lösung für die Finanzierung der vom Transitverkehr verursachten Kosten. Die schweizerische Delegation unterstützte das Bestreben um eine baldmögliche Lösung im Rahmen der CEMT. Sie schlug vor, der Stellvertreterausschuss möge für die nächste Ratssitzung einen Resolutionsentwurf vorlegen. Sie bemerkte aber, dass es für unser Land weniger um eine internationale Finanzierung, als um eine verkehrspolitisch gerechte Lösung der Kostendeckung für die Benützung der Infrastrukturen und die Abwälzung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene gehe. Die österreichische Vorlage wurde nicht weiterdiskutiert, da dieses Problem im Rahmen der allgemeinen Debatte über Transitfragen demnächst zur Sprache kommen wird.
7. Der Rat nahm Kenntnis von den periodischen Berichten über die Strassenunfälle, über die Tätigkeit der Bahnfinanzierungsgesellschaft Eurofima sowie über den Stand der Einführung der Sommerzeit (keine Aenderung).
8. Den Vorsitz für 1978 wird Jugoslawien übernehmen. Deutschland stellt den 1. Vizepräsidenten. Als 2. Vizepräsident wurde neu Finnland gewählt.

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Protokollauszug an:

24. Januar 1979

- EVED: - Amt für Verkehr (4 Ex.) zum Vollzug
 - Generalsekretariat (3 Ex.)
 - Generaldirektion SBB (3 Ex.)
- EPD: - Direktion für Völkerrecht (3 Ex.)
 - Integrationsbüro (3 Ex.)
- EDI: - Amt für Strassen- und Flussbau (3 Ex.)
 - Amt für Umweltschutz (3 Ex.)
- EJPD: - Polizeiabteilung (3 Ex.)
- EVD: - Handelsabteilung
- Polizeiabteilung, Antrag vom 16. Januar 1979 (Beilage)
 (Zustimmung)
- Polizeiabteilung, Mitbericht vom 22. Januar 1979
 (Zustimmung)
- Polizeiabteilung, Mitbericht vom 19. Januar 1979
 (Zustimmung)
- Polizeiabteilung, Mitbericht vom 19. Januar 1979
 (Zustimmung)
- Polizeiabteilung, Mitbericht vom 16. Januar 1979 (Beilage)
- Polizeiabteilung und Energiewirtschaftsdepartement, Stellungnahme vom
 22. Januar 1979 (Zustimmung)
- Polizeiabteilung und SBB, Mitbericht vom 18. Januar 1979
 (Beilage)
- Polizeiabteilung und Energiewirtschaftsdepartement, Stellungnahme vom
 22. Januar 1979 (Zustimmung)
- Polizeiabteilung und Energiewirtschaftsdepartement, Mitbericht vom 22. Januar 1979
 (Zustimmung)
- Polizeiabteilung, Mitbericht vom 17. Januar 1979 (Beilage)
- Polizeiabteilung und Energiewirtschaftsdepartement, Stellungnahme vom
 22. Januar 1979 (Zustimmung)

Der Antrag des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements
 über das Mitberichtsverfahren hat der Bundesrat

B e s c h l e s s e n :

Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wird ersucht,
 das Mitberichtsverfahren über den Entwurf der Eidg. Experten-
 kommission für die Revision des Atomgesetzes zu einem Bundesgesetz
 über die Verpflichtung für nukleare Schadenergebnisse und deren
 Abwägungspflichtgesetz (KSA) einzuleiten.

Die Eidgenössische Kommission für die Revision des Atomgesetzes
 ist gemäss dem Vorbehalt des Finanz- und
 Wirtschaftsdepartements betreffend Höhe der minimalen Deckungssumme der
 Versicherer und der vorgesehenen Deckungspflicht für
 die Höhe von 1 Milliarde Franken durch den Bund
 (Art. 15 und 17 des Entwurfs).

Die Eidgenössische Kommission für die Revision des Atomgesetzes
 erhält die offizielle Vernehmlassungsverfahren erhalten die
 Eidgenössische Kommission für die Revision des Atomgesetzes, alle Departemente und die Eidg. Kommission für die
 Revision des Atomgesetzes (KSA) Gelegenheit, sich intern aus-
 zuweisen.