

Notiz

Bilaterale Landverkehrsverhandlungen Schweiz - EG
 Informelles Expertentreffen vom 11. März in Bern

1. Einleitung / Zusammenfassung

Nachdem die EG-Kommission an der letzten HLNG ein Junktim zwischen einer befriedigenden Lösung im Alpen transit und dem Abschluss des EWR-Abkommens hergestellt hatte, unterbreitete die EG zuerst Oesterreich und diese Woche der Schweiz im Rahmen eines informellen Expertentreffens¹ einen grundlegend neuen Vorschlag.

Dessen Kernpunkt ist die Einführung eines Umweltpunkte-Systems und die Erfassung der Emissionen. Damit wird das Kriterium des Umweltschutzes in den Vordergrund gestellt. Die Verschärfung der qualitativen Anforderungen an die Transitfahrzeuge würde eine Lockerung der quantitativen Vorschriften (Oesterreich: Kontingent; Schweiz: Gewichtslimite) erlauben. Dies gemäss dem Grundsatz: "Wer sauberer fährt, darf mehr fahren bzw. mehr Ware laden."

Die EGK hat deshalb für Oesterreich ein Modell entwickelt, gemäss welchem aufgrund des heutigen LKW-Transitverkehrs eine Obergrenze für Abgase festgelegt werden soll, die jährlich um 5% reduziert wird. Der NOx-Ausstoss wird als Eckwert genommen. Die einzelnen Fuhrunternehmer würden mit Punktekarten ausgerüstet, die umso mehr Fahrten erlauben, je weniger NOx die eingesetzten Fahrzeuge ausstossen.

2. Gesprächsverlauf

Erdmenger (E) weist auf die Schlüsselbedeutung des Transportministerrates vom 27. März hin. Erste substantielle Ergebnisse müssen vorliegen, damit im EWR-Vertrag Bezug auf das bilaterale Abkommen gemacht werden kann.

Kellenberger (K): Aus Sicht der EFTA-Staaten wirken alle bilateralen Verträge mit der EG, die materiell nicht überholt sind, als *lex specialis* im EWR weiter. Dies gilt auch für das bilaterale Landverkehrsabkommen. Aus diesem Grund bestehen keine Probleme, auch wenn der Verhandlungsabschluss nicht im März erfolgt.

1. EG-Delegation: HH Erdmenger, Brandt, Werring; CH-Delegation: HH Kellenberger, Bürki, Furrer, Zimmermann, Meyer, Gasser.

E betont das Bemühen um eine Lösung für gemeinsame Probleme und das Interesse an einer vernünftigen Lösung für den Alpentransit, die aber mit dem Gesamtsystem des europäischen Strassenverkehrs kompatibel sein müsse. Der Gegensatz zwischen Umweltschutz und Verkehr besteht unbestrittenermassen, auch in der EG kommt es zu Protesten gegen die Zunahme des LKW-Verkehrs.

Bürki (B) erinnert an das Angebot der Schweiz, mit dem Alptransit-Projekt die Verbindung zwischen Italien und Deutschland sicherzustellen. Die EG honoriert dies zu wenig.

E führt den Begriff der "Politpsychologie" ein:

1. Im Hinblick auf das Abkommen mit Oesterreich können der Schweiz nicht Zugeständnisse (28-Tonnen-Limite) gemacht werden, die Oesterreich nicht bekommt. Der Umwegtransit ist ein Problem, es braucht eine Geste der Schweiz, damit der Vertrag mit Oesterreich zustande kommt. Der Ausbau des kombinierten Verkehr ist ein faszinierendes Programm, dessen Errungenschaften in keiner Weise geschmälert werden sollen.

2. In den EG-Mitgliedstaaten wird nicht verstanden, dass schweizerische LKW mit 40 Tonnen auf dem Gebiet der EG verkehren können (Marktzugang!), aber nicht umgekehrt. Dies führt zu unausgewogenen Verhältnissen.

K: Warum kommt dann kein finanzieller Beitrag der EG an die Transitachsen? Es muss auch beachtet werden, dass in Tirol bis vor kurzer Zeit Werbung für den Schwerverkehr gemacht wurde.

Die 28-Tonnen-Limite stellt i.ü. das Ergebnis einer schrittweisen Erhöhung dar. 1972 wurde beschlossen, bei den weiteren Erhöhungen in Europa nicht mehr mitzumachen. Daraus wird klar, dass die Schweiz immer ein Partner mit voraussehbarer Politik war.

Furrer (F): Es ist undenkbar, dass die Gewichtsvorschriften der EG vom Volk akzeptiert würden. Die Schweiz verlangt als Gegenleistung für den Bau des Alptransit nur die Anerkennung des status quo.

