

[dodis.ch/57670](https://dodis.ch/57670)

*Ausserordentliche Sitzung des Bundesrats vom 25. März 1991<sup>1</sup>*

[VERHANDLUNGEN ÜBER EIN VERKEHRSABKOMMEN MIT DER EG]<sup>2</sup>

Vertraulich

[Bern,] 25. März 1991

Auf Antrag von Herrn Bundesrat Stich und im Einvernehmen mit Herrn Bundesrat Ogi tritt der Bundesrat um 7 Uhr zusammen, um die Haltung der Schweiz in Bezug auf die weiteren Verhandlungen über ein Verkehrsabkommen mit der EG zu erörtern.

Herr Bundesrat Ogi erläutert Sinn und Zweck seines Treffens vom 27. März mit den Verkehrsministern der EG-Länder. Es handelt sich nicht um Verhandlungen, sondern nur um ein Mittagessen, das ihm die Möglichkeit einräumt, die Haltung der Schweiz zu vertreten.<sup>3</sup> Bei diesem Treffen gibt es auch keine Traktandenliste, und auch der österreichische Verkehrsminister<sup>4</sup> wird anwesend sein.

Für die heutige Sitzung sind ein «non-paper» der EG sowie eine Informationsnotiz über den Stand der Verkehrsverhandlungen verteilt worden.<sup>5</sup> Die vier möglichen Optionen wurden bereits an der Sitzung vom 18. März dargestellt und kommentiert.<sup>6</sup> Nun ist aber aus Brüssel klar durchgesickert, dass ein Transitab-

- 
- 1 CH-BAR#E1003#2003/92#2\* (4.32). *Dieses BR-Beschlussprot. II der 8. ausserordentlichen Sitzung des Bundesrats wurde von Vizekanzler Achille Casanova verfasst. Kopien des Protokolls gingen an die sieben Departementsvorsteher, an den Bundeskanzler sowie die beiden Vizekanzler.*
  - 2 *Zu den Verhandlungen und dem Abschluss eines Transitabkommens mit der EG vgl. DDS 1991, Dok. 51, [dodis.ch/58168](https://dodis.ch/58168) sowie die thematische Zusammenstellung Transitverhandlungen mit der EG (1987–1992), [dodis.ch/T1913](https://dodis.ch/T1913).*
  - 3 *Vgl. dazu [dodis.ch/57638](https://dodis.ch/57638).*
  - 4 *Rudolf Streicher.*
  - 5 *Das vertrauliche Non-Paper Avant-projet d'un Accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération Suisse relatif au transport de marchandises par route et par rail der EG vom 15. Januar 1991 und der gemeinsame Antrag des EDA, des EVED und des EVD über den Stand der Verkehrsverhandlungen vom 22. März 1991 wurden abgedruckt im BR-Prot. Nr. 565 vom 25. März 1991, [dodis.ch/57678](https://dodis.ch/57678).*
  - 6 *Vgl. dazu das BR-Beschlussprot. II der 10. Sitzung vom 18. März 1991, [dodis.ch/57720](https://dodis.ch/57720).*



kommen als Bedingung für einen EWR-Vertrag angesehen wird.<sup>7</sup> Das EFD hat eine fünfte Option vorgeschlagen: Die Schweiz sollte nicht nur den Status quo vertreten, sondern bereits heute auch die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ankündigen.<sup>8</sup> Dies würde aber den Karren überladen, denn von der EG würden zusätzliche Konzessionen verlangt. Auch hat der Rat seine Beschlüsse betreffend eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe unter dem Vorbehalt einer europäischen Harmonisierung gefasst.

Im Vordergrund steht deshalb die Beibehaltung des heutigen Zustands, verbunden mit dem Versprechen, die Bahninfrastruktur zu verbessern (NEAT<sup>9</sup> usw.). Eine weitere mögliche Option besteht darin, Ausnahmen von der Begrenzung auf die 28-Tonnen-Limite zu gewähren. Dies könnte einen Durchbruch ermöglichen, würde aber heftige Reaktionen in der Schweiz verursachen und eine gewisse Rückkehr zur Strasse signalisieren.

Der von Österreich eingebrachte Vorschlag für einen Abgasplafond ist prima vista interessant. Rechtliche sowie praktische Probleme müssten aber genau geprüft werden. Zudem würde das Verkehrsaufkommen auf Schweizer Strassen sicher zunehmen.<sup>10</sup> Schliesslich könnte man auch eine Begrenzung auf 28 Tonnen für Schweizer LKW im Ausland in Erwägung ziehen. Dies wäre aber völkerrechtswidrig.

Herr Bundesrat Ogi bittet den Bundesrat, sich auszusprechen und die eingeschlagene Politik zu bestätigen, auch wenn in Brüssel wenig Verständnis dafür festzustellen ist. Die EG scheint die bereits erfolgte Erhöhung der Kapazität am Lötschberg nicht zur Kenntnis nehmen zu wollen.

Herr Bundesrat Stich ist dankbar für die Gelegenheit einer Aussprache über diese wichtige Frage. Es handelt sich nicht um eine departementale Frage. Der Transitverkehr muss zu einem Pfand gegenüber der EG werden, und der Gotthard muss als Chance für unsere Position benützt werden, er soll kein Hindernis sein. Die Schweiz hat bereits mit der Abschaffung der Übergewichtsgebühr eine Konzession gemacht.<sup>11</sup> Sie ist auch bereit, 40 Milliarden Franken für die Bahninfrastruktur zu investieren. Die EG sieht aber nur den 40-Tonnen-Korridor und macht sogar lächerliche Vorschläge, wie zum Beispiel betreffend den Transport von Pannenfahrzeugen. Die Schweiz sollte sich auch verpflichten, die heutigen Autobahnen nicht nur fertigzustellen, sondern auch zu verbessern. Im Klartext bedeutet dies die Verdoppelung des Gotthardtunnels. In dieser Situation sind alle Bahnvorhaben nicht mehr zu realisieren, denn die Schweiz sollte die Transporte der EG nicht subventionieren. Die harte Haltung muss aufrechterhalten bleiben.

---

7 Zur Frage des Junktims zwischen Transitabkommen und EWR-Vertrag vgl. die Zusammenstellung [dodis.ch/C2088](http://dodis.ch/C2088).

8 Zur Frage der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vgl. [dodis.ch/60575](http://dodis.ch/60575).

9 Vgl. dazu die thematische Zusammenstellung Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), [dodis.ch/T1722](http://dodis.ch/T1722).

10 Vgl. dazu [dodis.ch/60225](http://dodis.ch/60225) und [dodis.ch/60277](http://dodis.ch/60277).

11 Zur Abschaffung der Übergewichtsgebühr von 20 CHF in der Grenzzone vgl. das BR-Prot. Nr. 141 vom 31. Januar 1990, [dodis.ch/60300](http://dodis.ch/60300). Nachdem allerdings die Bundesrepublik Deutschland per 1. Juli 1991 die Teilkraftfahrzeugsteuer wieder eingeführt hatte, beschloss der Bundesrat per Präsidialverfügung, die Übergewichtsgebühr für deutsche Fahrzeuge per 15. Juli 1991 wieder in Kraft zu setzen. Vgl. dazu das BR-Prot. Nr. 1424 vom 14. August 1991, [dodis.ch/57527](http://dodis.ch/57527).

M. Felber constate que depuis plusieurs mois déjà, la pression de la CE augmente, même si l'on constate des différences entre les ministres des pays de la Communauté. La limitation en fonction de la pollution n'est intéressante qu'en apparence, car il faudrait introduire des contrôles.

Pour M. Delamuraz, la situation sur le front de la négociation est actuellement un peu plus pointue. La CE est loin d'être unie. Il n'empêche que les pays les plus exigeants pourraient avoir le dernier mot et parvenir à lier le traité sur l'EEE avec celui sur les transports. À long terme, la solution est sans doute la variante ferroviaire. Mais comment concilier les besoins immédiats? Si nous restons fermés à toute solution transitoire, notre position de négociation deviendra impossible. Il pourrait être concevable d'entrer en matière sur la solution autrichienne, mais elle ne prend en considération que l'aspect des émissions. Comment contrôler?

Est-elle politiquement faisable? Il y aura sans doute une augmentation des camions. Il s'agit donc d'une solution douteuse et politiquement pas vendable. Faut-il entrer en discussion sur les exceptions? Là aussi il s'agit d'une opération politique très délicate, car depuis le début, le Conseil s'est enfermé dans une limitation à 28 tonnes. Si nous devons lâcher du lest, c'est au niveau des exceptions que cela serait envisageable.

