



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

Bern, 18. Juli 1989

Informationsnotiz

An die  
Mitglieder des Bundesrates

**Besuch von Karel van Miert (M), für Verkehr  
zuständiges Mitglied der EG-Kommission,  
vom 17. Juli 1989 in der Schweiz**

---

Ziele des Besuchs:

- M mit den spezifisch schweizerischen Verhältnissen im Gelände vertraut machen. Entsprechend war die Helikoptertour gestaltet.
- M bei der Firma Bertschi, Dürrenäsch, ein konkretes Beispiel für die effiziente Durchführung des kombinierten Verkehrs vor Augen führen.
- Gemeinsam eine Lagebeurteilung über den Stand der seit Februar 1989 laufenden Verhandlungen vornehmen.

Verlauf des Besuchs

Der Besuch begann mit einer einstündigen Sitzung in Kloten, wo ich die schweizerische Verhandlungsposition in Erinnerung rief und Mitarbeiter meines Departementes das schweizerische Angebot im Zeithorizont 1993/1994 und die NEAT-Pläne in Einzelheiten erläuterten. Mit Bezug auf die Angebotsentwicklung gegen 1993/1994 wurde die Tatsache in den Mittelpunkt gestellt, dass das Angebot im kombinierten Verkehr von 114'000 Sendungen im Jahre 1988 auf 300'000 1993 und 477'000 1994 erhöht werden kann.



- 2 -

Ich unterstrich in meinen einleitenden Ausführungen:

- die von der Schweiz bereits erbrachten Leistungen
- den schweizerischen Willen, Europa effiziente Transitachsen zur Verfügung zu stellen
- dass die Schweiz für die EG ein ideales Testgelände für die Tauglichkeitserprobung des kombinierten Verkehrs darstellt
- dass es gilt, kurzfristig keine falschen Signale zu setzen, damit bereits heute der kombinierte Verkehr entschlossen eingesetzt wird
- dass die EG rasch zum schweizerischen Angebot Stellung nehmen sollte, weil erst dann die konkreten Aktionen eingeleitet werden können. Machte M insbesondere auch darauf aufmerksam, dass die Schweiz exakte Angaben und Zusicherungen über die auf EG-Gebiet notwendigen Begleitmassnahmen benötigt.

M unterstrich in seiner Antwort, dass

- die EG heute der Förderung des kombinierten Verkehrs die absolute Priorität einräumt
- die EG heute entschlossener als früher die Lösung der sich stellenden Umweltprobleme anpackt. Beispiel: die Diskussion über den sauberen Camion wird heute im Rat geführt.

Er anerkannte zudem, dass sich die Standpunkte zwischen der Schweiz und der EG im Verlaufe der Verhandlungen beträchtlich angenähert haben. Bleibt das kurzfristige Problem, dass sich durch die österreichischen Beschlüsse über das Nachtfahrverbot verschafft hat. Zeigte sich Oesterreich bei der Einführung der neuen Massnahmen - etwa durch stufenweise Herabsetzung der Lärmgrenzen für LKWS - flexibler, würden die kurzfristigen Probleme entschärft. M zeigt sich besonders über die Folgen für den Transport verderblicher Güter besorgt.

- 3 -

Nach der Demonstration über den kombinierten Verkehr bei der Firma Bertschi, die ihre Wirkung nicht verfehlt haben dürfte, schilderten Vertreter der Urner Landesregierung die Probleme, welche der Strassentransitverkehr dem Kanton verursacht.

Bundespräsident Jean-Pascal Delamuraz unterbrach seine Ferien, um am anschliessenden Mittagessen in Andermatt teilzunehmen, was vom Gast der EG-Kommission, wie er dies auch an der abschliessenden Pressekonferenz zum Ausdruck brachte, ausserordentlich geschätzt wurde.

#### Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen

M hielt an der abschliessenden Pressekonferenz fest, dass sich die Schweiz tatsächlich in einer besonderen Lage befinde und dieser Spezifität Rechnung zu tragen sei. Der Besuch hätte ihm dies deutlich vor Augen geführt. Gleichzeitig stelle sich das kurzfristige Problem, wie der zusätzliche Transitverkehr in den nächsten Jahren bewältigt werden könne. Es gehe dabei nicht, und diese Haltung scheint mir doch sehr entscheidend, in erster Linie um die Frage "40-to-Strassenkorridor oder nicht", sondern welche praktischen Lösungen für welche praktischen Probleme bereitgestellt werden können. Sollte sich Oesterreich in der Einführung der neuen Massnahmen nicht flexibler zeigen, dann stellt der Transport leicht verderblicher Waren das Hauptproblem der nächsten Zukunft dar.

M, an den Gesprächen wie an der Pressekonferenz, vermied es, sich auf den Inhalt eines schweizerischen Strassenbeitrages festzulegen.

Ein sehr wichtiges Ergebnis des Besuches besteht darin, dass M meine Auffassung teilt, wonach ein Abbruch der Verhandlungen weder im Interesse der EG noch der Schweiz sein kann. Die Verhandlungen werden folglich im September fortgesetzt. Es wird in erster Linie darum gehen, dass

- die EG Antworten auf offene Fragen (Stellungnahme zum schweizerischen Angebot, Zeitplan für EG-Begleitmassnahmen) und

- 4 -

- nach praktischen Lösungen für sich kurzfristig stellende praktische Fragen gesucht wird. Dass diese Lösungen nicht in der Einführung eines 40-to-Strassenkorridors bestehen können, habe ich deutlich gemacht.

M wird im September erneut Gespräche mit Oesterreich führen, um Wien zu einer flexibleren Haltung mit Bezug auf die Einführung des Nacht-fahrverbotes zu bewegen. Er wird darauf dem EG-Verkehrsministerrat über die Gespräche mit der Schweiz und Oesterreich Bericht erstatten. Seine Absicht ist es ferner, von den EG-Mitgliedstaaten eine klare Stellungnahme zum schweizerischen und österreichischen Angebot im kombinierten Verkehr zu fordern.

Intern in der Schweiz stehen die folgenden Vorbereitungsarbeiten für die nächste Verhandlungsrunde im Vordergrund:

- Ausarbeitung neuer Lösungsansätze für den Transport leicht verderblicher Waren
- Prüfung der Abschaffung der Uebergewichtsgebühr

Es gibt deutlich Anzeichen dafür, dass deren Abschaffung an drei "Fronten" hilfreich wäre:

- in den Verkehrsverhandlungen mit der EG-Kommission
- im Verhältnis zu Frankreich
- in den Verhandlungen mit der EG-Kommission über die Vereinfachung der Grenzformalitäten.

