



p A. M. 10.51.

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

Nicht an die Presse
Informationsnotiz

3003 Bern, 12. Februar 1990

An den Bundesrat

Besuch von Bundesrat Adolf Ogi in Brüssel -
Gespräche mit EG-Kommissar Karel van Miert und dem
belgischen Verkehrsminister Jean-Luc Dehaene,
sowie Teilnahme an der Verkehrsmesse Euromodal 90

1. Besuch von Euromodal 90

Erstmals fanden sich die Eisenbahngesellschaften zur gemeinsamen Organisation einer Ausstellung und eines Symposiums über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse zusammen. Weil die Schweiz sowohl den kombinierten Verkehr, wie auch eine verstärkte Koordination unter den europäischen Bahnen intensiv unterstützt, entschloss sich der Unterzeichnende, an diesem Symposium das Schlussreferat zu halten (Referat liegt bei).

Dieser Auftritt gab Gelegenheit, eine breite internationale Öffentlichkeit über die Schweizer Transitidee, sowie über unsere Vorschläge zu informieren. Andererseits gab die Ausstellung auch die Möglichkeit, sich über die neuesten technischen Entwicklungen auf diesem Gebiet ins Bild zu setzen. Dabei konnten einige interessante Fachleute in der Ausstellung getroffen werden. So der Generaldirektor der französischen Staatsbahnen SNCF, Jacques Fournier, mit dem auch der bevorstehende Entscheidung über die TGV-Linienführung in Frankreich diskutiert wurde.

2. Bilaterale Gespräche

Der Unterzeichnende nahm die Gelegenheit wahr, in Brüssel auch bilaterale Gespräche ausserhalb der Ausstellung zu führen. Er traf den belgischen Verkehrsminister Jean-Luc Dehaene, sowie EG-Kommissar Karel van Miert. Bei beiden Gesprächen stand der Transitverkehr im Vordergrund.

2.1 Gespräch mit EG-Kommissar Karel van Miert

Der Unterzeichnende dankte Kommissar van Miert vorerst für das verständnisvolle Einlenken des EG-Verkehrsministerrates vom 4./5. Dezember 1989 auf einen Kurs, der den kombinierten Verkehr stärker fördert und nicht mehr den Strassentransitkorridor als eine unerlässliche Bedingung für ein Transitabkommen EG-Schweiz anpeilt.

Dann erklärte der Unterzeichnende, dass die Schweiz als Geste des guten Willens und des Entgegenkommens bereit sei, per 10. Februar 1990 auf die 20fränkige Bewilligungsgebühr für Fahrzeuge mit Uebergewicht in der Grenzzone zu verzichten, gemäss Absprache im Bundesrat vom 31. Januar 1990. Kommissar van Miert war sehr erfreut über dieses Entgegenkommen und mass dieser politischen Geste ein gewisses Gewicht bei für die Verhandlungen EG - Schweiz.

Was den Inhalt dieser Verhandlungen betrifft, bestätigte Kommissar van Miert die Resultate des letzten EG-Verkehrsministerrates. Es sei nun nötig, die Verhandlungen auf technischer und politischer Ebene voranzutreiben. Zu diesem Zwecke wird sich eine Arbeitsgruppe Schweiz - EG am 8./9. Februar treffen. Der Förderung des kombinierten Verkehrs in Europa müsse nun absolute Priorität zukommen ("la priorité des priorités"), erklärte van Miert sowohl

an diesem Treffen, wie auch in seiner Rede am Euromodal 90.

Im übrigen bedauerte Kommissar van Miert die immer noch nicht bereinigte Situation in Sachen Nachtfahrverbot zwischen der BRD, Oesterreich und Italien. Zwar hätten die betroffenen Länder einem Vermittlungsvorschlag des EG-Kommissars bereits zugestimmt, aber nun habe sich die Situation doch wieder zugespitzt. Es sei wichtig, dass das Problem gemeinsam gelöst werde, damit die Kette von Massnahmen und Gegenmassnahmen endlich abreisse, meinten beide Gesprächspartner übereinstimmend. Der Unterzeichnende stellte seine Vermittlerdienste zur Verfügung.

2.2 Gespräche mit dem belgischen Verkehrsminister Jean-Luc Dehaene

Der belgische Verkehrsminister Dehaene ist einer der zentralen Politiker, sowohl im belgischen Kabinett - er ist Vizeministerpräsident - wie auch im EG-Verkehrsministererrat. Der Unterzeichnende besprach mit ihm den Stand der Transitgespräche, und legte ihm die Ausbaupläne der Schweiz im Transitverkehr und im öffentlichen Verkehr generell dar.

Minister Dehaene zeigte ein grosses Interesse für das Angebot der Schweiz, vor allem für das 1,4 Mrd.-Paket der Uebergangslösung. Dabei betonte der Unterzeichnende, dass gewisse Leistungen (z.B. die dritte Schiene Lötschberg) von Gegenleistungen und Zugeständnissen der EG abhingen. Minister Dehaene versprach, die Schweiz bei den Harmonisierungsbemühungen betreffend Ausmasse der Transportgefässe an der CEMT zu unterstützen. Er betonte die Bedeutung des kombinierten Verkehrs gerade auch im Transit.

Als zweites Traktandum wurde der europäische TGV-Plan diskutiert. Dabei betonte der Unterzeichnende, dass die Schweiz nicht umfahren werden dürfe. Dass Städte wie Genf

und Basel als Eingangstore der Schweiz auf einen TGV-Anschluss angewiesen seien. Minister Dehaene zeigte für dieses Anliegen viel Verständnis und bedauerte, dass das TGV-Netz nicht europäisch organisiert werde, sondern nach wie vor in den Händen einzelner nationaler Bahnen und Staaten liege.

Der Unterzeichnende lud Minister Dehaene in die Schweiz ein, um ihm an Ort und Stelle die Transitproblematik zu zeigen. Dieser Besuch wird voraussichtlich im Mai dieses Jahres stattfinden.

3. Fazit:

Die Ausstellung und das Symposium Euromodal 90 war ein geeigneter Anlass, die Idee des kombinierten Verkehrs in ganz Europa durchzusetzen. Die Schweiz konnte dabei die Rolle als Testland und als aktiver Partner im Transitverkehr unterstreichen.

Die bilateralen Gespräche bestätigten den eingetretenen Stimmungswandel in Europa bezüglich der Rolle der Schweiz im Transitverkehr. Der Verzicht auf die 20fränkige Uebergewichtsgebühr im Grenzverkehr wird innerhalb der EG offenbar als positives Zeichen gewertet. Der Verzicht auf diese Gebühr hat somit seinen Zweck erreicht. Der Unterzeichnende hat am 5. Februar 1990 die Aufhebung der Gebühr auch dem italienischen und dem bundesdeutschen Verkehrsminister telefonisch mitgeteilt. Beide Minister reagierten ebenfalls sehr positiv darauf. Dies dürfte den Weiterverlauf der EG-Gespräche vorteilhaft beeinflussen.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist 1.2.1990, 16.30 Uhr

DER GÜTERVERKEHR IM EUROPA VON MORGEN

S c h l u s s r e f e r a t

v o n

BUNDESRAT ADOLF OGI

Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartementes

Symposium Euromodal

in Brüssel

Brüssel, 1. Februar 1990

Meine Damen und Herren, es ist zwar eine Ehre, das Schlussreferat an einer solchen Veranstaltung zu halten.

1. Einleitung

Aber das benötigt auch etwas Einfühlungsvermögen - weil es eben das Referat am Schlusse ist.

Denn nach anderthalb Tagen Symposium ist auch beim gut trainierten Teilnehmer in der Regel die Grenze der Aufnahmefähigkeit erreicht.

Manch einer hat dann den Eindruck, dass die Themen erschöpfend, wenn nicht gar bis zur Erschöpfung behandelt worden sind.

Und nun kommt zu guter letzt nach allen Praktikern und den Wissenschaftlern auch noch ein Politiker, der sagt, wie es ist oder wie es wirklich sein sollte.

Dazu noch ein Politiker aus der Schweiz - als ob man nicht schon genug Aerger mit den Schweizern hätte...

- 28 Tonnen-Limite,
- Nachtfahrverbot,
- Schwerverkehrsabgabe als Reizwörter.

Dass Sie mir trotzdem aufmerksam zuhören, zeigt, dass dieses Symposium noch nicht alle Fragen erschöpfend beantwortet hat.

Dass also wegen der vielfältigen Gestaltung dieses Anlasses immer noch ein waches Interesse besteht.

Den Veranstaltern gebührt dafür Lob und Anerkennung.

Und Ihre Anwesenheit und Ihr Interesse offenbart auch Ihre Toleranz und Ihr Verständnis der Schweiz gegenüber.

Der Schweiz, die sich im Verkehrssektor nicht als Sonderfall sieht.

Auch wenn das hie und da behauptet wird.

Sondern als Testfall, quasi als Testland und als Vorreiter für die moderne Transportphilosophie.

Für die Idee des konsequent ausgebauten kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse.

Wir wollen also nicht Hürden aufstellen für den Verkehr im Binnenmarkt Europas.

Im Gegenteil, wir bieten Alternativen an.

2. Die Schweiz als Testland für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse

- 3 -

Alternativen, die den Nord-Süd-Verkehr im Binnenmarkt Europas erst bewältigen helfen.

Alternativen, die den Verkehrsinfarkt verhindern.

Alternativen, die kurzfristig zwar gewisse Schwierigkeiten bereiten.

Alternativen, die langfristig aber der einzige Weg sind, um die internationalen Verkehrsströme in den Griff zu bekommen.

Es wird ab und zu gesagt, der Schweizer Verkehrsminister Ogi sei ein Verkehrsprophet, der mit seiner Philosophie durch die Lande ziehe.

Weit gefehlt, ich komme mir eher wie ein Apotheker vor, der dem hartnäckigen Patienten Europa ein Medikament geben will, das langfristig wirkt, während sich der Patient bereits in den nächsten paar Stunden Heilung erhofft.

Das ist nicht möglich.

Kurzfristig ist da nichts zu holen.

Denn wir stehen vor einem Verkehrsinfarkt - allzulange wurde nichts Entscheidendes getan.

- 4 -

Allzulange versuchte man diesen Infarkt mit Kamillentee zu behandeln.

Daher ist es nun höchste Zeit, zu handeln.

Daher ist es höchste Zeit endlich etwas Mutiges zu tun in Europa und für Europa.

Aber wir haben nicht nur Pläne und Konzepte, sondern wir handeln auch kurzfristig, geben auch Handfestes.

Deshalb erlassen wir den ausländischen Lastwagen die Uebergewichtsgebühr.

Das heisst, ab 10. Februar 1990 werden zu schwere ausländische LKW's keine 20 Franken mehr bezahlen müssen für ihre Fahrten in unserer Grenzzone.

Das hat die Schweizer Regierung gestern beschlossen.

Auch das ein Zeichen des guten Willens.

* * *

"L'Europe se construit par le transport", hat Präsident Mitterand letztes Jahr bei einer CEMT-Tagung in Paris einmal gesagt.

3. Neue Verkehrswege
für ein neues Europa

Hélas, wie recht er hat.

Vor allem jetzt mit der Oeffnung Ost-europas!

Diese Länder können sich nur dann wirtschaftlich entwickeln, wenn ihre Verkehrswege effizient und modern werden.

Diese Länder können sich nur dann in Europa integrieren, wenn sie zu Land, zu Wasser und per Luft optimal erschlossen sind.

Es waren ja nicht Waffen, die die Mauern im Osten zum Einstürzen gebracht haben, sondern es war die Information.

Und es werden nicht schöne Worte und papierene Programme sein, die Ost und West tatsächlich verbinden, sondern es werden neue, moderne Verkehrswege sein.

