



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

Bern, 8. April 1991

Informationsnotiz

An den Bundesrat

Nicht an die Presse

Treffen von Bundesrat Adolf Ogi mit den 12 EG-Verkehrsministern sowie dem EG-Verkehrskommissar in Brüssel vom 27. März 1991

1. Anlass zum Treffen

Um den Transitverhandlungen neue Impulse zu geben und um den EG-Verkehrsterrrat aus erster Hand zu informieren, lud der Präsident der EG-Verkehrsminister Robert Goebels den österreichischen und den schweizerischen Verkehrsminister zu einer Präsentation ihrer Position ein.

Somit hatten der Unterzeichnende und der österreichische Verkehrsminister Rudolf Streicher die Gelegenheit am 27. März in Brüssel während eines längeren Arbeitslunches ihre Anliegen und Projekte darzustellen.

Anwesend waren die meisten Verkehrsminister der EG-Länder, ebenso EG-Kommissar Van Miert. Im Anschluss an diese Diskussion erörterte der EG-Verkehrsterrrat das weitere Vorgehen in der Transitfrage.

Der Unterzeichnende stellte die Leistungen der Schweiz dar, die sie für den alpenquerenden Güterverkehr zu erbringen gewillt ist. Er legte aber auch die klaren technischen und ökologischen Grenzen (keine Erhöhung der LKW-Gewichtslimite) sowie die politischen Gegebenheiten einer direkten Demokratie (Referenden gegen Ausnahmen der 28-t-Limite) dar. Er folgte dabei der Leitlinie, die der Bundesrat am 25. März 1991 festgelegt hat.

Diese Leistungen der Schweiz wurden von den Verkehrsministern durchaus anerkannt und beachtet. Trotzdem bleibt die Forderung der EG-Minister nach einem strassenseitigen Zugeständnis der Schweiz, dies primär in Form von kleinen Ausnahmen der 28-t-Gewichtslimite - quasi als psychologisch-politisches Zeichen zugunsten der EG.

Die Einführung eines Abgasplafonds wurde von der Schweiz nicht verlangt. Diese Massnahme scheint primär für Oesterreich vorbehalten zu sein.

2. Die Ausgangslage nach der Ministerratsitzung

Die EG-Verkehrsminister haben am 27. März die Verlängerung des EG Verhandlungsmandates bis Ende Juni bestätigt. Eine formelle Aenderung erfuhr dieses nicht. Die Verhandlungen sollen, so die EG-Zielvorgabe, bis Mitte Mai abgeschlossen werden. Gelingt dies nicht, so könnten in den Worten des für Verkehrsfragen zuständigen Mitgliedes der EG-Kommission, Karel van Miert, ernsthafte politische Probleme entstehen.

Die EG, dies dürfte vor allem für die Aussenminister zutreffen, könnte den Abschluss der EWR-Verhandlungen nach wie vor von einer befriedigenden Transitlösung mit Oesterreich und der Schweiz abhängig machen, obwohl diese Verknüpfung nicht von allen Seiten mit der gleichen Deutlichkeit hergestellt wird.

Eine Lösung scheint sich mit Oesterreich auf der Grundlage des Umweltpunktesystems (Abgasplafond) abzuzeichnen. Allerdings bestehen auch hier zwischen EG und Oesterreich noch zahlreiche Meinungsverschiedenheiten. Die vielleicht wichtigste: Oesterreich will für alle Transitachsen eine Abgasplafond festlegen, die EG nur für die Brenner-Achse.

Bezüglich der Schweiz ist die EG vom mittel- und langfristigen Angebot überzeugt nicht aber vom kurzfristigen. Entsprechend legte der Unterzeichnende den Schwerpunkt der Ausführungen am 27. März auf die bereits kurzfristig, zwischen heute und 1994 wirksamen Angebotsverbesserungen.

Trotzdem sind verschiedene Mitgliedstaaten nach wie vor der Auffassung, die EG könne nur einem Vertrag zustimmen, in dem die Schweiz mindestens während einer Uebergangsperiode Ausnahmen von der 28-t-Limite zulässt. Eine Revision des SVG dürfte unumgänglich sein, ausser wenn punktuelle Ausnahmelösungen, wie sie als Möglichkeit im Aussprachepapier vom 22. März skizziert wurden, zum Ziele führen werden. Da die EG im übrigen zunehmend ihr Interesse am Erhalt des kontingentsfreien Transits mit 28-t-LKW erkannt hat, scheint sie von der Idee eines Abgasplafonds in der Schweiz Abstand zu nehmen.

