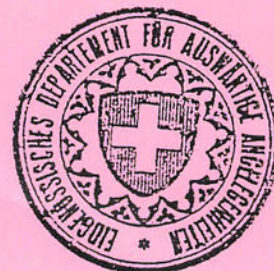


CHIFFRENUR FÜR INTERNEN GEBRAUCH
POUR USAGE INTERNE UNIQUEMENT

- 6. Feb. 1991

8 10



Bundesamt für Aussenwirtschaft	
No.	
EE	777.501
R	- 6. FEB. 1991
Kopie an <i>Kel, meh, oh</i>	
<i>bill, ari, haag</i>	
<i>bcu, Fed</i>	

bonn 05.02.1991 12.15

0041 hhhh

geht an : eda/ evd, integrationsbuero

Kopie an: - eda, politische direktion
 - eda, direktion fuer voelkerrecht
 - eved, qs (herr m. furrer)
 - eved, bav
 - evd, bawi (staatssekretaer blankart, botschafter arioli, dienst fuer freihandelslaender)

direkt via radio/ d/c :

- schweizerische mission bei den eg, bruessel
- schweizerische botschaft, wien

bonner verkehrsministerium
 draengt auf querverbindung zwi-
 schen ewr- und alpentransitver-
 handlungen

1. wenig verstaendnis fuer die verkehrspolitischen realitaeten
 in der schweiz

nachdem staatssekretaer knittels intervention anlaesslich des
 letzten eg-verkehrsministerrates den eindruck hinterlassen
 hatte, die bundesregierung wolle die schweiz mittels querver-
 bindungen zu den ewr-verhandlungen zu einem einlenken bei der
 28-tonnen-limite bewegen, habe ich den fuer den strassenverkehr
 zustaeendigen unterabteilungsleiter im bundesverkehrsministe-
 rium, ministerialdirigent j o e r s s, um eine erlaeuterung
 der deutschen position gebeten.

aus der sicht des verkehrsministeriums besteht ein kla-
 rer zusammenhang zwischen den transit- und den
 ewr-verhandlungen. wer am binnenmarkt teilhaben wolle, der
 duerfe auch in der frage des alpentransits keine sonderpositio-

original ging an: - integrationsbureau
 kopien gingen an: - bawi
 - efta-delegartion genf (mit kurier)
 - vertr. europarat strassburg (mit kurier)
 - eved, qs
 - eved, bav

05.02.91 16.30 -o- mk



wahrheiten gehoere auch die behauptung, die strasse sei lauter als die schiene. die schiene sei ein fossiles verkehrssystem. die umweltbewussten efta-staaten waeren besser beraten, den 'alpenfreundlichen' lkw zu definieren. er habe durchaus verstaendnis, wenn die efta-staaten als schrittmacher fuer eine zukuenftige eg-regelung hohe anforderungen an den umweltgerechten lkw festlegten.

wie sie den aeusserungen von joeress unschwer entnehmen koennen, besteht im bundesverkehrsministerium ein grosser aufklaerungsbedarf. ich kann ihnen deshalb nur empfehlen, den neuen deutschen verkehrsminister und seine engeren mitarbeiter moeglichst rasch zu einem augenschein der verhaeltnisse auf der gotthardachse einzuladen.

2. die nuanciertere haltung des wirtschaftsministeriums

dem vernehmen nach war die unnachgiebige haltung knittels im eg-verkehrsterrat mit dem auswaertigen amt und dem wirtschaftsministerium nicht abgestimmt. das bmv habe, so streit (bmwi), in bonn den ruf, bei der wahl seiner arbeitsmethoden nicht besonders waehlerisch zu sein. im bericht des bmv ueber den letzten eg-verkehrsterrat werde kurz und buendig behauptet, der ratspraesident habe in seiner zusammenfassung der ratsdiskussion das junktim zwischen ewr- und transitverhandlungen akzeptiert.

der leiter des efta-referates im bmwi warnt davor, die ohnehin schwierigen ewr-verhandlungen mit sprengbomben zu versehen. in kommissionskreisen sehe man uebrigens die sprengkraft einer solchen querverbindung. deshalb habe auch niemand darauf so richtig angebissen.

in der wirtschaftspolitischen abteilung, zu der auch ein verkehrspolitisches referat gehoert, sieht man - im unterschied zur europaabteilung - die transitfrage mehr unter dem aspekt des binnenmarktes. dieser habe seine eigenen gesetze. wer am binnenmarkt partizipieren wolle, muesse diese beachten. im wirtschaftsministerium gibt es zur frage, ob die ewr- und transitverhandlungen verknuepft werden sollen, somit noch keine einheitliche meinung.

alle gespraechspartner scheinen aber vom willen beseelt, in zukunft in der transitfrage nicht mehr von den verkehrspolitischen launen oesterrichts abhaengig zu sein. insofern kommt man um die feststellung nicht herum, dass das ganze alpentransittheater weitgehend von unserem oestlichen nachbar angezettelt wurde. die eg konnte waehrend jahrzehnten mit den schweizerischen vorschriften leben, ohne dass sie zu einem groesseren streitobjekt emporstilisiert wurden.

3. guenther krause : ein verkehrsminister mit mehr verstaendnis fuer die oekologischen belange ?

der ehemalige ddr-staatssekretaer und cdu-volkskammerfraktionschef, der am 18. januar als neuer verkehrsminister vereidigt wurde, haette sich lieber an der spitze eines aufbauministeriums fuer die neuen bundeslaender gesehen. ihm war in der ehemaligen ddr bekanntlich die aufgabe zugefallen, den staatsver-

nen fuer sich in anspruch nehmen. denn der verkehr bilde ein wesentliches element des europaeischen wirtschaftsraumes. die alpen duerften nicht zu einem riegel fuer den eg-binnenmarkt werden.

wenn jedes land seine besondere situation in abweichender weise von den spielregeln des binnenmarktes beruecksichtigt haben moechte, so wuerde vom gemeinsamen markt nicht viel uebrigbleiben. der verkehrsmarkt draenge geradezu auf gleiche bedingungen. deshalb sei es nicht denkbar, fuer ein segment - den alpentransit - auf dauer besondere regeln zu schaffen.

dass in den ewr-verhandlungen auf den alpentransit 'geistig' ruecksicht genommen werde, sei keine ungebuehrliche forderung, um so weniger als es auf seiten der efta ja auch k a n d i - d a t e n fuer einen e g - b e i t r i t t gebe.

das bonner verkehrsministerium hat erst dieser tage aus bruessel den vorentwurf fuer ein transitabkommen zwischen der schweiz und der eg erhalten. ohne den inhalt des abkommens bereits im detail analysiert zu haben, erklart joerss ohne umschweife, eine generelle 28-tonnen-limite sei fuer ihn nicht akzeptabel. die immer restriktivere politik oesterreichs in der alpentransitfrage habe zur folge, dass das bmv jetzt auch die schweiz mehr ins visier nehmen muesse. der oesterreichische verkehrsminister s t r e i c h e r habe vergangene woche in bruessel ein konzept vorgestellt, das den lkw-verkehr ueber den b r e n n e r von heute 4500 lkw's auf 2000 lkw's im jahr 2000 verringern moechte. wenn oesterreich auf eine vermindernung des transitverkehrs ueber den brenner hinarbeite, so muesse die schweiz, die wegen ihrer 28-tonnen-gewichtslimite u m w e g - v e r k e h r ueber den brenner verursaecht, ein groesseres transitabkommen bewaeltigen.

ein gerechteres 'burden sharing' erblickt joerss in der zulassung von 40-tonnen-lkw's. in recht unverbildener weise kritisiert er die 'politischen halbwaehrheiten', die im zusammenhang mit der schweizerischen gewichtsbeschraenkung fuer lkw's verbreitet wuerden. dass die 28-tonnen-beschraenkung bei gleichem transportaufkommen mehr laerm und abgase verursaecht, werde von jenen politischen kreisen, die mehr psycho- als umweltpolitik betreiben, absichtlich verschwiegen. als wenig koensequent empfindet joerss die doppelzulassung der lkw's schweizerischer fuhrunternehmen. die lkw's, die in der eg mit 40 tonnen verkehrten, truegen in der schweiz einfach etwas weniger ladung. es seien aber genau dieselben lkw's.

in den bereich der 'psychopolitik' gehoere auch das oesterreichische n a c h t f a h r v e r b o t. seit dieses dekretiert wurde, quaele sich der schwerverkehr tagsueber ueber den brenner. dabei sei wissenschaftlich erwiesen, dass die abgase am tag schaedlicher seien als in der nacht.

die v e r t e u f e l u n g des lkw's, der zu einem umweltungetuem aufgebauscht werde, muesse aufhoeren. zu den h a l b -

trag zur wirtschafts- und waehrungsunion und anschliessend den einigungsvertrag auszuhandeln. dies verschaffte ihm breite fachkenntnisse, die er nun in seine politische arbeit einbringen wird.

guenther krause sehe sich, so joeress, als hauptrepraesentant der neuen bundeslaender. er werde ueber den verkehr hinaus, auch po-

litische themen, die fuer die neuen bundeslaender von besonderem belang sind, aufgreifen. eine der ersten instruktionen, die er erteilt habe, sei die personelle verstaerkung der berliner aus- senstelle des bmv gewesen.

aber auch als verkehrsminister wird sich krause mit aufgaben befassen, die fuer seine heimat zentrale bedeutung haben. die fehlenden oder ungenuegenden ost-west-verbindungen in die neuen bundeslaender muessen rasch ausgebaut werden.

welches wird die haltung krauses in der a l p e n t r a n - s i t f r a g e sein ?

krause gilt als umweltbewusst, so dass die oekologie in der deutschen verkehrspolitik in zukunft mehr beachtung finden duerfte. allerdings wird auch er den rueden druck des deutschen fuhrgewerbes zu spueren bekommen. mit ersten hinweisen auf seine haltung in der transitfrage kann beim naechsten lunch der eg-verkehrsminister, zu dem auch bundesrat ogi eingeladen wurde, gerechnet werden. eric martin.

ambasuisse