



7/9t → a/a

2310.1

wien, 14.5.90 12.00

0069 hhhhh

- botschafter j. kellenberger, integrationsbureau eda/evd
kopie:
- generalsekretær f. muenlemann, eved
- direktor f. buerki, bav
- g. chappuis, bav

- staatssekretær k. jacobi, eda
- staatssekretær f. blankart, bawi, evd
- botschafter s. arioli, bawi, evd
- botschafter j. staehelin, pol. abt. i, eda

- ch. furrer, se kretariat br ogi
- r. loretan, se kretariat bundespraesident a. koller, ejpd
- sekretariat bundesrat j.-p. delamuraz, evd
- frau margrith strim, sekretariat bundesrat k. villiger, emd

- schweiz.efta-del. genf
- vertr. eurorat strassburg

datacare:

- mission bruxelles
- botschaft bonn
- botschaft rom

besuch von br ogi in wien, am 10.5.1990

auf einladung der schweizerischen handelskammer in oesterreich hielt br ogi am 10. mai vor zahlreichem publikum und in anwesenheit seines oesterreichischen kollegen, verkehrsminister streicher, einen vielbeachteten vortrag mit dem titel: "die verkehrspolitik der alpenlaender im wandel der zeit und im wandel europas".

im knapp einstue ndigen, vom manuskript stark abweichenden vortrag legte br ogi unter verwendung eines umfangreichen zahlenmaterials zustand, entwicklungstendenzen sowie hauptprobleme der schweizerischen verkehrspolitik dar. er hob u.a. hervor, dass in der schweiz pro jahr gut 20 mio tonnen gueter befoerdert wuerden, und zwar zu 800/o auf der schiene und nur zu 200/o auf der strasse, wo uebrigens seit 1933 ein nachtfahrverbot fuer lastwagen und eine gewichtsbeschraenkung auf 28 tonnen beste he. mehrmals verwies er mit nachdruck darauf, dass die schweiz keinen 40 tonnen korridor einrichten werde.



breiten raum räumte ogi den erläuterungen zum sog. 4-4-3-Verkehrskonzept ein: es beinhaltet neben den 4 s c h w e r- p u n k t e n der verkehrspolitik (bahn 2000, neat mit einem investitionsvolumen von 10 mrd fr., ausbau des

autobahnnetzes und förderung des agglomerationsverkehrs) die 4 zu beachtende n g r u n d s a e t z e (freie wahl der Verkehrsmittel, bewältigung des transitverkehrs u.a. per bahn, priorität des öffentlichen verkehrs und anstreben des status, zusammen mit oesterreich, eines transit-testlandes) und mündet in die 3 s c h r i t t e auf dem weg in die transitpolitische zukunft (verdreifachung des transitangebots bis 1994, realisierung der bahn 2000 und fertigstellung der neat bis 2010-2015).

endlich lobte ogi auch die ausgezeichnete zusammenarbeit mit oesterreich, die er gerne noch intensivieren moechte.

während des anschliessenden empfanges war den medienvertretern gelegenheit geboten, br ogi sowie minister streicher einzeln und auch gemeinsam zu interviewen. Von den medien waren u.a. anwesend: orf-fernsehen, der 'kurier', die (kommunistische) volksstimme, die nzz sowie die srg.

im verlaufe des darauffolgenden mittagessens, bot sich gelegenheit zu weiteren gespraechen, u.a. auch zwischen br ogi und minister streicher. fazit:

- das gegenseitige verstaendnis und die beiderseitige wertschaetzung haben sich vertieft

- in der verkehrspolitischen strategie der beiden staaten ist die interessenlage ueber weite strecken sehr aehnlich

- ch und a wollen unbedingt verhindern, dass transitverhandlungen der beiden staaten mit der eg in den delors-prozess einverleibt werden. nach aussagen von br ogi soll sich eg-verkehrskommissar van miert bereit erklaert haben, diese haltung zu respektieren.

- feststellung, dass streichers verkehrspolitik sowohl im in- als auch im ausland ein ueber erwaarten positives echo gefunden hat. in der tat kann sich streichers bilanz sehen lassen: dank nachfahrverbot konnte die laerbelastung bisher um 5 dezibel verringert, das verkehrsaufkommen im tirol um 2/3 auf nur noch 350 lastwagen pro nacht reduziert und zugleich die anzahl laermarmer lastwagen am brenner von 50 pro woche anfangs januar 1990 auf ueber 500 pro woche mitte april 1990 gesteigert werden. ueberdies konnte das aufkommen im kombinierten verkehr verdreifacht werden. bemerkenswert ist ferner, dass das nachfahrverbot aus der innenpolitischen schusslinie herausgekommen ist und darueber hianus vom benachbarten ausland inzwischen als nicht diskriminierend anerkannt wurde. der konflikt mit der brd und mit italien konnte zudem am verkehrsministertreffen in rom vom 9. mai 1990 geloest werden (meinung vom 11. mai 90).

- moeglichkeiten zur engeren zusammenarbeit werden in gewissen technischen bereichen geprueft

- minister streicher, der im prinzip verhindert war, an der naechsten cemt-tagung zu erscheinen, will seinen terminkalender auf eindringlichen wunsch von br ogi nochmals ueberpruefen. ritter.