



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS-UND ENERGIE WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
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

Kennntnis genommen:
Pris connaissance:

Mdodis.ch/60742
354

Geht nicht an die Presse

3003 Bern, 20. November 1992

An den Bundesrat

Informationsnotiz

Treffen der Verkehrsminister der Alpenländer Deutschland, Oesterreich, Italien, Schweiz in Rostock, 15./16. November 1992

Die Verkehrsminister der vier Alpenländer trafen sich in Rostock zum vierten Male in grösserem Rahmen, um ihre Politik im Bereich des Alpentransits aufeinander abzustimmen. Das erste Treffen im Oktober 1988 in Interlaken hatte einer grundsätzlichen Aussprache über das Transitproblem und die verschiedenen Ausbaumöglichkeiten im Alpenraum sowie der Einleitung eines internationalen Vernehmlassungsverfahrens über die schweizerischen Vorarbeiten (Zweckmässigkeitsprüfung NEAT) gedient. Anlässlich des zweiten Treffens im April 1989 in Udine wurden die ausgearbeiteten Konzepte einerseits der Schweiz - Transitachsensystem Gotthard / Lötschberg - Simplon - und andererseits Deutschlands, Oesterreichs und Italiens für einen Brenner-Basistunnel vorgestellt und gutgeheissen. Im April 1991 in Mayrhofen schliesslich erfolgte die Abstimmung der Transitpolitik der Alpenländer mit der Verkehrspolitik der EG, was erlaubte, die Voraussetzungen für den Abschluss der Transitverträge der EG einerseits mit der Schweiz und andererseits mit Oesterreich zu bereinigen. Nach der für die schweizerische Transitpolitik erfolgreichen Volksabstimmung vom 27. September 1992 ging es in Rostock nun darum, eine Uebersicht über die nötigen Anschlussmassnahmen zu erhalten und das weitere Vorgehen aus der Gesamtsicht der "neuen europäischen Verkehrspolitik" zu besprechen.

Dodis



1. Allgemeiner Eindruck

Die "neue Verkehrsphilosophie", das heisst der zielstrebig schrittweise verfolgte Weg zu einem ökologisch vertretbaren Transportsystem in Europa, das die Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel in geeigneter Kombination ausschöpft und die Nachteile vermeidet, ist allgemein akzeptiert. Der gewichtige Initialbeitrag der Schweiz wird gewürdigt, die entsprechenden Anschlussmassnahmen in den Nachbarstaaten sollen energisch an die Hand genommen werden. Im neuen Bundesverkehrswegeplan Deutschlands sind 8 Milliarden Mark für die Zulaufstrecken zur Schweiz und zum Brenner vorgesehen. Dem Kombinierten Verkehr sollen 44 über das Land verteilte Terminals dienen. (siehe Beilage). Die Planung der Anschlussmassnahmen in Italien ist im Gang; die finanziellen Mittel für die kurzfristigen Leistungsverbesserungen im Zusammenhang mit dem Huckepackkorridor durch die Schweiz sind eingestellt.

In Rostock zeigte sich deutlich, dass dabei ein sich dauernd entwickelndes Umfeld zu berücksichtigen ist. Der zu erwartende wirtschaftliche Aufschwung in Osteuropa wird das Verkehrsaufkommen West - Ost vervielfachen. Um es zu bewältigen, drängt sich ebenfalls das im Zusammenhang mit dem Alpentransit definierte Vorgehen auf, was nicht zuletzt auch wieder den Zielen des Alpentransitbeschlusses zu Gute kommen wird. Im grösseren Zusammenhang ist aber die Schifffahrt einzubeziehen. Sowohl Küsten- wie Binnenschiffe sind ökologisch interessante Verkehrsmittel, welche in das System der kombinierten Verkehre gehören.

2. Aus aktueller Schweizer Sicht

Die unmittelbaren schweizerischen Interessen müssen sich auf die Anschlussmassnahmen der Nachbarstaaten an die NEAT richten: Ausbau der Zulaufstrecken, Bereitstellung der Umschlagsanlagen. Dem Vorschlag des deutschen Verkehrsministers Prof. Krause, die notwendigen Programme koordiniert bilateral in Verträgen bis 1994 festzulegen, konnte deshalb nur zugestimmt werden. Wir werden unverzüglich die notwendigen Arbeiten einleiten bzw. die bereits bestehenden bilateralen Arbeitsgruppen entsprechend beauftragen.

