

**CHIFFRE**NUR FÜR INTERNEN GEBRAUCH  
POUR USAGE INTERNE UNIQUEMENT

rom 11.07.90 12.15

228 hnhhh

staatssekretaer jacobi, eda

kopien:

politische abteilung i, eda  
integrationsbuero eda/evd  
bundesamt fuer verkehr, eved  
generalsekretariat, eved

verkehrsprobleme mit italien

am eg-verkehrsrat vom 18. juni hat italien sowohl beim luft- als auch beim strassenverkehr eine position bezogen, die unseren interessen widerspricht.

beim luftverkehr stehen protektionistische interessen im vordergrund, beim strassenverkehr scheint italien die absicht zu haben, das problem der 28-tonnen in die ewr-verhandlungen einzubeziehen.

in beiden bereichen halte ich es fuer notwendig, dass sie anlaesslich ihres besuches vom naechsten montag gegenueber ihrem italienischen kollegen die enttaeuschung der schweiz zum ausdruck bringen.

was den luftverkehr betrifft, ist der entscheid des eg-ministerrates schwer verstaendlich, hat doch die gemeinschaft selbst das prinzip aufgestellt, dass mit den efta-laendern gesamthaft verhandelt werden soll.

beim strassenverkehr sind m.e. folgende punkte von bedeutung:

1. die schweiz braucht ein moeglichst rasches transitabkommen mit der eg. bereits im herbst kommt die neat-botenschaft vor das parlament. sie enthaelt ausgaben in der hoehe von 30 mia sfr., was einem jahresbudget der eidge nossenschaft entspricht. diese investitionen muessen ausschliesslich fuer den auslaendischen transitverkehr gemacht werden. wenn wir keine zusicherung haben, dass unser transitkonzept auch vom ausland akzeptiert wird, ist es fuer die schweizerische regierung nicht moeglich, derart enorme aufwendungen vor dem parlament und dem volk zu rechtfertigen.

kopien gingen an: - integrationsbuero  
- bundesamt fuer verkehr, eved  
- generalsekretariat eved

12.07.90 09.50 -o- mk



2. der einwand, dass der kombinierte verkehr erst langfristige eine loesung darstellt, trifft nicht zu:
  - wir sind imstande, die kapazitaeten des kombinierten verkehrs innerst drei jahren (1993/1994) zu verdreifachen. in der gleichen zeit werden wir am simplon/loetschberg auch 4m-hohe lastwagen verladen koennen.
  - in regelmaessigen abstaenden sollen darauf die weiteren elemente des transitkonzeptes folgen: bis zum jahre 2000 der neue basistunnel am loetschberg und die bahn 2000, bis zum jahre 2010 der neue basistunnel am gotthard. verzoegerungen des transitabkommens mit der eg werden notwendigerweise zu verspaetungen bei der realisierung dieses zeitplanes fuehren.
  
3. das transitangebot auf der bahn ist das beste angebot, welches die schweiz machen kann. aus geographischen und physischen gruenden ist es nicht moeglich, auf der strasse die gleichen kapazitaetserhoehungen anzubieten. die aufhebung der 28-tonnen-grenze wuerde zu einem totalen chaos auf der gotthardstrasse fuehren. unter der bevoelkerung der engen alpentaeler ist die stimmung bereits derart schlecht, dass ein referendum zum voelligen verbot des strassentransites lanciert worden ist. die schweiz hat keine andere wahl, als moeglichst rasch und zielstrebig den kombinierten verkehr zu foerdern. auch andere europaeische laender werden in eine aehnliche richtung gehen muessen. mit einem aufschub des problems ist niemandem geholfen.

Dometta+

)))                      ambasuisse