



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, 12. März 1991

Informationsnotiz

Nicht an die Presse

An den Bundesrat

**Besuch beim britischen Verkehrsminister Malcolm Rifkind
 am 5. März 1991 in London**

1. Zweck des Besuches

Ziel des Besuches war es, dem neuen Verkehrsminister Malcolm Rifkind unsere Verkehrspolitik, insbesondere im Transitverkehr zu erklären, sowie unsere bisherigen und geplanten Leistungen darzulegen.

Dies im Hinblick auf die laufenden Transitverhandlungen, sowie auf die Tagung der EG-Verkehrsminister, die am 27. März 1991 zusammen mit dem Oesterreichischen und dem Schweizerischen Verkehrsminister die Transitfrage diskutieren werden.

2. Verlauf der Gespräche

2.1. Mit Minister Rifkind

Gesprächspartner war primär der neue britische Verkehrsminister Malcolm Rifkind. Die Gelegenheit wurde aber auch ergriffen, den Schattenminister für Verkehr, den Labour-Abgeordneten John Prescott sowie einige Parlamentarier zu informieren.

In allen Gesprächen legte die Schweizerdelegation insbesondere dar, wie wichtig ein gut funktionierender Transitverkehr auch für die Verbindung England - Italien sei.

- 2 -

Auch zwischen England und Frankreich baue man nicht einen Aermelkanalstrassentunnel, sondern eine rollende Landstrasse. Was für die Ueberwindung des Kanals richtig sei, müsse auch für die Bewältigung der Alpen akzeptiert werden.

So ergäben sich direkte Huckepackverbindungen von Schottland/England ohne Wechsel bis nach Italien. Eine solche Verbindung könnte dereinst rascher sein als ein Strassen-transport.

In der Diskussion mit Minister Rifkind wurde einmal mehr die Frage aufgeworfen, ob mit der Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen nicht mit gleichviel Lastwagen mehr Güter transportiert werden könnten. Wir legten dar, dass dies nur eine theoretische Rechnung sei. Sobald nämlich 40-Tonnen in der Praxis zugelassen würden, würde wegen der höheren Attraktivität der Schweizeroute der Strassengüterverkehr rapid zunehmen.

Zur Frage Zeit- und Preisvergleich haben wir auf die genannte direkte Verbindung hingewiesen und dargelegt, dass bei richtiger Kalkulation der Kombitransport nicht teurer sei als der Strassentransport.

Mit Hinweis auf die schon heute verstopften Strassen in Europa, betonten wir die Notwendigkeit eines europäischen Transportkonzeptes im Sinne des kombinierten Verkehrs. Ebenfalls haben wir die gewaltigen Investitionen erwähnt, die wir in den Schienentransit eingebracht haben und noch einbringen werden.

Herr Minister Rifkind zeigte Verständnis für die Anliegen der Schweiz und anerkannte die speziellen Probleme eines kleinen gebirgigen Transitlandes. Seine Mitarbeiter zeigten sich allerdings eher skeptischer und vertraten mehr die EG-Haltung mit kurzfristigen, strassenseitigen Forderungen.

2.2. Mit John Prescott, MP und Schattenminister für Verkehr

Am gleichen Tag traf die Schweizer-Delegation auch den Oppositionssprecher für Transportfragen, John Prescott. Auch hier ging es darum, um Verständnis für unsere Verkehrspolitik zu werben.

Der für Verkehrsfragen zuständige Labour-Abgeordnete zeigte sich sehr beeindruckt von den Projekten der Schweiz und betonte, dass diese den Weg für ein europäisches Güterverkehrskonzept weisen. Prescott begriff somit auch sehr gut die Schweizer-Haltung in den Transitgesprächen mit der EG. Er versprach auch seine Parteikollegen, sowohl im nationalen, wie im EG-Parlament zu informieren. Das ist deshalb wichtig, weil im EG-Parlament die Labour besser vertreten ist, als die Konservative Partei.

2.3. Mit einzelnen Parlamentariern des Ober- und des Unterhauses

Aufgrund früherer persönlicher Kontakte traf der Unterzeichnende im Parlamentsgebäude am Rande der Session auch mit britischen Parlamentariern zusammen. Dabei erklärte er die Position der Schweiz und legte die Schwierigkeiten in den EG-Verhandlungen dar.

Vor allem wurde auch die Äusserung des britischen Aussenministers Hurd diskutiert, der sich soeben in Brüssel für eine Eingliederung der Transitgespräche in den EWR-Vertrag aussprach.

Auch diese Aussprache war sehr nützlich, handelte es sich bei den anwesenden Parlamentariern doch um Verkehrsspezialisten mit entsprechendem Einfluss in Kammer und Partei.

3. Wertung

Grossbritannien wird sich in den EG-Transitverhandlungen kaum gegen die Schweiz stellen. Fraglich ist jedoch, wie weit Grossbritannien die Haltung der Schweiz aktiv unterstützen wird. Bei

- 4 -

allem Verständnis und Interesse zeigte Minister Rifkind zwar eine sehr offene Einstellung den Schweizerischen Forderungen gegenüber, wollte aber keine konkreten Zusagen machen.

Ueberzeugend wirkte bei allen Gesprächspartnern die Parallele zwischen dem Eurotunnel unter dem Aermelkanal und dem Eisenbahntransport unter den Alpen mittels kombiniertem Verkehr. Hier liegt der gemeinsame Ansatz zwischen der Verkehrspolitik Grossbritanniens und der Schweiz.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Adolf Ogi', with the letters 'A' and 'A' written below the main signature.

Adolf Ogi