



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, 14. März 1991

Informationsnotiz

Nicht an die Presse

An den B u n d e s r a t

**Besuch des Luxemburgischen Verkehrsministers Robert Goebbels,
 Präsident des EG-Verkehrsmisterrates,
 in der Schweiz vom 7./8. März 1991**

1. Zweck des Besuches

Im Hinblick auf das Treffen der EG-Verkehrsminister vom 27. März 1991 in Brüssel wurde deren Präsident Robert Goebbels zu einer Informationsreise eingeladen. Dabei sollte ihm die Schweizer Verkehrsphilosophie an praktischen Beispielen und vor Ort gezeigt werden.

Ziel der Gespräche mit ihm war es, den Stand der Verhandlungen des Transitvertrages, sowie die bestehenden Differenzen und Möglichkeiten zu deren Ueberwindung zu diskutieren.

Minister Goebbels hat zwar kein Verhandlungsmandat der EG, kann aber als Präsident der Verkehrsminister Initiativen ergreifen und Schwerpunkte setzen. Daher muss er sich ein vollständiges Bild von der Transitsituation in den Alpen machen können. Diesem Zweck diene der Besuch in der Schweiz.



2. Durchführung

Wie schon bei früheren Ministerbesuchen wurde auch diesmal ein Besuchsprogramm zusammengestellt, das dem Präsidenten ermöglichte, in kürzester Zeit viel Konkretes zu sehen.

So führte man Minister Goebbels in Birrfeld auf einem Bahnterminal den kombinierten Verkehr im Massstab 1:1 vor. Sowohl das Container-Abrollsystem der SBB, wie auch die anderen Containerarten wurden dem Gast vorgeführt.

Im Kanton Uri, in Wassen, wurde dem Gast die Problematik der Transitrouten gezeigt. Sowohl die topographischen Probleme, wie auch die Umweltproblematik wurden demonstriert. Dabei war auch eine Vertretung der Urner Regierung mit Landammann Gisler und Regierungsrat Dittli an der Spitze.

3. Diskussion

Minister Goebbels zeigte sich vom Gezeigten beeindruckt. Er anerkannte, dass sich die Schweiz langfristig mit ihrer Verkehrsphilosophie auf dem richtigen Weg befinde. Einzig kurzfristig - für die nächsten zwei, drei Jahre - müssten noch Lösungen, evt. auf der Strasse, gefunden werden.

Die Delegationen stimmten in folgendem überein:

- 3 -

- Die EG hat Verspätung mit einer konsistenten Verkehrspolitik. Sie kann für die Folgen nicht die Schweiz verantwortlich machen.
- Die Kopplung mit dem EWR-Vertrag löst keine Probleme.
- Die schweizerische Verkehrspolitik liegt umweltpolitisch richtig. Ein grossräumig durchgestaltetes Kombi-Verkehrssystem mit Transportketten, deren Glieder gleichwertig sind, ist sowohl von den Alpentransversalen wie vom Kanaltunnel her zu entwickeln.
- Es wäre nicht sinnvoll, wenn die Schweiz nun zurücksteckte. Die Realisierung ihrer Infrastrukturvorhaben bedingt eine konsequente Politik Richtung Bahn. Also ist ihr Spielraum im Strassenbereich nicht nur gesetzlich, sondern auch grundsätzlich klein.

Die luxemburgische Delegation hielt fest:

- Man darf die Wirkung der schweizerischen Verkehrspolitik nicht unterschätzen: Die EG erhält Schwierigkeiten, weil sich Oesterreich hinter der schweizerischen 28-Tonnen-Limite verschanzt, was Italien dazu bringt, die Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes in Frage zu stellen.
- Die Sorge, dass kurzfristig die anfallenden Probleme nicht bewältigt werden können, ist in der EG stark spürbar.

Die Schweizer Delegation unterstrich:

- Die Schweiz hat ihren guten Willen mit Vorleistungen bewiesen.

- 4 -

- Für den Gütertransport auf der Strasse gilt das Inländerprinzip reziprok. Die Schweiz hält sich strikte an die Regeln.
- Wir bieten auf der Schiene rasch viel mehr an, als wir auf der Strasse je erreichen könnten.
- Es nützt nichts zu sagen, das schweizerische Huckepack-Angebot sei kurzfristig ungenügend. Es gibt keine andere Lösung.

Im Zusammenhang mit dem Transitabkommen wurde festgehalten:

- Die Schweiz lässt mit sich reden über
 - die Vertragsdauer,
 - die Abgrenzung des Grenzraumes bzw. des Perimeters innerhalb dem die Mitfinanzierung von Terminals möglich ist.
- Minister Goebbels betont, dass ein kleines Erfolgserlebnis für die EG-Seite unerlässlich ist (mit Rücksicht auf die "Strassen-Hardliners").
- Deshalb sollten nach Meinung von Minister Goebbels Ausnahmeregelungen für "grüne Lastwagen" geprüft werden. Andererseits könnte die bisherige Ausnahmenliste wesentlich gestrafft werden.
- Der neue Vorschlag mit einem Umweltpunktesystem könnte ein Ansatz sein, die Vertragsverhandlungen erfolgreich zum Abschluss zu bringen. Die Schweiz wird sich ernsthaft damit auseinandersetzen, darf aber die Grundbedingungen ihrer Transitpolitik nicht in Frage stellen. Deren Logik erlaubt keine Halbheiten.

Daher wurden schweizerischerseits keine Zusagen gemacht. Dieses neue Umweltpunktesystem wurde weder positiv noch negativ gewürdigt. Es muss ja zuerst noch im Detail geprüft werden.

4. Fazit

Diese Informationstour hatte in dem Sinne ihren Zweck erreicht, als dass sich der Präsident des EG-Verkehrsmisterrates ein Bild von den Schwierigkeiten des Transitverkehrs, aber auch von den Angeboten der Schweiz machen konnte. Ebenso musste er ungeschminkt die Haltung der Schweiz in der Transitfrage zur Kenntnis nehmen.

Persönlich und als luxemburgischer Minister zollte er den schweizerischen Bemühungen Anerkennung. Als Präsident der EG-Verkehrsminister wies er aber auf den internen Druck hin, von der Schweiz kurzfristig auch Strassenkonzessionen zu verlangen.

Dass solche Entgegenkommen der Schweiz grösste innenpolitische Schwierigkeiten bringen würden, musste Minister Goebbels bei seinen Gesprächen in der Schweiz jedoch klar zur Kenntnis nehmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi