

der eingetretenen Teuerung Rechnung. Insbesondere im Bereich der technisch-betrieblichen Aufsicht über die konzessionierten Transportunternehmen wird eine stärkere Belastung folgen. Alle Vorschriften werden in einer einzigen Gebührenordnung zusammengefasst, die voraussichtlich am 1. Juli 1987 in Kraft tritt.

3. Transportgesetz

Auf den 1. Januar 1987 trat das Transportgesetz, welches das Gesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen ablöst, in Kraft.

VI. Internationales

Mit Marokko wurde ein bilaterales Abkommen über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse abgeschlossen.

Im Berichtsjahr hatte der Vorsteher des Departementes das Präsidium der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) inne. An ihren beiden Tagungen in Lausanne und Paris konnten deutliche Fortschritte in der internationalen Zusammenarbeit im Personen- und Güterverkehr erzielt werden.

In Lausanne hat der Ministerrat eine Resolution über die Beziehungen zwischen der CEMT und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) über eine gemeinsame Verkehrspolitik verabschiedet. Den Anlass dazu hatte die seit 1985 in Brüssel eingetretene Wende gegeben. Sie ist vor allem auf den Beitritt Spaniens und Portugals zum Gemeinsamen Markt, einen Entscheid des EG-Gerichtshofes und die Veröffentlichung eines Weissbuches über die Gestaltung des EG-Binnenmarktes zurückzuführen. Die EG-Politik zeichnet sich vor allem durch deutliche Beschleunigung des Integrationsprozesses im Landverkehr und die Tendenz zu einer stärkeren Liberalisierung im internationalen Strassenverkehr aus. Für die nicht der EG angehörenden CEMT-Länder stellt sich das Problem der Anpassung ihrer Politik an diese Entwicklung, ohne zwischen den verschiedenen Gruppen der CEMT-Länder eine Kluft zu schaffen. Von der Situation besonders betroffen sind die Alpentransitländer, so auch die Schweiz. Die Resolution zielt auf eine Verstärkung der politischen Dynamik der CEMT und auf einen regelmässigen Informationsaustausch zwischen der EWG und den ihr nicht angehörenden CEMT-Ländern ab. Dieser soll zu einer echten Koordination in der Verkehrspolitik führen. Die Schweizer Delegation bei der CEMT wird sich für die Konkretisierung der Massnahmen einsetzen.

Der Ministerrat hat in Lausanne ausserdem eingehend über die Tendenzen im internationalen Verkehr und die damit verbundenen Infrastrukturbedürfnisse debattiert. Den Anlass dazu hatte ein unter schweizerischer Leitung entstandener Bericht gegeben. Die vorgestellten Szenarien lassen um das Jahr 2000 auf Schiene und Strasse Engpässe erwarten, weshalb Abwehrmassnahmen erörtert wurden. Dazu gehört auch eine Kapazitätserhöhung auf dem Schienennetz der grossen europäischen Achsen. Die CEMT wurde eingeladen, die Koordination bei der Entwicklung der Infrastruktur in Westeuropa in enger Zusammenarbeit mit der EWG noch zu verstärken. Im weiteren wurde eine Resolution mit Empfehlungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs verabschiedet.

Im November fand in Paris eine der Sicherheit auf der Strasse dienende Debatte statt. Sie befasste sich mit den Möglichkeiten zur Beeinflussung des menschlichen Verhaltens und fand ebenfalls ihren Niederschlag in einer

Resolution. Ausserdem wurden Empfehlungen zum Problem der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und der Liberalisierung des internationalen Strassenverkehrs verabschiedet.

Ende Oktober wurden am Sitz der CEMT in Paris die Ratifizierungsinstrumente zum Beitritt der Schweiz zum Uebereinkommen über die Personenbeförderung auf der Strasse im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (ASOR) hinterlegt. Das Uebereinkommen wird für die Schweiz anfangs 1987 wirksam. Die Abkommenspartner der Schweiz sind die EWG einerseits und Oesterreich, Finnland, Norwegen, Schweden und die Türkei anderseits. Das Uebereinkommen bezweckt Erleichterungen in der Beförderung von Touristen in Westeuropa. Es beseitigt in klaren und eng umschriebenen Fällen die in Form von Bewilligungen und anderen Verwaltungsmassnahmen bestehenden Hemmnisse und schafft ein einheitliches Kontrolldokument. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) begrüsst dieses Dokument und die Tatsache, dass das Uebereinkommen eine Leistungssteigerung ermöglicht. Eine Verordnung des Bundesrates regelt den Vollzug.

In das Berichtsjahr fällt die letzte Etappe der 1983 eingeleiteten Verhandlungen zwischen der EWG und einigen ihr nicht angehörenden CEMT-Ländern zu einem Abkommen über den kombinierten Verkehr. Die Schweiz war an der Vorbereitung des Entwurfs massgeblich beteiligt. Dieses multilaterale Instrument sollte anfangs 1987 paraphiert werden können. Es erfasst die EWG einerseits und Oesterreich, Finnland, Norwegen, Schweden, Jugoslawien und die Schweiz anderseits. Das Abkommen wird zu einer multilateralen Liberalisierung der strassenseitigen Zu- und Abfahren zu den Bahnverladestationen in Europa führen. Ein leistungsfähiges europäisches Netz für den kombinierten Verkehr kommt nur zustande, wenn für Strasse und Schiene harmonisierte Voraussetzungen bestehen. Die Schweiz misst der Entwicklung des kombinierten Verkehrs grosse Bedeutung bei.

Seit Bestehen des Internationalen Abkommens "Technische Einheit im Eisenbahnwesen" (TE) betreut die Schweiz die Geschäftsführung. Dem Abkommen gehören 20 Mitgliedstaaten an. 1982 konnte es sein 100jähriges Bestehen feiern. Bei dieser Gelegenheit wurde beschlossen, das seit Jahrzehnten für neue Aufgaben nicht mehr herangezogene Abkommen zu erneuern. In einer internationalen Kommission sind in der Zwischenzeit unter schweizerischem Vorsitz Vorschläge für eine erneuerte TE ausgearbeitet worden. Sie wurden im Frühjahr den Mitgliedstaaten zur Beurteilung unterbreitet und anlässlich einer Konferenz im Oktober diskutiert. Entgegen dem Vorschlag der vorberatenden Kommission, die TE auch im institutionellen Bereich zu erneuern, wird die Modernisierung vorerst auf die technischen Vorschriften beschränkt bleiben. Damit dieser erste Erneuerungsschritt wirksam werden kann, bedarf es einer diplomatischen Konferenz. Sie wird von der Schweiz einberufen werden und dürfte 1988 stattfinden.

C. BUNDESAMT FUER ZIVILLUFTFAHRT

I. Luftfahrtgesetzgebung

1. Revision des Luftfahrtgesetzes

Der wichtige Bereich Bodenorganisation der Luftfahrt sowie der Bereich "Förderung des fliegerischen Nachwuchses" wurden an drei Sitzungen durch die Eidgenössische Luftfahrtkommission behandelt. Ungeteilte Zustimmung fand der Abschnitt über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses, welcher den auf Ende 1992 befristeten Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1972 über die Förderung des Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchses er-