In bezug auf den zu den Uebergangsmassnahmen gehörenden Huckepackkorridor Lötschberg - Simplon konnte die Position Italiens geklärt werden. Italien bestätigt, dass für den Ausbau der Zufahrtsstrecke Novara - Domodossola - Iselle die Mittel für ein Ausbauprogramm reserviert sind, welches auf das Konzept von BLS und SBB abgestimmt ist.

Zu den kurzfristig wirksamen Massnahmen zugunsten des kombinierten Verkehrs im Alpenraum gehört auch eine wesentliche Steigerung der Huckepackkapazität auf der Brennerachse. Die drei beteiligten Staaten werden noch dieses Jahr eine Schwachstellenanalyse abschliessen, welche Aufschluss geben wird über Probleme und Verzögerungen, die unmittelbaren Handlungsbedarf bedingen. Es dürfte zweckmässig sein, sich dieser Erkenntnisse im Anschluss zu bedienen, um auch den schweizerischen Huckepackkorridor auf seine bestmöglichen Wirkung hin zu kontrollieren.

Diese Wirkung, insbesondere auch mit Blick auf die langfristige Entwicklung, bedingt, die Logistik des kombinierten Verkehrs europaweit gezielt zu entwickeln. Die Verkehrsminister der Alpenländer sind sich einig, dass dazu gemeinsam energisch die Initiative zu ergreifen ist, gepaart mit flankierenden Massnahmen, die von Schweizer Seite einmal mehr mit Nachdruck vertreten wurden:

- Förderung der Kostenwahrheit im Verkehr,
- Harmonisierung der technischen Normen,
- Bündelung der Verkehre auf leistungsfähige und wirtschaftlich betreibbare Achsen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Deutscher Bundesverkehrswegeplan 1992

Standorträume	Ausstattung	Standorträume	Ausstattung
Aachen-Lüttich-Maastricht *)	◇	Koblenz	○ ◇
Arnheim-Emmerich-Nijmegen *)	○ ◇	Köln	○ ◇
Augsburg	○ ◇	Lübeck	○ ◇
Basel *)	○ ◇	Magdeburg	○ ◇
Berlin	○ ◇	Mannheim/Ludwigshafen	○ ◇
Braunschweig	○	Mühldorf	○
Bremen	○ ◇	München	○ ◇
Bremerhaven	○	Neumünster	◇
Chemnitz/Zwickau	○ ◇	Nürnberg	○ ◇
Cottbus	○	Oberfranken	○ ◇
Dörpen	○	Offenburg	○ ◇
Dresden	○ ◇	Östliches Ruhrgebiet	○ ◇
Düsseldorf	○ ◇	Ostwestfalen-Lippe	○ ◇
Duisburg	○ ◇	Ravensburg	○
Erfurt	○ ◇	Regensburg	○ ◇
Frankfurt/Mainz	○ ◇	Rheine/Osnabrück	○ ◇
Freiburg	○	Rostock	○ ◇
Göttingen	◇	Saarbrücken	○ ◇
Halle/Leipzig	○ ◇	Siegen	◇
Hamburg	○ ◇	Singen	○
Hannover	○ ◇	Stuttgart	○ ◇
Heilbronn	◇	Trier	◇
Kaiserslautern	◇	Ulm/Neu-Ulm	○ ◇
Karlsruhe	○ ◇	Würzburg/Schweinfurt	○ ◇
Kassel	○ ◇	Wuppertal	○ ◇
Kiel	○		

○ Terminal des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminal) } im Betrieb, in Aussicht ge-
 ◇ Güterverkehrszentrum (GVZ) } nommen oder in Prüfung

*) grenzüberschreitender Standortraum

Tabelle 11: Vorstellung über Standorträume für GVZ und KV-Terminals der Bundeseisenbahnen DB/DR

Programm Kombiverkehr:

**Insgesamt geplant, zum Teil bereits in Betrieb:
44 Terminals**