3. Lagebeurteilung

Wenn der Lösungsansatz des Abgasplafonds nicht berücksichtigt wird, stellt sich allein die Frage, wieweit sachlich begründete Ausnahmen von der 40 t Gewichtslimite und evtl. vom Sonntags- und Nachtfahrverbot zugelassen werden sollen. Das Aussprachepapier vom 22. März zeigt Möglichkeiten. Ob sich die EG mit diesen eher kosmetischen Zugeständnissen zufrieden geben wird, ist aber fraglich, auch wenn der Versuch in einer nächsten Verhandlungsrunde gewagt werden sollte. Mit weitergehenden, vor allem den Sektor der verderblichen Güter erfassenden Ausnahmen droht die 28-t-Limite bereits substantiell unterlaufen zu werden, mit den entsprechenden innenpolitischen Auswirkungen.

Die Sicherung des freien Verkehrs mit 28-t-LKW und die mittel- und langfristigen schweizerischen Massnahmen könnten der EG trotzdem ein Abkommen wert sein, auch wenn sie die Ausnahmen von der 28 t Gewichtsbeschränkung nicht im erhofften Ausmass bekommt. Sie könnte dann freilich versucht sein, aus ihrer Sicht das Gleichgewicht darin

zu suchen, dass in der Schweiz immatrikulierte LKW nur noch mit dem 28 t Gesamtgewicht in der EG fahren können. Diese Frage der gegenseitigen Inländerbehandlung hinsichtlich des kommerziellen Marktzutritts wird sie möglicherweise im EWR-Vertrag regeln wollen. Eine Diskriminierung des Schweizer Transportgewerbes aber könnte nicht akzeptiert werden - weder im Transit- noch im EWR-Abkommen.

Die obigen Ueberlegungen führen zu drei möglichen Szenarien:

Szenario 1: Die Sicherung des freien Verkehrs mit 28 t LKW, der 4 m Hucklepack-Korridor und die NEAT-Investitionen sind der EG genug wert, um das Abkommen mit der Schweiz ohne Einschränkung des von der Schweiz beabsichtigten Deckungsbereiches abzuschliessen, d.h. die Vertragsparteien sichern sich gegenseitig auch die Inländerbehandlung hinsichtlich der Masse und Gewichte und des kommerziellen Marktzuganges zu.

Szenario 2: Ein Transitvertrag bescheideneren Umfanges kommt zustande, der die Anschlussinvestitionen (wenn flankiert durch die Abkommen mit Deutschland und Italien) absichert und die Respektierung der 28-t-LKW-Limite in der Schweiz beinhaltet, aber nicht den Grundsatz der Inländerbehandlung hinsichtlich der Masse und Gewichte und des kommerziellen Marktzuganges verankert. Die Schweiz kann die 28-t-Limite durchsetzen. Sie bindet sich völkerrechtlich bezüglich der NEAT. Sie erhält aber keine Garantien für den Marktzugang ihres Transportgewerbes.

Szenario 3: Es kommt kein Transitvertrag zustande, weil die Schweiz der EG nicht die erwünschten Strassenkonzessionen gewährt. Die Anschlussinvestitionen im Norden und Süden der Schweiz sind vertraglich nicht abgesichert, wenn die Abkommen der Schweiz mit Italien und Deutschland nicht zustande kommen. Die Schweiz und die EG bleiben, im Rahmen der bestehenden Verkehrsabkommen zwischen der Schweiz und den EG-Mitgliedstaaten, in der Gestaltung ihrer Verkehrspolitik frei. Die Schweiz ist zum Ausbau ihrer Verkehrsinfrastruktur nicht vertraglich gebunden. Sie erhält aber auch keine Zusage zur Respektierung ihrer Gewichtslimite durch die EG. Gegenmassnahmen der EG wären möglich.

