

77.503.2
77.507.2 - AM/LY

Bilaterale Verkehrsverhandlungen: Ausgangslage für Brüssels nächste Schritte

Gespräche mit verschiedenen Kollegen der hiesigen Ständigen Vertretungen, insbesondere Frankreichs, Deutschlands, Portugals und Belgiens, sowie Vertretern der Kommission.

1. Weiteres Vorgehen

Meine Gesprächspartner gehen davon aus, dass der COREPER I und die ihm unterstellte Arbeitsgruppe "Verkehr" den nächsten Aussenministerrat vom 8./9. November abwarten will, bevor er mit der Beratung der Mandatsentwürfe für die Luft- und Strassenverkehrsverhandlungen beginnen wird. Die belgische Präsidentin der Verkehrsgruppe meinte, ohne ein klares politisches Signal von den Aussenministern werde sie das Schweizer Dossier nicht traktandieren können. Sie weist darauf hin, dass dann allerdings die Vorbereitungszeit bis zum nächsten Verkehrsrat vom 29./30. November sehr kurz sei und sie daher nicht ausschliessen möchte, dass das Dossier bis Ende November nicht zur Entscheidungsreife gebracht werden könne. Sollten jedoch die Beratungen der Verkehrsminister (am 30. November) positiv verlaufen, könnte irgendein Rat im Dezember die Mandate immer noch unter einem sogenannten A-Punkt verabschieden.

Diese Einschätzung des Zeitplans beurteilen mein deutscher und portugiesischer Kollege als optimistisch. Beide sind der Ansicht, dass die Mandate "frühestens unter griechischer Präsidentschaft" verabschiedet werden dürften. Zum einen, weil sie vermuten, dass bezüglich der von der Kommission vorgeschlagenen Verknüpfungen nicht schnell eine allseits befriedigende Lösung gefunden werde, zum anderen, weil die Mandatsentwürfe selbst noch viel zu reden gäben und daher gründlich erörtert werden müssten.

2. Zur Frage des Junktims

Frankreich ist gegen ein Junktim Personenfreizügigkeit - Verkehr, wenn auch nicht so kategorisch wie Deutschland. Mein französischer Gesprächspartner bedauert, dass die Schweiz das Flugsicherungsmaterial nicht in Frankreich eingekauft habe, womit für sie nun "ein Anreiz, uns bei den Luftfahrtsverhandlungen zu unterstützen" (sic), weniger vorhanden sei.

Der deutsche Vertreter glaubt, dass es möglich sei, den formaljuristischen Link (gem. Anhang VI der "Gesamtschau")

wegzubringen, wobei dieser jedoch durch einen "politischen" ersetzt werde, der in bezug auf die Verhandlungen letztlich eine ähnliche Auswirkung haben könnte wie der juristische: eine Verzögerung des Geschäftes.

Die Aeusserungen des portugiesischen Kollegen lassen einmal mehr nichts an Deutlichkeit zu wünschen übrig: Lissabon sei für die Aufrechterhaltung des Links. Zwischen dem Aussen- und dem Verkehrsministerium gebe es diesbezüglich (noch ?) keine Divergenzen. Er persönlich gestehe allerdings ein, dass die Gemeinschaft im Transitabkommen in bezug auf den Strassenverkehr gewissermassen eine juristische Verpflichtung eingegangen sei, Verhandlungen über den Marktzugang zu führen. Deshalb könnte er sich vorstellen, dass Portugal in eine Entjunktimierung des Strassenverkehrs einwillige. Im Luftfahrtsbereich hingegen bestehe kein juristisches Engagement; die gemeinsame Erklärung betr. Luftfahrt habe bestenfalls moralischen Wert. Keineswegs hätte die Schweiz mit dem Bau der Eisenbahntunnels den Zugang zum Luftfahrtsmarkt bereits erkaufte. Ein Luftabkommen sei klar im Interesse der Schweiz und ein sektorinterner Ausgleich kaum zu erreichen, weshalb dieses mit Konzessionen in einem anderen Verhandlungsbereich ausbalanciert werden müsse. Ich erläuterte, weshalb auch die Gemeinschaft an einem Abkommen interessiert sein müsste: Erstens: Unliebsame Beziehungen mit der Schweiz mit Drittstaaten; zweitens: Wettbewerbsverzerrungen der bestehenden bilateralen Abkommen der Mitgliedstaaten mit der Schweiz; drittens: die Schweiz ist ein interessanter Hub (Bsp.: Lissabon - Zürich - Wien).

3. Kommentar

Es wäre m. E. nicht richtig, die zum Teil doch sehr pessimistischen Einschätzungen der hiesigen Verkehrsräte zum Nennwert zu nehmen. Die Frage der Links ist zur Zeit noch nicht geklärt, das Dossier befindet sich in Bewegung. Gelingt es, die Spanier und Portugiesen zu isolieren und zum Umdenken zu bewegen, könnten die Verkehrsverhandlungen - so wie es übrigens auch die Kommission wünscht - Anfang 1994 beginnen.

Die Mission wird Sie selbstverständlich über alle neuen Elemente auf dem laufenden halten.



M. Ambühl

SCHWEIZERISCHE MISSION BEI DEN EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
 Rue d'Arlon 53, Bte 9 B 1040 BRUESSEL
 TEL. 00322/286 13 11 FAX 231 04 40

T E L E F A X
Deckblatt

ORT	DATUM UND ZEIT	PRIORITAET:		
		Normal	Dringend	Flash
Brüssel, den 19.10.93			x	

Anzahl Seiten, inkl. Deckblatt : 3 VERTRAULICH

	Offen	Chiffriert
KLASSIFIKATION:		x

Nr. : 90

Ref. : 77.503.2/77.507.2 -
AM/LY

E M P F A E N G E R :

Durch Telegrammdienst an:

- IB, EDA/EVD (spi, mat, gab, fed)

Kopie bitte an:

- EDA, Pol. Direktion,
Herrn Staatssekretär J. Kellenberger
- EDA, DV, Herrn Botschafter M. Krafft
- EVD, BAWI, Herrn Staatssekretär F. Blankart
- EVED, GS, Herrn Generalsekretär F. Mühlemann
- Sekretariat des Dept. Vorstehers EVED
- EVED/BAZL, Herrn Direktor A. Auer
- EVED/BAV, Herrn Vizedirektor P. Gauderon

Gegenstand : **Bilaterale Verkehrsverhandlungen: Ausgangslage für
Brüssels nächste Schritte**

Der Chef der Schweizerischen Mission

Alexei P. Lautenberg