E: Wir verlangen nicht die plötzliche Abschaffung der 28-Tonnen-Limite. Aber wir suchen nach einer EWR-tauglichen Lösung. Die 28 Tonnen waren sicher einmal aus technischen Gründen gerechtfertigt, doch der technische Fortschritt lässt heute mehr als 28 Tonnen zu, ohne dass die Umwelt stärker belastet wird. Die Emissionen (Abgase, Partikel und Lärm) müssen gemeinsam betrachtet werden. **Die traditionelle quantitative Beschränkung soll zugunsten einer qualitativen Verschärfung gelockert werden.**

Werring (W): Der NO_x-Ausstoss ist für die alpine Umwelt von zentraler Bedeutung. Deshalb nehmen wir ihn als Massstab. Partikel sind eher für städtische Gebiete wichtig.

F: Wie wird gemessen: Nach Fahrzeugtyp oder individuell?

W: Die NO_x Werte verschlechtern sich auch nach mehrjähriger Betriebsdauer praktisch nicht...

Meyer (M): ...sofern die Fahrzeuge sorgfältig gewartet werden.

W: Die Erfassung des Emissionsvolumens und damit des Plafonds hätte ursprünglich aufgrund von Stichproben und Hochrechnungen (Gemäss Baujahr der Fahrzeuge) erfolgen sollen. Von Oesterreich wurde dann aber die Punktekarte vorgeschlagen.

E: Die österreichische Statistik weist 1.5 Mio. Fahrten über den Brenner aus. Davon sind 200'000 österreichische LKWs. Bleiben 1.3 Mio. Fahrten, die für den Plafond in Frage kommen.

Für die Schweiz kann dieses System nicht zur Anwendung kommen, da heute die Zahl der Fahrten zu gering ist². Leerfahrten (weniger als 28 Tonnen) würden nicht erfasst. Die 28-Tonnen-Limite könnte bestehen bleiben und für die zusätzlichen schwereren Fahrzeuge gälte dann das neue System.

K: Es gilt auch das Transitvolumen auf der Schiene zu beachten. Beim EG-Konzept geht das ungehinderte Wachstum der 28-Tonnen-Fahrzeuge weiter. Ausserdem ist - abgesehen von der Gewichtslimite - der Verkehr in der Schweiz frei von Kontingentsbeschränkungen.

E: Es gilt im Sinne einer Geste den Brenner schnell zu entlasten. **Ab 1993 sollte ein 40-Tonnen-Kontingent von der Schweiz übernommen werden.** Eine Abstimmung mit den erweiterten Kapazitäten im kombinierten Verkehr ist ebenso möglich wie der Einbezug der 28-Tonnen-Fahrzeuge, die bisher ja nicht beschränkt waren.

K: Wieviele 40-Tönnner hat sich die EG vorgestellt?

E: Es gibt rund 4 Mio. sog. Umwegtransit durch Oesterreich, was 400'000 bis 500'000 Fahrten entspricht. Wir denken an die befristete Zurücknahme der Hälfte dieses Volumens, also 100'000 bis 200'000 Fahrzeuge d.h. bis die Kapazitäten im kombinierten Verkehr verfügbar sind, also bis in ca. 5 Jahren. (E gebraucht das Bild der kommunizierenden Röhren Gotthard-Brenner/Schiene-Strasse.)

B: Der Nationalrat wird in Kürze flankierende Massnahmen zur Begrenzung der Umweltbelastung beschliessen. **Eine Erhöhung der Emissionen am Gotthard ist ausgeschlossen. Die Gesamtbelastung darf nicht zunehmen.**

E: Heute haben Sie aber eine Zunahme der 28-Tonnen-Fahrzeuge um jährlich rund 15 Prozent. Nach einem bestimmten Zeitraum sinkt gemäss unserem Modell die Belastung. Die vorgeschlagene Lösung ist eine solidarische, europäische Gesamtlösung, damit ein Abkommen mit Oesterreich zustande kommt.

K: Es fällt uns auf, dass immer dann von Solidarität die Rede ist, wenn die Schweiz "bezahlen" muss. Die Schweiz finanziert Huckepack-Terminals in der Gemeinschaft und die NEAT aus eigenen Mitteln. Ist Oesterreich zu vergleichbaren Anstrengungen bereit?

2. Als veraltete Zahlen werden genannt: 100'000 Leerfahrten, 90'000 volle p.a.

B: Die Schweiz hat immer auf die Bahn gesetzt. In Oesterreich wurde dagegen nichts für den Schienentransit unternommen, dafür wurde für die Strasse Werbung betrieben. Wir sind nicht bereit, diesen Verkehr jetzt zu "erben".

K: Die Zunahme des 28-Tonnen-Verkehrs ist ein Problem. Ihr Vorschlag entspricht etwa 200'000 zusätzlichen Fahrzeugen am Gotthard, also eine Verdoppelung, das ist eine Ungeheuerlichkeit. Als Reaktion wird das Volk die NEAT bachab schicken.

