



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

3003 Bern, 18. April 1989

Nicht an die Presse

An die Mitglieder des  
B u n d e s r a t e s

Mein Besuch bei der EG-Kommission (EGK)  
 in Brüssel vom 17./18. April 1989

Meine Gesprächspartner waren Karel van Miert, zuständiges Mitglied der EGK für den Verkehr, Filippo Maria Pandolfi, Vizepräsident für Forschung, Technologie und Fernmeldewesen, und Frans Andriessen, zuständig für die Aussenbeziehungen und die gemeinsame Handelspolitik.

Gesprächsziele:

- Abschluss der internationalen Konsultation über die NEAT
- Darstellung der schweizerischen Verkehrspolitik, Förderung des Verständnisses für die Ziele dieser Politik im Licht der laufenden Verkehrsverhandlungen
- Bestätigung des schweizerischen Interesses an der raschen Aufnahme der Verhandlungen über den Abschluss eines Zivilluftfahrtabkommens.

Ergebnis der Gespräche

Karel van Miert gab seiner Zufriedenheit Ausdruck, dass auch die EG-Kommission die Gelegenheit erhielt, sich zur NEAT-Variante auszusprechen. Er sprach sich für die Gotthard-Variante aus, er-



klärte sich aber auch offen für andere Lösungen. Sollte die Wahl auf die Lötschberg-Simplon-Linie fallen, müssten, so bemerkte van Miert, die Italiener aber die Infrastruktur verbessern.

Auf die Darstellung der vier wichtigsten Elemente unserer Verkehrspolitik - Bahn 2000, NEAT und Uebergangsmassnahmen, Fertigausbau des Nationalstrassennetzes, Agglomerationsverkehr - zeigt sich Karel van Miert beeindruckt von den schweizerischen Bemühungen. Die EG-Kommission sei bereit, so stark als möglich den kombinierten Verkehr zu fördern. Ansätze eines Umdenkens zugunsten der Bahn machten sich in der EG verstärkt bemerkbar. Insbesondere die BRD und Italien engagierten sich jetzt recht stark für den kombinierten Verkehr. Er selbst hätte alles unternommen, um in der Verkehrsfrage eine Konfrontation zwischen der EG und der Schweiz zu verhindern. Die EG erwarte freilich auch von der Schweiz Verständnis für ihre Anliegen und hoffe, sie werde in dieser und jener Frage Lösungen finden. Er bestätigte, dass das Verhandlungsmandat der EG den kombinierten Verkehr deckt, wies aber auch darauf hin, dass das Mandat die Forderung nach einem kurzfristigen 40-t-Strassenkorridor enthält. Nichts hindere die Schweiz und die EG-Kommission daran, sich auf den kombinierten Verkehr zu konzentrieren, der andere Teil des EG-Mandats könne aber nicht vergessen werden. "Entretemps, les choses évoluent", setzte er eher zuversichtlich hinzu.

Van Miert unterstrich die Wichtigkeit kurzfristig wirksamer Massnahmen, die zeitlich möglichst genau fixiert werden sollten. Die Leute glaubten noch nicht an die kurzfristige Tragfähigkeit des Konzeptes des kombinierten Verkehrs als Alternative zum Strassenkorridor.

Mit Bezug auf die Zivilluftfahrtsverhandlungen rechtfertigte van Miert das Vorziehen der Verhandlungen mit Schweden und Norwegen damit, dass die EG-Kommission mit diesen Ländern, im Unterschied zur Schweiz, Finnland, Oesterreich und Island, bereits Explorationen durchgeführt habe. Ich machte ihn meinerseits



darauf aufmerksam, dass die Verhandlungsziele aller EFTA-Länder mit der EG im wesentlichen übereinstimmen, was die Führung einer multilateralen Verhandlung der EG-Kommission mit allen EFTA-Ländern sinnvoll macht. Ziel sei es ja, harmonisierte Lösungen für den ganzen, EG und EFTA-Länder umfassenden Raum zu finden. Van Miert entgegnete hierauf, er sei zu einer multilateralen Verhandlung mit allen EFTA-Ländern bereit, sei aber nicht sicher, ob dies dem Wunsch aller EFTA-Länder entspreche. Er werde die Angelegenheit überprüfen.

Vizepräsident F.A. Pandolfi sprach sich, nach meiner Darstellung der schweizerischen Verkehrspolitik, entschieden für den schweizerischen Lösungsansatz zur Bewältigung der Transitprobleme aus. Mit Bezug auf Forschung und Entwicklung wies er auf den Artikel 130 o der Europäischen Einheitsakte hin, der neue Perspektiven für eine strukturiertere Zusammenarbeit mit der Schweiz eröffne. Darüber möchte er anlässlich seines diesjährigen Besuches in der Schweiz sprechen.

Vizepräsident Frans Andriessen nahm das schweizerische Verkehrskonzept mit Interesse zur Kenntnis, seine Hauptaufmerksamkeit galt indessen den laufenden Verkehrsverhandlungen und, in diesem Zusammenhang, vor allem den kurzfristigen Beiträgen der Schweiz zur Lösung des Transitproblems.

### Schlussfolgerungen

Mit dem Wechsel im Verkehrsdossier in der EG-Kommission hat das Verständnis der Kommission für das schweizerische Transitkonzept zugenommen. Die schweizerischen Bemühungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs finden zunehmende Anerkennung. Die Forderung nach einem zeitlich begrenzten, mit Auflagen versehenen 40-t-Strassenkorridor bleibt indessen auf dem Tisch. Der EG-Kommission dürfte es wohl nur gelingen, den EG-Ministerrat zum Verzicht auf diese Forderung zu bewegen, wenn sie eine kurzfristig wirksame, überzeugende Alternative im kombinierten Verkehr vor-

legen kann. Ich habe meinen Gesprächspartnern klar gemacht, dass die Schweiz bereit ist, das Angebot im kombinierten Verkehr im Zeitraum 1991 - 1993 zu verdoppeln, unterstrich aber gleichzeitig, dass das Treffen der geeigneten Massnahmen durch die Schweiz eine Akzeptanz des kombinierten Verkehrskonzepts durch die EG und Begleitmassnahmen auf EG-Territorium voraussetzt.

Vizepräsident F. Andriessen scheint mit dem auch integrationspolitischen wichtigen Verkehrsdossier noch wenig vertraut. Sein kommender Besuch in der Schweiz könnte eventuell auch dazu verwendet werden, um ihm die Transitprobleme, die sich in der Schweiz stellen, zu veranschaulichen.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Adolf Ogi', with a stylized flourish at the end.

Adolf Ogi