Daher beginnt jetzt nach all dem Jubilieren die Knochenarbeit.

Im Osten, aber auch hier im Westen.

Wir brauchen endlich ein europäisches Verkehrskonzept.

Eine europäische Verkehrspolitik, die diesen Namen auch verdient.

Die EG ist hier ganz besonders gefordert.

Denn punkto gemeinsamem modernem Infrastrukturprogramm, punkto grenzüberschreitender Koordination sind wir noch arg im Rückstand!

So gesehen ist die Oeffnung des Ostens eine Herausforderung für uns.

Ein Challenge im guten englischen Sinn.

Und da kann ich nur ausrufen:
Let us go for it!

Was heisst das aber konkret?

Es heisst, dass wir einige Sünden einsehen und zugeben müssen.

Nur vier seien erwähnt.

Erstens muss der Glaubenskrieg zwischen Auto und Schiene aufhören!

Es ist im Europa 1990 immer noch gang und gäbe, ein Land der Verkehrsfeindlichkeit zu bezichtigen, wenn es in irgend einer Weise den Lastwagentransport auf der Strasse etwas einschränkt.

Dabei können sich Bahn und Lastwagen geradezu ideal ergänzen.

Zweitens trägt die Androhung von Lastwagenkriegen wenig zur Lösung der anstehenden Probleme bei.

4. Miteinander statt
Gegeneinander: Die vier
verkehrspolitischen
Sünden

Das Vokabular der Verkehrsminister sollte nicht demjenigen früherer Kriegsminister entsprechen.

Ein Miteinander statt Gegeneinander ist nun wirklich das Gebot der Stunde.

Drittens müssen die Bahnen moderner, effizienter, aber auch unbürokratischer werden.

Nicht teure nationale Inselobjekte sind gefragt, sondern eine Effizienzsteigerung der Bahn auf allen Ebenen und Dimensionen.

Im Regionalverkehr, der vielerorts zugunsten der grossen Linien vernachlässigt wird.

Im Bahngüterverkehr, der nicht zuletzt wegen dem Ausbau des Personenverkehrs vielerorts noch ein Schattendasein fristet.

Und viertens müssen wir den Bahnen auch eine bessere, modernere Infrastruktur geben.

Da sind wir Politiker besonders angesprochen.

Wir lassen unsere schönen, neuen Züge immer noch auf einer Infrastruktur der Jahrhundertwende rollen.

- 8 -

Wir haben Milliarden in Strassen investiert.

In der Schweiz ganze 40 Milliarden - dabei aber die Schiene vernachlässigt.

Das ist nicht fair.

Das ist nicht klug.

Das muss sich ändern.

* * *

Und damit komme ich zum Forderungskatalog an den zukünftigen Güterverkehr in Europa.

Auch hier gibt es wieder vier Punkte:

Erstens muss sich die Mentalität ändern.

In den Bahnunternehmen selbst, aber auch den Bahnen gegenüber.

Denn die Bahn ist nicht mehr die gute alte Tante, der man gewisse Marotten, Nachlässigkeiten und Ineffizienz verzeiht.

Nein, der Bahn gehört die Zukunft!

Wir müssen das erkennen.

Wir müssen die Bahnen aber auch entsprechend unter Leistungsdruck setzen.

5. Europas Güterverkehr
der Zukunft: Was ändern
muss

Die vier Forderungen der
Schweiz

Und wir müssen den Bahnen natürlich entsprechend helfen.

Zweitens müssen wir die Infrastruktur dieser modernen Bahn anpassen.

Ich habe diesen Punkt vorhin bereits erläutert und werde beim Beispiel Schweiz nochmals darauf zurückkommen.

Drittens ist eine internationale Koordination dringend notwendig.

Noch sind die einzelnen Bahnen kleine oder grosse Königtümer.

Sympathisch zwar, aber doch mit klaren Grenzen.

Auch hier müssen wir umdenken.

Richtung Europäische Bahn.

Aber wir müssen auch viel mehr tun für die internationale Koordination gerade im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse.

Zum Beispiel müssen die Ausmasse der Container und der LKW's weltweit angepasst werden.

Harmonisierung heisst das Schlüsselwort.

Sonst bauen wir ewig Eisenbahntunnels und Strassen, die nach ein paar Jahren bereits zu klein sind für die modernsten Transportgefässe.

Auch braucht es mehr Koordination, um Leerfahrten zu vermeiden.

Durch unsere Alpen fährt fast jeder dritte Camion leer - das ist sinnlos.

Ueberhaupt gilt es, Verkehrsbewegungen, die unnötig sind, zu vermeiden.

In Deutschland geerntete Kartoffeln nach Italien zum Waschen zu bringen, um sie dann wieder in Deutschland zu verpacken - das ist doch blanker Unsinn.

Der EG-Binnenmarkt darf nicht heissen, dass man Elemente eines Kühlschranks in fünf verschiedenen europäischen Ländern herstellt und ihn dann im sechsten Land zusammenstellt.

Mit entsprechenden Transporten.

Denn Verkehr ist stets eine Belastung für Umwelt und Bevölkerung.

Wie er auch immer geartet ist.

Und das bringt mich zur vierten Forderung.

Derjenigen der umweltgerechten Abwicklung des Verkehrs.

Der Verkehr belastet die Umwelt.

Das CO₂-Problem ist zu einem grossen Teil ein Verkehrsproblem.

Je mehr Diesel und Benzin, desto mehr CO₂!

Die Opposition in den Alpentälern gegen den Transitverkehr kommt nicht von ungefähr - diese Leute haben Nase und Ohren voll vom Verkehr.

Vor allem vom Strassenverkehr.

Hier muss die umweltfreundlichste Art des Verkehrs gefunden werden.

Hier muss die Strasse entlastet werden.

Zum Beispiel mit dem kombinierten Verkehr.

Zum Beispiel mit Basistunneln.

Umweltschutz ist mehr als eine moderne Forderung.

Im Europa von morgen müssen die Umweltauflagen und Bestrebungen harmonisiert werden.

Aber nicht auf einem tiefen Niveau,
sondern auf einem hohen.

So ist die Schweiz nicht bereit, ihren
hohen Umweltschutzstandard bei der
europäischen Zusammenarbeit dem tiefe-
ren Niveau von EG-Staaten anzupassen.

Und das gilt vor allem auch für den
Verkehr im Alpenraum.

Wir dürfen mit unseren Alpen nicht um-
gehen, als ob neue nachwachsen würden,
wenn wir diesen Alpenraum einmal ver-
schandelt haben!

Wie wir generell mit unserem Planeten
nicht umspringen dürfen, als ob wir
noch einen zweiten in Reserve hätten!

Es ist deshalb erfreulich, ein wach-
sendes Umweltbewusstsein gerade auch
innerhalb der EG zu sehen.

6. Europa braucht ein Verkehrskonzept

Und gerade auch im Bereich des
Transitverkehrs.

Das ist aber auch nötig.

Denn wie Sie hier in Brüssel gehört
haben, zeigt die Kearney-Studie klar,
dass bereits im Jahre 2005 die tradi-
tionellen Verkehrsträger das Verkehrs-
aufkommen nicht mehr bewältigen kön-
nen.

Und wir wissen auch, dass sich der Verkehr durch die Alpen in den nächsten 20 Jahren verdoppeln wird.

Für all das braucht es eben ein europäisches Verkehrskonzept.

Es ist genug davon geredet worden, nun muss man es konkret entwerfen und realisieren.

Das ist unsere Forderung an Europa, an die EG.

* * *

In Abwandlung des Kennedy-Zitats wollen wir Schweizer aber nicht nur fragen, was Europa für uns tun kann, sondern wir wollen vor allem auch fragen, was wir für Europa tun können.

Daher erläutere ich zum Schluss noch kurz unser Angebot.

Die Schweiz ist seit je ein Transitland.