E: Selbst die Erfüllung aller Ausnahmebegehren (Anhang 5 b des Vertragsentwurfes mit den Ausnahmen von der 28-Tonnen-Limite) genügt den Mitgliedstaaten nicht, ausser wir erhielten neue Signale. Man muss auch sehen, dass es sich nicht ausschliesslich um zusätzliche Fahrten handeln würde.

M: Die Grenzwerte der LRV sind bereits heute überschritten. Dies ist deshalb keine Lösung. Es bestehen bereits Forderungen nach Reduktion des heutigen Transitverkehrs (z.B. Alpeninitiative).

E wünscht genaue Zahlen über Anteile Transitverkehr etc. (BAV liefert diese Statistiken)

M: Motorisierungsvorschriften 10 PS/t werden heute nur bei 28 Tonnen eingehalten.

E: Art. 106 Abs. 7 SVG lässt doch unter Berücksichtigung des Umweltschutzes Abweichungen von der 28-Tonnen-Limite zu.

Kommentar: Dieser Artikel räumt dem Bundesrat die Kompetenz ein, mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Verkehr abzuschliessen in Abweichung der Mass- und Gewichtslimiten, die in Art. 9 SVG festgelegt sind. Der Spielraum erstreckt sich auf die Grenzzonenregelung und auf zeitliche Ausnahmen (Sonntags- und Nachtfahrverbot) sowie Ausnahmen hinsichtlich der Qualität (Verderblichkeit) und Quantität (Unteilbarkeit) der transportierten Güter.

K: Eine Lockerung ist allenfalls vorstellbar, wenn die Umweltbelastung sinkt. Aber Aufhebung der Gewichtslimite und mehr Verschmutzung geht nicht. In der Schweiz müssen wir ebenso Goodwill für Europa schaffen.

M: **Ohne SVG-Aenderungen ist dies nicht möglich.** Eine Rücknahme von Umwegtransit in die Schweiz ist nicht nötig. Wenn sie die bisher ausgeführten Fahrten mit 40-Tonnen-Fahrzeugen machen können, resultiert daraus eine zusätzliche Tonnage.

E: Langfristig wird der anfängliche Schock gemildert. Die Lösung muss ausserdem vom wissenschaftlichen Standpunkt aus gesehen überzeugend sein.

K: Der EWRV ist in der Schweiz auch ohne dieses Problem gefährdet, während Oesterreich bereits Beitrittskandidat ist. Es ist trügerisch, in der Schweiz nur den Transitverkehr zu betrachten, mehr als die Hälfte ist inländischer alpenquerender Verkehr, bzw. Export/Import, der die Alpen zu queren hat. Zudem wird der Gotthard stärker als der Brenner von PKWs benutzt.

E: Das Modell bezieht nur EG-Fahrzeuge ein. Zwei Möglichkeiten zur Plafonierung: Anzahl der Fahrten oder der Umweltbelastung, ersteres ist für die EG schwerer akzeptierbar.

3. Follow up

Einzigster Beschluss des informellen Expertentreffens: Die EG wird mit den neuesten Transitzahlen beliefert. Auf deren Grundlage wird die GD VII einen auf die Schweiz zugeschnittenen Vorschlag ausarbeiten.

Bernhard Gasser

INTEGRATIONSBÜRO EDA/EVD

777.500 - gab/rem

Bern, 20. März 1991

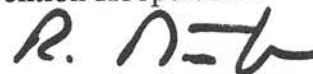
VertraulichBilaterale Verkehrsverhandlungen
Schweiz - EGGeht an:

- EVED:
 - Herrn Direktor F. Bürki, BAV
 - Herrn M. Furrer, Persönl. Mitarbeiter des Departementschefs
 - Herrn R. Zimmermann, BAV
 - Herrn Vizedirektor H.P. Fagagnini, BAV
 - Herrn Vizedirektor H.R. Isliker, BAV
- EDA:
 - Herrn Minister F. von Däniken, Direktion für Völkerrecht
- EDI:
 - Herrn R. Evéquoz, BUWAL
- EJPD:
 - Herrn Vizedirektor L. Zünd, BAP
 - Herrn K. Meyer, BAP
- EFD:
 - Herrn F. Weber, Oberzolldirektion
- Schweiz. Mission bei den Europäischen Gemeinschaften, z. Hd. Herrn J. de Watteville

Kopie an: kel, col, baf, gab

In der Beilage finden Sie die Protokollnotiz über das informelle Expertentreffen Schweiz-EG vom 11. März 1991.

Mit freundlichen Grüßen
INTEGRATIONSBÜRO EDA/EVD
Sektion Kooperation


R. Bärffuss