



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, 26. September 1989

Informationsnotiz

Nicht an die Presse

An den Bundesrat

Besuch von Bundesrat Adolf Ogi in Tulfes bei Innsbruck anlässlich des Anschlages (Spatenstich) des Inntal-Eisenbahntunnels (Umfahrung Innsbruck) vom 22. September 1989, anschliessend Zusammenkunft mit den Verkehrsministern Rudolf Streicher (Oesterreich) und Carlo Bernini (Italien)

1. Anlass und Zweck des Besuches

Oesterreich hat vor einigen Jahren den Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse im Nord-Süd-Transit als Alternative zum Brenner-Strassentransit beschlossen. Zu diesem Zweck will Oesterreich die Verbindung München - Verona zusammen mit Italien und der Bundesrepublik verbessern. Ein wesentliches Element bildet dabei die Umfahrung Innsbrucks mit dem 12,7 km langen Inntal-Tunnel. Der Beginn dieses Tunnelbaus steht somit als Symbol für eine Förderung des kombinierten Verkehrs in Oesterreich. Minister Streicher benutzte daher die Gelegenheit, auch seine Kollegen aus Italien, der BRD und der Schweiz zum Spatenstich einzuladen. Einzig Minister Zimmermann (BRD) konnte wegen eines Kuraufenthaltes der Einladung nicht Folge leisten.

2. Bedeutung dieses Inntal-Tunnels

Oesterreich geht punkto Förderung des kombinierten Verkehrs ähnlich vor wie die Schweiz. Langfristig soll ein Brenner-Basistunnel gebaut werden. Mittelfristig wird als



Uebergangslösung die Infrastruktur der bestehenden Strecke München - Verona verbessert und für den kombinierten Verkehr tauglich gemacht werden. Dieser Inntal-Tunnel ist das Kernstück der Uebergangslösung. Damit wird Innsbruck als Nadelöhr umfahren. Eine Verdoppelung der Kapazität auf 100 Züge je Fahrtrichtung pro Tag wird erreicht.

Oesterreich investiert 570 Millionen Franken in die gesamte Umfahrung Innsbruck (130 Mio. Fr. allein für den Inntal-Tunnel). Mitte 1993 soll dieser Tunnel fertiggestellt sein. Damit wird pro Jahr ein Vortrieb von über 3 km erreicht in einem Gestein, das mit dem schweizerischen vergleichbar ist.

3. Gespräche der drei Verkehrsminister

3.1 Diskussion Umwegverkehr

Minister Streicher kritisierte in seiner Ansprache einmal mehr die Tatsache, dass die Schweiz wegen ihrer 28-t-Limite für LkW 40 % des Transitverkehrs auf Oesterreich abdränge. Hier müsse eine Lösung gefunden werden, um diesen Verkehr rückzuverlagern, meinte Minister Streicher.

Im anschliessenden Gespräch der drei Minister entgegnete der Unterzeichnende,

- dass die Schweiz keineswegs gedenke, einen Schritt zurück zu machen und die 28-t-Limite nicht aufgeben werde,
- dass die Schweiz genau gleich viele Güter über die Alpen transportiere wie Oesterreich (die Schweiz im Gegensatz zu Oesterreich jedoch 80 % auf der Bahn) und somit ihren Transitpflichten nachkomme,

- dass diese Restriktionen (Gewichtslimiten und Nachtfahrverbot) seit Jahrzehnten gelten,
- und dass die Lösung der schwierigen Lage im Alpen-transit nur im Ausbau des kombinierten Verkehrs und nicht in einer Anpassung der Gewichtslimite nach oben bestehen könne.

3.2 Entwicklung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse

Im Gespräch der drei Minister wurde der Entschluss, den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse forciert auszubauen, bestätigt.

Dabei legte Minister Streicher folgendes Konzept für den Gütertransport Nord-Süd durch Oesterreich vor:

- Verbilligung des Güterverkehrs (30 Züge/Tag werden im begleiteten und unbegleiteten Güterverkehr zu verbilligtem Tarif fahren)
- Ausbau des EG-Bahnkorridors (mit entsprechendem Ausbau der Terminals in der BRD und in Italien)
- Ausbau der Cabotagefreiheit
- Beseitigung der Grenzformalitäten für Güter, die nur transitieren.

Minister Streicher betonte, dass es nun den Durchführungswillen brauche. Daran fehle es, nicht an Programmen und Konzepten.

Minister Bernini unterstützte die diesbezüglichen Ansichten Oesterreichs und der Schweiz in vollem Umfang. Er versprach mitzuhelfen beim Ausbau des kombinierten Verkehrs.

Ein besseres Zugangebot zu wettbewerbsfähigen Tarifen sei nötig, meinte der italienische Verkehrsminister. Zu lange habe man den Bahnen die internationalen Verhandlungen überlassen. Nun sei es an der Zeit, dass die Regierungen das Heft in die Hand nähmen und den Bahnen sagen, was zu tun sei.

Minister Bernini verlangte weder von Oesterreich noch von der Schweiz ein Entgegenkommen beim Strassentransport. Auch er sieht die Lösung der aktuellen Transitprobleme allein auf der Schiene. Der Unterzeichnende betonte unter anderem, dass diesen Worten aber Taten folgen müssen,

- dass die EG-Staaten konkrete Zeichen eines Umstieges setzen müssen,
- dass die Normen der Transportgefässe wenigstens europäisch harmonisiert,
- die Leerfahrten (heute 30 %) vermindert und
- die Zollabfertigung (vor allem in Chiasso durch Italien) erleichtert werden müssen.

4. Fazit:

Das Treffen in Innsbruck war ein weiterer Schritt Richtung Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Gezwungen durch die prekäre Situation am Brenner scheinen sowohl Oesterreicher wie Italiener den Güterstrom tatkräftig auf die Schiene verlegen zu wollen. Beruhigend war, dass sich weder Italien noch Oesterreich durch die jüngste Blockade der Camioneure von ihrer Politik abbringen lassen.

- 5 -

Der Unterzeichnende traf in Innsbruck zum ersten Male mit dem neuen italienischen Verkehrsminister Carlo Bernini zusammen.

Dabei durfte festgestellt werden, dass Minister Bernini den der Schweizer Verkehrspolitik positiv gesinnten Kurs seines Vorgängers Giorgio Santuz einhalten will.

Diese gute Ausgangslage muss nun für die Regelung konkreter Transitfragen in einem bilateralen Treffen zwischen Minister Bernini und dem Unterzeichnenden genutzt werden.

Der einzige Wermuthstropfen bei dem Treffen in Innsbruck war die Kritik des oesterreichischen Verkehrsministers Streicher an der 28-t-Limite der Schweiz. Dieser nicht neuen Kritik aus Oesterreich konnte der Unterzeichnende aber mit den oben aufgeführten Argumenten wirksam entgegen treten. Wünschbar wäre, dass auf solch rhetorische Exkurse verzichtet würde. Denn eine gemeinsame Politik der Alpentransitländer Schweiz und Oesterreich ist angesichts der Transitprobleme ein Gebot der Stunde.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi