

diktiert von: MA

Ref. 063.71 (S)

~~xxxxxxx~~

visiert von: MA

TELEGRAMM-AUSGANG Nr. *78*

chiffriert

übermittelt von: NJ/

~~xxxxxxx~~

via Telex

*UR*Empfänger: Botschafter
Kellenberger

Datum: 15.03.1991 Zeit: 18.00

Bonn 15.03.1991 18.00 U R G E N T

78
77 HHHHH(((
UR BERNEDAUR
• AMRONRF

Für Botschafter Kellenberger, EDA/EVD Integrationsbüro

Besuch von Bundesrat Ogi bei Verkehrsminister Krause :
Beitrag für Wochentelex*1/10*
LT, MAH
circ. dipl.

Bundesrat Ogi traf am 15.3. erstmals mit dem neuen deutschen Verkehrsminister Krause in Bonn zusammen. Ogi informierte über die schweizerischen Transitmassnahmen zur Entlastung der Strasse. Zwischen den beiden Ministern herrschte Einvernehmen über die mittel- und langfristigen Konzepte, um den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Im kurzfristigen Bereich gingen die Meinungen auseinander. Krause bezeichnete das schweizerische Angebot im Huckepack-Verkehr bis 1995 als nicht ausreichend, um das mit der Vollendung des EG-Binnenmarktes verbundene Transitaufkommen zu bewältigen. Die Bundesrepublik könne unter diesen Umständen die schweizerische Gewichtsbeschränkung von 28 Tonnen nicht akzeptieren. Die Schweiz müsse einen Teil des österreichischen Umwegverkehrs übernehmen.

Bundesrat Ogi konterte mit dem Hinweis, die Schweiz sei bereit, ihren Anteil im Alpentransitverkehr zu bewältigen. Das Transitvolumen soll jedes Jahr um 10 Prozent zunehmen.

Krause bezeichnete die 28-Tonnen-Regelung als ein schweizerisches Eigentor, wenn auf Grund der österreichischen Plafonierung eine ständig wachsende Anzahl von Lastwagen durch die Schweiz fahren werde. Unser Land wäre besser beraten, den nicht-umweltfreundlichen Schwerverkehr zu beschränken, als an der 28-Tonnen-Gewichtslimite festzuhalten. Eine auf die Begrenzung der Schadstoffe ausgerichtete Transitpolitik wäre auch für die Industrie ein ~~en~~ Anreiz, emissionsfreundlichere Lastwagen zu produzieren.

Die Frage, von welchem Ausgangsplafond die Bundesrepublik für die Reduzierung des besonders umweltbelastenden Schwerverkehrs ausgehe, blieb unbeantwortet. Für die Bundesrepublik dürfte dieses Konzept übrigens nur dann von Interesse sein, wenn die Schweiz insgesamt ein grösseres Transitaufkommen bewältigt, als dies heute der Fall ist.

Bundesrat Ogi liess bei der Gewichtsbeschränkung mit dem Hinweis auf die schweizerische Referendumsdemokratie nicht die geringste Konzessionsbereitschaft erkennen. Er plädierte für einen raschen Abschluss der bilateralen Transitverhandlungen mit der EG. Ohne eine sofortige Integration der Transitverhandlung in die EWR-Verhandlungen zu fordern, liess Krause durchblicken, dass es letztlich darauf hinauslaufen werde. Vorläufig habe aber das um sechs Monate verlängerte Mandat für die Verkehrsverhandlungen weiterhin Bestand.



Das Gespräch zwischen den beiden Ministern wurde in sehr offener Weise geführt. Die Meinungsunterschiede im kurzfristigen Bereich wurden in keiner Weise beschönigt. Das Gespräch brachte keine Annäherung der unterschiedlichen Standpunkte im kurzfristigen Bereich. Eric Martin.