

**CHIFFRE**NUR FÜR INTERNEN GEBRAUCH  
POUR USAGE INTERNE UNIQUEMENT

Bundesamt für A	
No.	
EE	777.500
R	- 5. SEP. 1990
Kopie an <i>Salbam Fedl d'ri</i>	

- 5. Sep. 1990 8 20

bonn 04.09.1990 15.30

00214 hhhh

geht an : - eda/evd, integrationsbuero  
 - eda, politische direktion  
 - eda, direktion fuer voelkerrecht  
 - evd, bawi, dienst fuer freihandelslaender  
 - eved, generalsekretariat  
 - eved, bundesamt fuer verkehr

kopie direkt via d/c : - schweizerische botschaft in wien,  
 rom  
 - schweizerische mission bei den eg,  
 bruessel

bonn, den 4. september 1990 - ma/nj

w e r d e n d i e a l p e n z u e i n e m r i e g e l  
 f u e r d e n e g - b i n n e n m a r k t ?

(mein wirtschaftsrat hat sich bei ministerialdirigent  
 j o e r s s , dem leiter der unterabteilung 'verkehrs-  
 politische grundsatzfragen', erkundigt, welche aufnahme die antwort  
 von b u n d e s r a t o g i auf minister zimmermanns ersu-  
 chen nach einer befristeten zulassung von 40-tonnen-fahrzeu-  
 gen auf der n2 im bundesverkehrsministerium gefunden hat).

der beschluss des bundsrates, einen 40-tonnen-korridor auf  
 der gotthard-route auch voruebergehend nicht zuzulassen, hat  
 im bmv keine ueberraschung ausgelocst. im grunde genommen, so  
 erklart joerss ziemlich unverbluemt, seien sowohl das begehren  
 von minister zimmermann wie auch die abschlaegige antwort bun-  
 desrat ogis reine a l i b i - u e b u n g e n .

die schweiz habe es sich mit ihrer ablehnung einmal mehr  
 leicht gemacht. unzutreffend sei die von streicher uebernomme-  
 ne behauptung, die osterreichischen bundesbahnen verfuegten im  
 kombinierten verkehr ueber freie kapazitaeten von 600 lastwa-  
 gendendungen pro tag. selbst wenn diese kapazitaet im august  
 vorhanden gewesen sei, wuerde sie heute nicht genuegen, um das  
 nach der sommerpause zu erwartende transitaufkommen zu bewael-  
 tigen.

./.

original ging an: - integrationsbuero  
 kopien gingen an: - bawi (dienst f. freihandelslaender)  
 - eved/gs  
 - eved/bav  
 - ehta-del, genf (kurier)  
 - represui strassbujg

04.09.1990 1815 -o- mp

Dodis





da die von uns angepriesene, alternative verkehrspolitik - kombi-verkehr, neat - erst laengerfristig zum tragen komme, muesse man davon ausgehen, dass sich die schweiz in den naechsten jahren zu einem riegel fuer den eg-binnenmarkt entwickeln werde. die gefuehlsgeladenen diskussionen zur loesung der juengsten alpentransitkrise haetten gezeigt, welche politische sprengkraft heute hinter den verkehrsproblemen steckt. es sei deshalb zu befuerchten, dass zwischen den transitverhandlungen und dem oesterreichischen beitriffsbegehren zur eg, ja sogar den ewr-verhandlungen ein immer staerkeres **j u n k t i m** konstruiert werde. der kommission sei es in den verhandlungen

mit der schweiz ja nicht gelungen, einen auch nur halbwegs vernuenftigen abkommensentwurf auf den tisch zu legen. die gruende hierfuer erblickt joerss im verhandlungspolitischen unvermoegen der kommission, im beharren der schweiz verkehrspolitische tabus nicht anzuruehren, sowie in der komplexitaet der verkehrspolitischen probleme.

wenn man verhindern wolle, dass sich die frage des alpentransits zu einem schwelbrand entwickle, an dem sich sporadisch bilaterale konflikte entzuenden, so beduerfe es eines grundsatzlichen einvernehmens, wie die schwerverkehrsprobleme im alpentransit unter beruecksichtigung von umweltschutzgesichtspunkten gelost werden koennen. joerss plaediert fuer den abschluss eines **r a h m e n a b k o m m e n s**, das durch einzelne koerbe (normen fuer fluester lkw, kombi-verkehr, gewichtsbegrenzungen etc.) mit der zeit angereichert werden koennte.

bonn ist mit dem in bruessel mit italien und oesterreich erzielten kompromiss zufrieden. joerss verspricht sich von der **t a s k f o r c e**, die u.a. mit der abklaerung der frage, weshalb die bestehenden kapazitaeten im **k o m b i - v e r - k e h r** nicht ausgeschoeppt werden, neue impulse fuer den kombinierten verkehr. die **s c h w a c h s t e l l e n** im nord-sued-kombi-verkehr seien bekannt. joerss nennt die ungenuegende **z o l l a b f e r t i g u n g** in **v e r o n a** (nur zwei schichten) sowie den italienischen **p r o t e k t i o n i s - m u s** im strassengueterverkehr. sattelanhaeger und wechselbehaelter, die in der bundesrepublik auf die bahn verladen werden, koennten am italienischen ankunftsbahnhof nicht vom urspruenglichen verlader uebenommen werden, weil keine ''cabotage''-freiheit besteht. dabei handle es sich bei der uebernahme von wechselbehaeltern, so joerss, gar nicht um ''cabotage'', sondern um einen internationalen transport, der teils auf der schiene, teils auf der strasse erfolge. verkehrsminister bernini behaupte, zur ''cabotage'' beduerfe es einer gesetzesaenderung, wofuer er im italienischen parlament keine mehrheit finde. der einfluss der italienischen lkw-verbaende, die etwa 200'000 kleinere und mittlere fuhrunternehmen umfassen, sei zu gross. vielleicht, so hofft jedenfalls joerss, werde der wachsende politische druck auf italien mit der zeit doch die voraussetzungen fuer den huckepackverkehr verbessern. j. leutert.

ambasuisse