



3003 Bern, 20. März 1991.

Informationsnotiz

An den Bundesrat

Nicht an die Presse

Besuch von Bundesrat Adolf Ogi beim deutschen Verkehrsminister Günther Krause in Bonn und beim belgischen Verkehrsminister und Vize-Premier Jean-Luc Dehaene in Brüssel vom 15. März 1991

1. Zweck der Besuche

Beim Besuch in Bonn ging es darum, den neuen deutschen Verkehrsminister Günther Krause kennenzulernen und ihm die schweizerische Verkehrspolitik zu erklären.

In Brüssel wurde ein Kurzbesuch zu einer letzten Information des belgischen Kollegen Dehaene über den Stand der Transitverhandlungen Schweiz - EG benutzt.

Beide Besuche wurden im Hinblick auf die EG-Verkehrsministertagung vom 27. März 1991 in Brüssel getätigt. Minister Krause hat uns eingeladen, nachdem er am Tag zuvor ein Gespräch mit dem oesterreichischen Verkehrsminister Streicher kurzfristig abgesagt hat.

2. Verlauf der Gespräche

2.1 Mit Minister Krause

2.1.1 Die deutsche Argumentation

Der erst 38-jährige aus der ehemaligen DDR stammende Verkehrsminister, der in Halle geboren ist und nun in Mecklenburg lebt, wo er in Wismar eine Professur hat, erwies sich als recht harter Gesprächspartner. Vor allem zu Beginn zeigte er überhaupt kein Verständnis für eine spezielle Transitpolitik der Schweiz und für deren verkehrsrechtlichen Ausnahmen. Schliesslich sei die Verkehrspolitik nur international zu lösen, jedes Land müsse da auf eigene Rechnung seinen Beitrag leisten und im übrigen sei nicht die Schweiz, sondern Deutschland das grösste Transitland Europas, mit entsprechenden Belastungen für Bevölkerung und Umwelt, waren seine Thesen. Zudem betonte Minister Krause, dass bis 1994, d.h. bis in der Schweiz die Uebergangslösung mit einer Verdreifachung der Huckepack-Kapazität spielt, eine Lösung auf der Strasse gefunden werden müsse. Er wäre glücklich, so seine wörtliche Bemerkung, wenn man für diese Zeit eine Lösung mit 40-Tonnen-LKW finden könnte. Indirekt deutete er auch an, dass es nicht richtig sei, wenn die Schweiz eine 28-t-Limite in ihrem Land verlange, die Schweizer LKW im Ausland jedoch mit mehr als 28 Tonnen fahren dürften.

Neben all diesen negativen und kritischen Punkten gab es aber auch Gemeinsamkeiten in der schweizerischen und deutschen Transitpolitik. So unterstützte Minister Krause ausdrücklich die mittelfristige Konzeption der Schweiz hinsichtlich des Ausbaus des kombinierten Verkehrs und der logistischen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Als Informatikprofessor unterstützte er auch ausdrücklich die Bemühungen der Schweiz, Leerfahrten im Güterverkehr mit einer EDV-unterstützten Leerfahrtenbörse zu vermeiden.

Die grundsätzlichen Unterschiede zwischen der deutschen und der schweizerischen Position bestanden somit bei den kurzfristigen Massnahmen bis 1994, für die die Deutschen strassenseitige Massnahmen forderten.

2.1.2 Die schweizerische Entgegnung

Der Unterzeichnende wies in seiner Entgegnung auf die grossen Vorhaben der Schweiz punkto Ausbau der Güterverkehrsinfrastruktur hin. Er legte die Fortschritte im kurzfristigen Ausbau des kombinierten Verkehrs dar (z.B. Doppelspur am Lötschberg, Kapazitätssprung dank Uebergangslösung), und er wies auf den jüngsten, klaren Entscheid des Nationalrates in Sachen Alpen transit hin. Mit dem nötigen Nachdruck betonte er aber auch, dass die Schweiz nur dann bereit sei für Europa zu investieren, wenn Europa die schweizerische Verkehrspolitik anerkenne. Im übrigen stellte er der Forderung nach kurzfristigen Ausnahmen von der 28-t-Limite die Problematik allfälliger Referenden (Aenderung Strassenverkehrsgesetz, NEAT) entgegen. Seine Ausführungen gipfelten in der Aussage, dass Deutschland und die EG allgemein mit politisch heiklen, sachlich jedoch recht unbedeutenden Forderungen an die Schweiz deren grosse Infrastrukturprojekte nicht gefährden sollten.

2.1.3 Fazit:

Nach anfänglich recht harter Gang- und Tonart im Gespräch konnte die Opposition Deutschlands gegen die schweizerische Transitpolitik doch etwas versachlicht und vielleicht auch etwas abgebaut werden. Dazu half auch ein Gespräch der beiden Minister unter vier Augen, in dem die Atmosphäre erheblich gelockert werden konnte.

So sehr man sich in der mittel- und langfristigen Verkehrskonzeption einig ist, so sehr bestehen noch unterschiedliche Auffassungen punkto kurzfristigen Massnahmen im Gütertransit.

Positiv war immerhin, dass Minister Krause deutlich gesagt hat, das Transitproblem möglichst ausserhalb der EWR-Verhandlungen zu regeln.

2.2 Gespräch mit Minister Dehaene

Im Vergleich zum Besuch in Bonn wurde in Brüssel von Minister Dehaene der schweizerischen Position gegenüber viel mehr Verständnis entgegengebracht. Er kennt aus eigener Anschauung sowohl die topographischen Probleme, wie auch die politischen Gegebenheiten in unserem Lande.

Daher legte der Unterzeichnende ihm primär die neuste Entwicklung der schweizerischen Verkehrspolitik mit dem Alpentransit-Entscheid des Nationalrates dar sowie die Fortschritte punkto Erhöhung des Güterverkehrsangebotes. Er informierte Minister Dehaene auch über den Ausgang seines Gesprächs mit Minister Krause in Bonn.

Minister Dehaene zeigte sich willens, dem Anliegen der Schweiz im EG-Verkehrsminister-rat zu helfen. Er wies im übrigen auf die Schwierigkeiten der Verhandlungen mit Oesterreich hin. Er würdigte die Investitionsanstrengungen der Schweiz als ein sehr positives Element in den Verhandlungen. Einzig kurzfristig, in der Uebergangphase müssten allenfalls noch Lösungen gefunden werden, meinte Minister Dehaene. Der Unterzeichnende wies auch hier darauf hin, dass sein Verhandlungsspielraum für Entgegenkommen sehr klein sei. Als Doyen der EG-Verkehrsminister und als Vize-Premier Belgiens hat Minister Dehaene auch innerhalb des EG-Gremiums eine starke Stellung.

Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement



Adolf Ogi
Bundesrat