



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, 1. Februar 1991

Nicht an die Presse

An den Bundesrat

Informationsnotiz

Besprechung von Bundesrat Adolf Ogi mit Louis Besson, Ministre français de l'Equipe-  
 ment, du Logement, des Transports et de la Mer in Genf, vom 25. Januar 1991

1. Anlass des Treffens

Zwei Ziele standen im Vordergrund. Einerseits galt es den neuen Verkehrsminister Louis Besson persönlich kennenzulernen. Andererseits galt es, den Standpunkt der Schweiz betr. TGV-Anschlüsse mit aller Deutlichkeit zu unterstreichen. Dies aufgrund der Ergebnisse einer französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe, die auf Beamtenebene den TGV-Leitplan (Schema directeur) im Detail besprochen hat.

2. Gespräche über den TGV-Anschluss der Schweiz

Bundesrat Ogi erläuterte dem französischen Verkehrsminister die schweizerische Position zum TGV-Leitplan. Er legte den Akzent auf die beiden Eintrittspforten Basel und Genf. Beide erlauben eine bestmögliche Ausschöpfung des schweizerischen Verkehrspotentials und bieten sich auch aus geographischer Sicht als günstigste Lösungen an. Er unterstrich insbesondere die Notwendigkeit einer neuen Linie zwischen Genf und Mâcon. Diese erlaubt eine Bündelung der Verkehre sowohl nach Norden Richtung Paris wie nach Süden Richtung Marseille und Barcelona.

Im übrigen wertet diese Linie die Simplonstrecke auf, was der gesamten Romandie zugute kommt.



- 2 -

Bundesrat Ogi betonte, dass sich Genf als TGV-Anschlusspunkt aber auch aus politischer Sicht aufdränge. Genf bildet Sitz der UNO, und ist auch ein Zentrum der Frankophonie. Ein adäquater Bahnanschluss ist daher für dieses europäische und internationale Zentrum unbedingt notwendig.

Bundesrat Ogi wies im übrigen auf Studien hin, die zeigen, dass bei einer entsprechenden Linienführung auch eine befriedigende Rentabilität ausgewiesen werden kann. Schliesslich zeigte er sich bereit, mit Blick auf die Konsensfindung in den französischen Regionen zusätzliche Linienführungsvarianten zu studieren (insbesondere eine Antenne Richtung Annecy).

Minister Besson betrachtet den TGV-Leitplan als ein globales Konzept, aufgrund dessen die künftige Projektierung erfolgen kann. Er geht davon aus, dass März/April 1991 die entsprechenden Entscheide getroffen sein werden. Bis jetzt steht fest, dass dem TGV-Est und dem TGV-Mediterranée Priorität zukommt (nicht dem TGV Rhin - Rhône!). Es ist allerdings möglich, dass im TGV-Leitplan noch einige Ergänzungen vorgenommen werden.

In diesem Kontext bietet der Anschluss von Basel in Richtung Belfort keine besonderen Probleme. Dagegen empfiehlt Minister Besson die Strecke Genf - Mâcon in ein grösseres verkehrsgeographisches Umfeld einzubetten. Notwendig scheint ihm insbesondere, dass die Strecke Genf - Mâcon nicht als ein Konkurrenzprojekt zu andern Vorschlägen, insbesondere zum Mont Cenis, betrachtet wird, sondern als eine sinnvolle Ergänzung. Darum ist es nötig aufzuzeigen, in welchem internationalen Bezug Genf und die Strecke Genf - Mâcon zu Paris, Spanien und Rom stehen. Erst wenn der schweizerische Vorschlag sich in dieses übergeordnete Gefüge einbetten lässt, wird man über die Realisierungschancen ernsthaft sprechen können. Er fügte hinzu, dass bei der SNCF eine zusätzliche Studie über die Linie Chambéry - Annecy - Genf verlangt worden sei, deren Resultate in ungefähr einem Monat vorlägen. Obwohl die Strecke Genf - Paris dadurch 150 km länger würde, biete die Verbindung über Chambéry - Lyon viele Vorteile, meinte Minister Besson. Die Strecke Genf - Mâcon führe durch ein schwieriges Gebiet. Im übrigen wurde von der französischen Delegation auf die finanziellen Probleme im Zusammenhang mit verschiedenen Ergänzungsvorschlägen zum TGV-Leitplan verwiesen.



