



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, 23. Juli 1991

Informationsnotiz

An den Bundesrat

Nicht an die Presse

grün/vertraulich

Treffen von Bundesrat Adolf Ogi mit einer EG-Delegation unter Leitung von Hanja Maij-Weggen, Präsidentin des EG-Verkehrsministerrates und niederländische Verkehrsministerin, sowie Karel van Miert, EG-Verkehrskommissar in Antibes (Frankreich) am 22. Juli 1991

1. Anlass des Treffens

Im Hinblick auf die nächsten EWR-Verhandlungen bat die EG um ein weiteres Gespräch zum Thema Transit. Der Unterzeichnete stimmte kurzfristig einer solchen Besprechung an seinem Auslandsdomizil zu, geht es doch darum, einerseits die Transitverhandlungen zu deblockieren andererseits die Ausgangslage für die weiteren EWR-Verhandlungen zu verbessern.

Vizekanzler Casanova hat den BR über dieses Treffen am 19.7.1991 orientiert.

2. Verlauf des Gesprächs

2.1 Die EG-Delegation legte einerseits ihre Reaktion auf das Schweizer Angebot (s. Aussprachepapier und Beschluss des Bundesrates vom 18. Juni resp. 6. Juni 1991) dar.

Ihre Hauptkritik richtet sich gegen die Anzahl der Ausnahmen von der 28 t-Limite. Die Schweiz schlägt maximal 50 LKW vor, die EG verlangt 250 LKW.

2.2 Weiter schlug die EG-Delegation ein neues Modell vor, mit dem der Transitvertrag "gerettet" werden sollte.

Dieses Modell - es nennt sich Bonussystem - soll einen Anreiz für die EG-Transporteure geben, den kombinierten Verkehr durch die Schweiz zu

nutzen. Dieser Anreiz bestünde darin, dass jeder Transporteur pro 4 oder 5 Gütertransporte per Bahn eine LKW-Durchfahrt mit mehr als 28 Tonnen erhalten würde. Dies würde nur für "grüne LKW" gelten. Damit würde, so Präsidentin Majj-Weggen, der Transporteur automatisch den kombinierten Verkehr vermehrt benützen. Der Forderung der Schweiz nach Auslastung ihres Angebots im kombinierten Verkehr würde so entsprochen.

Falls dieses Bonussystem akzeptiert wird, würde die EG auf die Forderung nach branchenspezifischen Ausnahmen verzichten. Ebenso würde damit das von der Schweiz vorgeschlagene Ueberlaufsystem mit 50 LKW hinfällig.

Die EG-Delegation bringt damit einen neuen Vorschlag in die Transit-Verhandlungen Schweiz-EG.

2.3 Reaktion der Schweizer Seite

Der Unterzeichnende legte dar, wieso die Schweiz die im Juni gemachte Offerte des Ueberlaufsystems mit 50 LKW über 28 t als letzte Offerte betrachtet.

Er wies dabei mit aller Deutlichkeit auf die rechtliche (SVG-Revision) und die innenpolitische Situation in der Schweiz hin. Ebenso betonte er, dass die EG mit ständig neuen Forderungen die Projekte des kombinierten Verkehrs, wie zum Beispiel die NEAT, gefährde.

Er machte keine Zugeständnisse und beharrte auf der bisherigen Position des Bundesrates. Einmal mehr unterstrich er die Bedingungen der Schweiz an die EG, d.h. den Uebergangscharakter allfälliger Zugeständnisse der Schweiz,

- die Sicherstellung, dass die Bahnkapazitäten ausgelastet werden sowie
- die Anerkennung des Prinzips der Kostendeckung des Transitverkehrs durch die Schweiz.

- 3 -

Der Unterzeichnete nahm den neuesten Vorschlag der EG (Bonussystem) entgegen, ohne darauf inhaltlich einzutreten. Er stimmte der Schaffung einer Arbeitsgruppe Schweiz-EG zu, die dieses Bonussystem analysieren und weiterverfolgen soll. In dieser Arbeitsgruppe sind auch Vertreter anderer Departemente vorgesehen.

Die vertiefte Abklärung des Vorschlages erfolgt nicht zuletzt aus taktischen Gründen, um die nächsten EWR-Verhandlungen und die EWR-Schlussrunde nicht zu gefährden. Ebenso müssen alle Ideen und Möglichkeiten geprüft werden, die die Belastung des Strassengüterverkehrs reduzieren und die den Modalsplit Strasse-Bahn zugunsten der Bahn positiv beeinflussen.

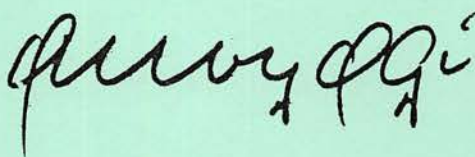
3. Fazit

Das Gespräch brachte neue Ideen und damit Bewegung in die Transitverhandlungen. Die EG scheint echt bemüht zu sein, die Transitfrage noch in diesem Halbjahr zu einem Abschluss zu bringen. So ist auch dieser neueste Vorschlag eines Bonusmodells zu verstehen.

Ob dieser Vorschlag tatsächlich ein valabler Ausweg ist, muss genau geprüft werden. Immerhin ist die Idee eines Anreizes für die Benutzung des kombinierten Verkehrs ein interessanter Ansatz. Die Arbeitsgruppe Schweiz-EG soll daher möglichst offen ans Werk gehen, ohne dabei natürlich die vom Bundesrat festgelegten Grundsätze der Schweizer Transitpolitik aufzugeben.

Mit dieser Bereitschaft, die EG-Idee zu prüfen, wird laut Angaben von Präsidentin Majj-Weggen ein positives Zeichen der Schweiz für die nächsten EWR-Verhandlungen gesetzt.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Brüssel, den 15. Juli 1991

BEMERKUNGEN ZUR SCHWEIZERISCHEN POSITION IN DER TRANSITFRAGE
(Papier vom 19. Juni 1991)

1. Zur Frage der Dauer der Ausnahmen

Die Möglichkeit der Verlängerung über den 31.12.1994 hinaus ist zu begrüßen, die Bindung an den Bauverzug jedoch abzulehnen.

Die Gemeinschaft hat Verständnis dafür, daß die Ausnahmeregelung mit der Nutzung der Möglichkeit des kombinierten Verkehrs verknüpft wird, daß also eine 40t-Fahrt nur dann möglich ist, wenn ein Platz auf der Schiene für die Sendung zum gegebenen Zeitpunkt nicht vorhanden ist. Diese Möglichkeit sollte aber für die ganze Laufzeit des Transitabkommens gelten, da bei dem zu erwartenden Anstieg des Verkehrsvolumens generell insbesondere für verderbliche Lebensmittel eine Ausweichregelung gegeben sein muß.

2. Zur Frage der Art des kombinierten Verkehrs

Die Einbeziehung der Sattelaufleger wird begrüßt. Da aber auch die rollende Landstraße eine Form des Kombi-Verkehrs ist, sollten ebenfalls ganze Lastzüge freigestellt werden, die keinen Platz auf der Schiene finden.

3. Erhöhung der LKW-Zahl

Die Gemeinschaft ist bereit, über eine Obergrenze für die Zahl der Ausnahmen zu verhandeln, 50 Fahrten pro Tag sind aber viel zu wenig. Die Begründung, das schweizerische Gesetz lasse mehr nicht zu, ist nicht einleuchtend. Nicht die Zahl der Fahrten ist in erster Linie entscheidend, sondern der Ausnahmecharakter, der sich aus der Eilbedürftigkeit der Sendung und aus dem Nichtvorhandensein eines Platzes auf dem Kombizug ergibt.

Setzt man die große Bedeutung der Transporte vor allem mit verderblichen Gütern im Nord-Süd-Verkehr mit der Zahl der möglichen Ausnahmen pro Tag in Beziehung - wobei auch andere eilbedürftige Sendungen nicht ausgeschlossen sein sollten -, so erscheint eine Zahl von 250 LKWs pro Tag angemessen. Dabei sollte nicht übersehen werden, daß dies nur eine Möglichkeit ist, die nicht jeden Tag ausgeschöpft werden wird, falls genügend Kombi-Plätze auf der Bahn zur Verfügung stehen.

4. Würdigung des Angebotes der Schweiz als Ganzes

Die Gemeinschaft begrüßt die Investitionsanstrengungen der Schweiz, die vor allem mit dem NEAT-Projekt verbunden sind und ihre Bereitschaft, diese Projekte in das Transitabkommen einzubeziehen. Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Gemeinschaft sollen die volle Nutzung dieser Projekte für den kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße unterstützen.

In diesem Zusammenhang ist auch das Ziel zu sehen, durch Anlastung der Wege- und Umweltkosten zu einem funktionsfähigen Wettbewerbsverhältnis von Schiene und Straße, zugleich aber auch zu ihrer Komplementarität im kombinierten Verkehr beizutragen. Auf Artikel 12 des Vertragsentwurfes wird verwiesen.

Daß die Schweiz traditionell keine Kontingentierung des Straßentransits vorsieht, findet seine Entsprechung im *acquis communautaire* für die Vollendung des Binnenmarktes auch im Verkehrssektor. Ab 1.1. 1993 werden in der Gemeinschaft die mengenmäßigen Beschränkungen im Straßengüterverkehr beseitigt. Umso mehr erweist sich das 28t-Limit der Schweiz als eine enge Sonderregelung, die in das europäische Verkehrssystem, das den 40t-LKW zur Regel macht, kaum einzupassen ist. Es ist also sicherlich ein ebenso großes Entgegenkommen der Gemeinschaft, wenn sie bereit ist, nur über Ausnahmen von der 28t-Begrenzung zu verhandeln. Daß dies alles Übergangscharakter hat, ergibt sich aus der Laufzeit des Abkommens. Denn auf längere Sicht werden im Interesse nicht nur der schweizerischen Bevölkerung und nicht nur des Umweltschutzes in der Schweiz kohärente europäische Lösungen gefunden werden müssen, die auf einheitlichen Normen für Gewichte, Abmessungen und Emissionen beruhen.