Das aus heutiger Sicht wahrscheinlichste Szenario ist das zweite. Die EG könnte sich beim Hinsteuern auf diese Art Vertrag auf folgende Ueberlegungen abstützen:

- auch das Abkommen mit Oesterreich regelt den kommerziellen Marktzugang nicht
- der kommerzielle Marktzugang ist ohnehin ein typisches EWR-Thema (Dienstleistungsfreiheit)
- ohne weiteres schweizerisches Entgegenkommen auf der Strasse ist es in der EG politisch schwer verkäuflich, der Schweiz die Inländerbehandlung im erwähnten Sinne zuzugestehen.

Stellt man die von der Schweiz und der EG bei diesem Szenario ins Auge gefassten Verpflichtungen einander gegenüber, entsteht ein Ungleichgewicht zuungunsten der Schweiz, die trotz der bedeutend grösseren Infrastrukturvorhaben mit der Möglichkeit leben müsste

- dass in der Schweiz immatrikulierte LKW schliesslich in der EG nur noch mit 28 t fahren dürfen und
- die Schweiz bezüglich des kommerziellen Marktzuganges im Rahmen des EWR schlechter als die anderen EFTA-Länder gestellt wird.

Wie könnte bei diesem Szenario ein Gleichgewicht hergestellt werden?

Indem die EG verbindlich zusichert, dass die Inländergleichbehandlung bezüglich des kommerziellen Marktzutrittes im EWR-Vertrag festgehalten wird, d.h. die Schweiz keine schlechtere Behandlung erfährt als die anderen EFTA-Länder.

Der so ausgestaltete Vertrag würde sich dann praktisch im Unterschied zum ursprünglichen Projekt, auf transitrelevante Fragen beschränken.

Das Scheitern der Transitverhandlungen muss nicht, kann aber auch das Scheitern der EWR-Verhandlungen bedeuten. Als nahezu sicher kann aber gelten, dass die EG im Verhältnis zur Schweiz das Transportkapitel aus dem EWR-Vertrag ausklammern wird, was u.a. zur Folge hätte, dass es mindestens vorläufig zu keinem Einschluss der Schweiz in die europäische Zivilluftfahrtsliberalisierung kommen wird.

Die Tatsache, dass einige EG-Staaten jedoch nach wie vor ein reges Interesse am EWR-Abkommen haben, kann sich positiv auf den Abschluss eines Transitabkommens auswirken. So ist auch die plötzliche Eile der EG zum Abschluss der Transitfrage zu erklären.

4. Das weitere Vorgehen

Rascher Abschluss der Abkommen mit Deutschland und Italien auf Ebene der Verkehrsminister und der Bahngesellschaften, um die Anschlussinvestitionen an die mittelfristigen schweizerischen Infrastrukturmassnahmen abzusichern.

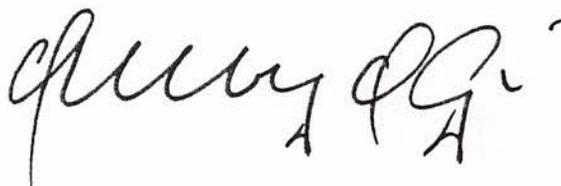
Das Ziel bleibt ein Vertrag nach Szenario 1. Erweist sich dies als unerreichbar, wird die Möglichkeit eines Vertrages nach Szenario 2 mit Zusatzelementen wie kommerziellem Marktzutritt im EWR-Vertrag angestrebt. Bei Szenario 2 müsste geprüft werden, ob dies ohne Aenderung des SVG möglich ist.

Primär muss nun der nächste Kontakt mit der EG abgewartet werden. Die Schweiz wird dort die vom Unterzeichnenden am 27. März in Brüssel vertretene harte Haltung einnehmen und sehen, ob die EG-Negotiatoren aufgrund der letzten Ministerratsitzung neue Vorschläge bringen.

- 5 -

Sollten sie wider Erwarten auch für die Schweiz einen Abgasplafond vorschlagen, so müsste in internen Abklärungen zuerst ein Modell ausgearbeitet werden, bei dem nicht nur die Schadstoffmenge, sondern auch die Kapazität der LKW-Fahrten begrenzt würde.

Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Adolf Ogi', written in a cursive style.

Adolf Ogi
Bundesrat