### Schlussfolgerungen

Die Aussprache ergab aus schweizerischer Sicht, dass der Anschluss Basel wahrscheinlich keine besonderen Probleme stellen wird, umso mehr aber die geforderte Linie Genf - Mâcon. Es ist im heutigen Zeitpunkt nicht möglich, eine klare Voraussage zu treffen. Immerhin bietet die Verschiebung der Entscheidung auf März/April die Möglichkeit, die Arbeiten in der französisch-schweizerischen Arbeitsgruppe zu ergänzen und zu vertiefen, und auch auf politischer Ebene weitere Gespräche zu führen.

So sind die Gespräche von Bundespräsident Cotti mit Präsident Mitterand und auch das kommende Treffen mit Premierminister Rocard sehr wichtig.

#### 3. Transitverhandlungen EG - Schweiz

Frankreich hat im Rahmen des EG-Verkehrsministerrates jeweils Verständnis für die Position der Schweiz gezeigt. Diese positive Haltung soll auch unter Minister Besson fortgeführt werden. Dieser versprach jedenfalls, die Anliegen der Schweiz zu unterstützen. Er wies darauf hin, dass er ein spezielles Transitabkommen ausserhalb des EWR befürworte, dass dieses Abkommen aber befristet auf 10 oder 15 Jahre abgeschlossen werden solle.

#### 4. Luftverkehr

Bundesrat Ogi erläuterte das schweizerische Begehren um einen Brückenschlag zu den geltenden EG-Bestimmungen im Luftverkehr. Er verhehlte nicht, dass die Schweiz darüber enttäuscht sei, dass die EG-Verkehrsminister im Sommer 1990 entschieden hatten, solche Verhandlungen vorerst nur mit Schweden und Norwegen zu führen. Da diese Verhandlungen nun kurz vor dem Abschluss stehen, müsse die Schweiz darauf beharren, so rasch als möglich mit der EG verhandeln zu können. Die Schweiz habe auch in der Zwischenzeit auf die europäische Karte gesetzt, so bei der Swissair-Bestellung von Flugzeugen des Typs Airbus in einem Gesamtbetrag von über 2 Mia. SFr.

Verkehrsminister Louis Besson zeigte Verständnis für die schweizerische Haltung und versprach, sich für den Einbezug der Schweiz einzusetzen.



- 4 -

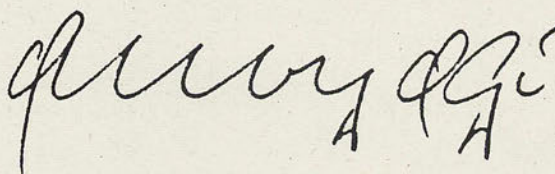
Schweizerischerseits dankte man anschliessend für die geschätzte Unterstützung seitens Frankreichs zugunsten der Kandidatur von Philippe Rochat als Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO. Verkehrsminister Louis Besson stellte auf Anfrage hin die Absicht Frankreichs in Aussicht, zugunsten von Philippe Rochat bei den francophonen afrikanischen Staaten, insbesondere Madagaskar und Senegal, zu intervenieren.

Die französische Seite beklagte sich über die diskriminierende Behandlung der Air France auf dem Flughafen Zürich-Kloten, wo die Air France, im Gegensatz zu den amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften, nicht in den Genuss der Eigenabfertigung kommen könne. Es wurde beschlossen, eine kleine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Zivilluftfahrtsbehörden beider Staaten zu bilden mit dem Ziel, die Angelegenheit bis Ende April 1991 zu bereinigen.

5. Position Genfs und der Romandie

Staatsrat Jean-Philippe Maître lud die beiden Delegationen im Anschluss an die Gespräche zu einem Mittagessen ein. Maître benützte dabei die Gelegenheit die Interessen Genfs und der Romandie am TGV-Anschluss zu erläutern.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi



DÉPARTEMENT FÉDÉRAL  
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Secrétariat général

Berne, le 19 février 1991

- Secrétaire du Secrétaire d'Etat
- Division politique I
- DOI
- DDIP
- Section des frontières et voisinage
- Section des communications

*max Rüttler*

an	VDF	HG	HAL	VEB	a/a
Datum	202				
Visa	VD	W			
EDA		20.02.91		15	
Ref.	<u>s.o. 132.320.</u>				

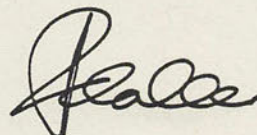
*v.s.o. 621.F.*

*v.s.o. 652.21.F.*

Entretiens du Conseiller fédéral A. Ogi  
avec son homologue français à Genève le 25.1.1991

Pour votre information, vous trouverez ci-joint une note sur la teneur des entretiens précités.

Le Secrétaire général



R. Schaller

Annexe : mentionnée