

1086

25. Juni 1980

Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT); 51. Session, Bonn,
20.- 21. Mai 1980, Berichterstattung

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom
5. Juni 1980 (Beilage)
Departement für auswärtige Angelegenheiten. Mitbericht vom
10. Juni 1980 (Zustimmung)
Departement des Innern. Mitbericht vom 13. Juni 1980 (Zustimmung)
Justiz- und Polizeidepartement. Mitbericht vom 13. Juni 1980
(Zustimmung)
Finanzdepartement. Mitbericht vom 17. Juni 1980 (Zustimmung)
Volkswirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 17. Juni 1980
(Zustimmung)

Antragsgemäss hat der Bundesrat

b e s c h l o s s e n :

Vom vorgelegten Bericht wird Kenntnis genommen.

Protokollauszug an:

- EVED	16	(GS 3, BAV 4, Stab GVF 3, BEW 3, GD SBB 3)	zum Vollzug
- EDA	6	(DV, IB)	zur Kenntnis
- EDI	9	(GS, ASB, BUS)	zur Kenntnis
- EJPD	5	(GS, BAP)	" "
- EFD	10	(GS 7, EZV 3)	" "
- EVD	5	(GS, BAWI)	" "
- EFK	2		" "
- FinDel	2		" "

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Schmitt





3003 Bern, 5. Juni 1980

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

51. Session der europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

1. Der Ministerrat der CEMT tagte am 20./21. Mai 1980 in Bonn unter dem Vorsitz des Verkehrsministers der Bundesrepublik Deutschland, Gscheidle.
2. Fast alle 19 Mitgliedstaaten waren auf Ministerebene vertreten. Die vier assoziierten Länder (Australien, Japan, Kanada, USA), sowie EG-Kommissar Burke nahmen an der Sitzung teil.
3. Die Schweizer Delegation wurde vom Unterzeichneten geleitet, begleitet von Direktor P. Trachsel vom Bundesamt für Verkehr, P.R. Jordanis, Sektionschef (Stellvertreter des Ministers in der CEMT) und G. Chappuis, wissenschaftlicher Adjunkt. Vizedirektor R. Messerli vom Bundesamt für Polizeiwesen vertrat das Justiz- und Polizeidepartement.
4. In der Einführungsrede würdigte der Vorsitzende die Rolle des verstorbenen Präsidenten Tito in der Weltpolitik und sprach das Beileid der Konferenz an die jugoslawische Delegation aus.
5. Hauptthema der Session war das Problem der Investitionen und der grossen Verkehrsachsen in Europa.
 - Der Gesamtbericht brachte einige grundsätzliche Gegensätze in der Verkehrspolitik der einzelnen Länder zutage.
 - . Für eine internationale Finanzierung wichtiger Infrastrukturen sprechen sich u.a. Oesterreich, Griechenland, Portugal, Jugoslawien und die EG-Kommission aus. Eher gegen supranationale Lösungen äusserten sich Frankreich und Grossbritannien.

- . In der Frage der Verkehrsteilung zwischen Strasse und Schiene sowie zwischen bestehenden und neu zu schaffenden Infrastrukturen plädierte Grossbritannien für freie Marktwirtschaft (inkl. Parallelinvestitionen), während die BRD für eine intermodale Betrachtung der Investitionen eintrat. Der Unterzeichnete wies auf die Randbedingungen hin, wie die Sorge um die Gesellschaftsstruktur und die Regionalpolitik (Abwägung des Problems rationelle Konzentration des Verkehrs und notwendige Dezentralisation zugunsten von abgelegenen Regionen). Der Resolutionsentwurf wurde entsprechend angepasst.
- . Portugal vermisste im Bericht jeden Hinweis auf die logistische Funktion der Verkehrsinfrastrukturen im Falle von bewaffneten Konflikten und unterstrich die besondere Rolle seines Landes als Vorposten der Westatlantikküste.
- . Das Problem der Deckung von Infrastrukturkosten (Schwerverkehrsabgabe) war eigentlich nicht Gegenstand der diesjährigen Debatte, wurde aber von einigen Delegationen aufgegriffen. Dabei unterstrich der Unterzeichnete, dass die rein nationale Betrachtung des Problems einzelne Länder veranlasst hat, eigene Massnahmen zu treffen oder vorzusehen. Unser Land sei aber nach wie vor bereit, zu einer europäischen Lösung beizutragen.
- Der unter schweizerischem Vorsitz erarbeitete Bericht der Alpenländer fand allgemeine Zustimmung. EG-Kommissar Burke meinte, dass die Brüsseler Kommission für die eigenen Studien davon profitieren würde, ein Zeichen dafür, dass die Rolle der CEMT als Ideenforum nun auch von der EG ernst genommen wird. Er bekundete das Interesse der EG-Kommission an einer Teilnahme zu der von der Gruppe vorgeschlagenen Schaffung einer Regionalgruppe auf Ministerebene für die gemeinsame Prüfung von Grossprojekten neuer Alpentransversalen. Die gleiche Bereitschaft meldeten die BRD, Frankreich, Italien und Oesterreich.