In den Verhandlungen ist die Schweiz nach Herrn Bundesrat Koller in die Enge getrieben worden. Beim Transitabkommen haben wir noch weniger Handlungsspielraum als bei den anderen Fragen. Anlässlich der Volksabstimmung über die Lastwagenbreite<sup>12</sup> hat der Bundesrat stets betont, dass es keine Ausnahme von der 28-Tonnen-Begrenzung und vom Nachtfahrverbot geben werde. Auch die Schweizer Camionneure würden Ausnahmen verlangen. Es geht deshalb um die Glaubwürdigkeit des Bundesrates schlechthin. Würde hier nachgegeben, dann bräuchte man den EWR-Vertrag gar nicht mehr dem Volk zu unterbreiten. Auch ein Punktesystem würde eine Revision des SVG bedingen. Eine Zustimmung ist praktisch auszuschliessen.

Diese Meinung wird auch von Herrn Bundesrat Villiger geteilt. Die EG-Vorschläge sind als Frechheit zu betrachten und sogar für die Schweiz als unwürdig zu qualifizieren. Der EFD-Vorschlag ginge aber zu weit und wäre mit den Beschlüssen des Bundesrates nicht in Einklang zu bringen. Langsam wird der Eindruck bestätigt, die EG fordere von der Schweiz immer mehr, und unsere Verhandler gäben ständig nach. Unsere Ehre steht auf dem Spiel. Der Gotthard muss als Pfand dargestellt und teuer verkauft werden. Wenn unsere 40-Tonnen-LKW im Ausland nicht zugelassen wären, würde internationales Recht gebrochen. Dann könnte die Schweiz Gegenmassnahmen treffen und zum Beispiel Kontingente einführen. Die Schritt für Schritt feststellbare Demütigung soll nicht hingenommen werden. Es wird schon schwierig genug sein, dem Volk einen EWR-Vertrag zu unterbreiten, denn auf vielen Gebieten wurden Konzessionen gemacht, die breite Kreise in die Opposition bringen werden.

Le Président Cotti souligne qu'il est aussi dans l'intérêt de la Suisse que lier un traité EEE avec celui sur les transports. Il faut insister sur le fait que toute décision

<sup>12</sup> Am 23. September 1990 wurde über die Änderungen vom 6. Oktober 1989 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr abgestimmt. Diese beinhalteten u. a. eine Erweiterung der Höchstbreite für Fahrzeuge um 20 Zentimeter auf 2,5 Meter. Die Vorlage wurde mit einem Ja-Anteil von 52,8% angenommen, vgl. BBl, 1991, I, S. 311.

finale est réservée, même si un non est toujours plus difficile après la poursuite des négociations. Modifier les conditions très précises que nous posons dans le domaine des transports signifie grever toute l'opération de nouvelles oppositions. Il faut donc en rester strictement aux positions initialement adoptées. En ce qui concerne la proposition de prendre en considération la pollution, il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas que les émissions, mais également le bruit et l'encombrement de nos routes. Le maintien d'une position dure est facilitée par le fait qu'à l'intérieur même de la CE, il y a un groupe de pays qui est d'accord avec la position de la Suisse. Le Président se dit étonné de la déclaration de M. Blankart selon laquelle les négociations sur l'EEE sont devenues en pratique des négociations d'adhésion.<sup>13</sup> Il s'agit d'un virage à 180°.

Herr Bundesrat Ogi dankt für die nützliche Aussprache, die es ihm ermöglichen wird, die Haltung der Schweiz weiterhin klar zu vertreten. Nachdem die Schweiz in anderen Bereichen deutliche Konzessionen gemacht hat, sollte ein Scheitern der EWR-Verhandlungen nicht der Verkehrsfrage angelastet werden. Die Abschaffung der Übergewichtsgebühr wird weiterhin in die Waagschale geworfen. Man muss deutlich signalisieren, dass die Schweiz auch ohne Verkehrsabkommen leben könnte. Der Gotthard ist als Pfand zu benützen. Dies wird unsere Position innerhalb des EWR stärken.

In Bezug auf die Information wird im Anschluss an die Sitzung eine kurze Mitteilung gemacht.<sup>14</sup> Herr Bundesrat Ogi wird nach seinen Gesprächen in Brüssel weitere Details veröffentlichen.

---

13 *Die Erläuterungen des Direktors des Bundesamts für Aussenwirtschaft des EVD, Staatssekretär Franz Blankart, anlässlich der Pressekonferenz nach der Verhandlungsrunde vom 21. und 22. März 1991 in Brüssel deuteten in diese Richtung. Vgl. dazu die «Tagesschau» von Schweizer Fernsehen DRS vom 22. März 1991 sowie die NZZ vom 23. März 1991, S. 35.*

14 Vgl. [dodis.ch/60539](https://dodis.ch/60539).