Die Ihnen sicher bestbekannte Geschichte Wilhelm Tells und unserer Staatsgründung vor bald 700 Jahren spielte vor diesem Hintergrund.

Dabei hat die Schweiz diese Rolle als Transitland stets wahrgenommen.

7. Wie sich die Schweiz
verkehrspolitisch für
Europa engagiert

Und wir spielen sie auch heute noch - wir transitieren gleich viele Güter im Nord-Süd-Verkehr wie Oesterreich zum Beispiel.

Wir sind uns dieser Transit-Verantwortung bewusst.

Allerdings wollen wir sie stets nach unserer Façon erfüllen, aber so, dass es auch Europa optimal dient...

Also durchaus modern und effizient, aber umweltgerecht.

Also durchaus nachfrageorientiert, aber kapazitätsgerecht.

Also durchaus auch nicht autofeindlich.

Das zeigt der erwähnte Beschluss der Schweizer Regierung von gestern, für ausländische Fahrzeuge mit Uebergewicht in der Grenzzone die 20 Franken-Gebühr abzuschaffen.

Aber alles muss unserer Topographie, unserer Natur entsprechen.

Denn der Transit führt durch enge Bergtäler und durch eine verletzliche Natur.

Man kann das nicht mit anderen Transitrouten in Europa vergleichen.

Oder um es mit den Worten meines österreichischen Verkehrsministerkollegen Streicher zu sagen:

Mit noch so schönen politischen Resolutionen können Sie nicht aus den Alpen eine niederrheinische Tiefebene machen.

Das heisst, wir können nicht mehr Lastwagen durch unsere Alpentäler lassen, weil wir unsere Autobahnen nicht weiter ausbauen können.

Die Kapazitäten dazu sind schlicht nicht vorhanden.

Würden wir Forderungen nach einem Strassentransitkorridor nachgeben, wäre der Verkehrsinfarkt programmiert.

Leidtragende wären unter anderem die Touristen, die zum Beispiel aus Belgien, Holland, Dänemark oder Deutschland nach Italien in die Ferien fahren.

Für sie würden unsere Autobahnen, die wir für Milliarden gebaut haben, zu Staubahnen.

Deshalb mussten wir eine Alternative zur Strasse finden.

Eine Alternative auf der Schiene und im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse.

Dabei investieren wir nach folgenden vier Schwerpunkten.

Erstens Bau der Bahn 2000.

Damit wollen wir die Verkehrsprobleme innerhalb der Schweiz lösen.

Dabei wollen wir nicht nur an die grossen Achsen und Städte denken, sondern auch an die Erschliessung der Regionen.

Denn was nützen die schönsten internationalen Verbindungen in die europäischen Zentren, wenn die Provinz davon ausgeschlossen ist?

Diese Arbeiten haben wir in Angriff genommen.

Dann werden wir als zweites die Neue Alpentransversale NEAT bauen.

Sie wird eine Schnellbahn durch die Alpen sein.

Auf zwei Achsen notabene:

Durch den Gotthard und auf der Achse Lötschberg/Simplon.

Dabei gehen wir zeitlich in drei Schritten vor.

Zuerst vervierfachen wir die Kapazität im kombinierten Verkehr auf der bestehenden Strecke.

Das heisst, 1994 werden wir 470'000 Sendungen pro Jahr durch unser Land bringen können.

Das heisst, 470'000 Sendungen können von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.

Dies sofern der Lötschberg angepasst wird und sofern die EG die Forderung nach einem 40-Tonnen-Korridor endgültig fallen lässt.

Das entspricht einer Erhöhung der Transportkapazität von 3,4 auf 10 Millionen Tonnen.

Und das ergibt bis 1994 eine tägliche Verlagerung von gegen 2'000 LKW von der Strasse auf die Schiene.

Und falls die EG gewisse Bedingungen der Schweiz erfüllt, werden wir im Lötschberg noch eine dritte Schiene legen.

Damit könnten wir im begleiteten kombinierten Verkehr auch 4 m hohe Lastwagen per Huckepack transportieren.

8. Transitverkehr:
Kapazitätssteigerung
in drei Schritten

Der zweite Schritt wäre dann im Rahmen der NEAT etwa um das Jahr 2000 der Basistunnel von 28 km durch den Lötschberg mit einem entsprechenden Ausbau der Simplonstrecke.

Punkto Simplon hoffen wir, dass Frankreich in seinen bevorstehenden Bahnentscheiden Genf und damit die Simplonstrecke berücksichtigen wird.

Zum Beispiel mit der TGV-Linie Mâcon - Bourg-en-Bresse - Genf.

Als dritter Schritt der NEAT würde dann ca. 2010 der Gotthardbasistunnel mit 49 km Länge fertiggestellt.

Der Entscheid zugunsten der NEAT dokumentiert den guten Willen der Schweizer Regierung, das ihrige für den EG-Binnenmarkt beizutragen.

Drittens schliesst die Schweiz dann die noch bestehenden Lücken im Nationalstrassennetz.

Wir haben heute bereits ein Autobahnnetz von 1500 km.

Das engste Autobahnnetz in Europa wohlverstanden.

Damit wird ein 40 Milliarden-Bauwerk fertiggestellt, das dem europäischen Strassenverkehr sowohl von Nord nach Süd wie von Ost nach West dient.

Darüber wird am 1. April allerdings noch das Volk befinden müssen.

Und als vierte Priorität werden wir den Agglomerationsverkehr bei den Städten fördern.

Dabei gehen wir in der Verkehrspolitik nach folgenden vier Prinzipien vor:

9. Die Prinzipien der Schweizer Verkehrs-
politik

- Freie Wahl der Verkehrsmittel.

Das heisst, wir müssen in unserem Land mit vielen Berg- und Randgebieten weiterhin auf das Auto abstellen können.

- Priorität des öffentlichen Verkehrs.

Das heisst Verlagerung von Strasse auf Schiene.

- Bewältigung des Mehrverkehrs nach unserer Façon.

Das heisst, so dass es ein Alpenland wie die Schweiz verkraften kann.

- Und viertens als Testland Europas für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse.

Für die Realisierung dieser Verkehrsphilosophie brauchen wir viel Geld, viel Ideen und viel Mut.

10. Schlussfolgerungen:
Wir brauchen Geld, Ideen
und Mut.

Ich bin überzeugt, dass wir die nötigen Ideen hier in diesem Teil Europas zu Genüge haben, und dann wird man auch die Finanzierung ermöglichen.

Aber ob wir auch den nötigen Mut haben, da bin ich manchmal nicht so sicher.

Wir sind vielerorts kleinmütig geworden.

Wir sind zu Neinsagern geworden.

Aber Nein ist nie das Schlüsselwort zur Lösung von Problemen.

Auch nicht von Verkehrsproblemen.

Deshalb rufe ich Sie im Namen der Schweizer Regierung auf, das Verkehrskonzept Europas anzupacken.

Die Transitprobleme ganz konkret und gemeinsam mit den Alpenländern zu lösen.

Nur so haben die geplanten Investitionen der Schweiz für einen wirkungsvollen kombinierten Verkehr in Europa einen Sinn.

- 21 -

Nur so können wir dann auch den europäischen Verkehrsarm nach Osten stärken.

Nur so können die 90er Jahre das Jahrzehnt Europas werden.

Monsieur Alain Poinssot, directeur de la SNCF, a dit une fois :

"On ne fait pas une telle opération si elle ne met pas toutes les chances de son côté pour être un succès.

Dans ce domaine, on fait bien ou on ne fait pas, mais on ne fait pas à moitié."

Monsieur Poinssot l'a dit en parlant d'Euromodal 90.

Et il a réussi - c'était un succès.

J'aimerais reprendre les mêmes paroles pour le transport combiné en Europe.

Mettons toutes les chances de notre côté pour obtenir le succès.

Faisons bien, faisons l'optimum - mais ne faisons pas à moitié.