- Die vom Rat gutgeheissene Resolution empfiehlt u.a.;
 - . dass die CEMT-Mitgliedländer den ECE/UNO-Abkommensentwurf über eine gesamte Vereinfachung aller Grenzkontrollen wirksam unterstützen;
 - . dass eine Aussprache über die Grossprojekte neuer Alpentransversalen zwischen den betroffenen Ländern auf Ministerebene stattfindet.
 - Als Folge dieses Punktes der Resolution wurde bereits am Rande der Plenarsession vorerst von den Verkehrsministern der BRD, Italiens, Oesterreichs und der Schweiz entschieden, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, mit dem Auftrag, folgende vier Varianten für eine neue Alpentransversale zu prüfen: die Eisenbahnprojekte Brenner, Splügen und Gotthard-Basis sowie eine Autobahnverbindung Ulm-Mailand. Die erste Sitzung soll im Juni in der Schweiz unter dem Vorsitz von Direktor P. Trachsel, Bundesamt für Verkehr, stattfinden; ein 4-Ministertreffen ist in Oesterreich für September vorgesehen.
 - . Eine solche Regionalgruppe auf Ministerebene im Rahmen der CEMT stellt ein Novum dar, ist aber im Gründungsprotokoll vorgesehen. Das Plenum ist über diese Treffen auf dem laufenden zu halten. Im übrigen gilt bei der CEMT die Regel, dass jeder Minister seine eigene Meinung vertritt und die Landesregierung nicht verpflichtet.
6. Das multilaterale Kontingent für den Güterstrassenverkehr wurde auf Grund eines Kompromissvorschlages des Vorsitzenden, unterstützt von der Schweiz, um generell sechs Bewilligungen pro Land erhöht. Damit verfügt unser Land ab 1981 über 26 Bewilligungen. Auf diese Weise wird die Differenz der Anzahl Bewilligungen zwischen den Ländern mit grossem und denjenigen mit kleinem Kontingent verringert. Jugoslawien hat die bisherigen Beschränkungen der auf seinem Territorium gültigen Bewilligungen aufgehoben. Italien und Oesterreich lehnten hingegen die Erhöhung ab.

- Stab DV (3 Ex.)
 - BEV (3 Ex.)
 - GO BRD (3 Ex.)
 EDA: - DV (3 Ex.)
 - Interpretationsbüro (3 Ex.)
 EDI: - ASB (3 Ex.)
 - BUS (3 Ex.)
 EJPB: - BAP (3 Ex.)
 EPD: - EZV (3 Ex.)
 EVO: - BANI (3 Ex.)

7. Ferner hat der Rat eine Resolution angenommen, wodurch die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, ihre Bestrebungen im Kampf gegen die Strassenverkehrsunfälle zu verstärken, die durch Trunkenheit am Steuer verursacht werden. Der Unterzeichnete gab seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass die in der Resolution enthaltenen Empfehlungen zweckmässig seien, wies aber auf die Schwierigkeiten hin, in einer Referendumsdemokratie wie die Schweiz gewisse Kontrollmassnahmen einzuführen.

8. Von einem Interimsbericht über die Entwicklung der Kapazität der Binnenschifffahrt 1974-1978 und die Strassenunfallstatistik 1978 wurde Kenntnis genommen. Bei diesem letzten Punkt gab unsere Delegation Auskunft über eine Erhebung, die ergab, dass die Zahl schwerer Unfälle mit Toten und Verwundeten nach gefahrenen Kilometern auf Autobahnen deutlich geringer ist als innerorts oder auf normalen Strassen.

9. Ein französischer Vorschlag auf Verbesserung der Verhältnisse für den Transport lebender Tiere wurde angenommen.

10. Eine geschlossene Sitzung der Minister bzw. der Delegationsleiter galt der Vorbereitung der Wahl des Generalsekretärs ab Mai 1981. Es kandidieren der jetzige Generalsekretär, Georges Billet, Frankreich, sowie der Stellvertreter des schwedischen Verkehrsministers, Voss.

11. Wir beantragen Ihnen, von der vorliegenden Berichterstattung Kenntnis zu nehmen.

Protokollauszug an:

EVED: - BAV (4 Ex.) zum Vollzug
 - GS (3 Ex.)
 - Stab GVF (3 Ex.)
 - BEW (3 Ex.)
 - GD SBB (3 Ex.)
 EDA: - DV (3 Ex.)
 - Integrationsbüro (3 Ex.)
 EDI: - ASB (3 Ex.)
 - BUS (3 Ex.)
 EJPD: - BAP (3 Ex.)
 EFD: - EZV (3 Ex.)
 EVD: - BAWI (3 Ex.)

EIDG. VERKEHRS- UND
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



(Schlumpf)