

INTEGRATIONSBUREAU

EE 777.03 (CH)

Bern, den 3. Dezember 1970

Kopien an: HH. Fürsprecher P. Trachsel
 Direktor des Amts für Verkehr
 Botschafter A. Weitnauer
 Botschafter P. Languetin
 Botschafter R. Bindschedler EPD
 Minister E. Diez EPD
 Dr. G. Gut, Rechtsabteilung EPD
 Jg, A, Na, No, Sn, Rs, vT

Notiz an Herrn Botschafter J o l l e s

Erkundungsgespräche CH-EG:
Verkehrspolitik

In der Eröffnungserklärung vom 10. November 1970 hat der Bundesrat ausgeführt, dass "angesichts unserer Lage im Herzen Europas, die Verkehrspolitik besondere Erwähnung" verdiene.

Der Kommission wird dieser etwas mysteriöse Satz nicht entgangen sein. Man darf davon ausgehen, dass sie auch ohne diesen Hinweis das Thema Verkehrspolitik aufs Tapet bringen würde, denn grundsätzlich ist die Gemeinschaft gegenüber der Schweiz "demandeur".

Die Schweiz bildet ein "verkehrspolitisches Loch" im EG-Raum, und dies kann sich für die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik als sehr lästig erweisen, wie unsere Erfahrungen in der Rhein-Zentral-Kommission und im gemischten Transport-Ausschuss EGKS-Schweiz es zur Genüge zeigen.

So günstig unsere taktische Lage auch sein mag, können wir es uns m.E. dennoch nicht leisten, verkehrspolitisch einfach den "toten Mann" zu spielen. Eine grundsätzliche Kooperationsbereitschaft scheint mir angezeigt. Gründe hierfür gibt es im Bereich der Verkehrspolitik selbst: Wenn wir z.B. in der Rheinfrage eine geschlossene Front der Rheinuferstaaten gegen uns hätten, so könnte sich unser taktischer Vorteil rasch in sein Gegenteil kehren. Die Gemeinschaft könnte vollendete Tatsachen schaffen, die uns lästig werden könnten und sich vielleicht durch rechtzeitige Verbindungsaufnahme vermeiden oder milden liessen. Aber auch im Lichte der Gesamtheit unserer Beziehungen zu den EG scheint mir die Betonung der Kooperationswilligkeit angezeigt, da sonst mit Recht der Vorwurf erhoben werden kann, die Schweiz sei nur dort zu Gesprächen bereit, wo Vorteile winken.

Fürsprecher Trachsel, Direktor des Amts für Verkehr, teilt die Auffassung, dass im Bereich der Verkehrspolitik aktuell oder potentiell Gesprächsstoff vorhanden ist und dass dieser Thema grundsätzlich Gegenstand der Exploration bilden soll und kann.

Zu den einzelnen Aspekten des verkehrspolitischen Dossiers lässt sich zur Zeit folgendes bemerken:

1. Rheinschiffahrt

Hier ist am ehesten mit dem Vorschlag der Kommission zu rechnen, die hängigen Probleme in die allgemeine Exploration einzubeziehen (Anwendung der Wettbewerbsregeln auf die Rheinschiffahrt, Zugang zum Markt und Kapazitätsbeschränkung in der Binnenschiffahrt, demnächst vielleicht auch Einführung von Margentarifen).

Im Einvernehmen mit der Rechtsabteilung des EPD, schlage ich vor, diesen Vorschlag abzulehnen.

Es kann insbesondere darauf hingewiesen werden, dass hier eine Exploration mit der Gemeinschaft bereits in vollem Gang

ist, wenn auch in einem anderen Rahmen (Rhein-Zentralkommission). Es sei angezeigt, vorerst das Ergebnis dieser Arbeiten abzuwarten. Ueber den Einbau einer möglicherweise in Strassburg vereinbarten Lösung in ein Gesamtabkommen EG-Schweiz könne zu einem späteren Zeitpunkt gesprochen werden.

Es sollte aber gleichzeitig betont werden, dass wir uns aktiv darum bemühen werden, die Arbeiten der Zentralkommission zum Erfolg zu führen. Der Eindruck sollte vermieden werden, wir drückten uns um jeden ernsthaften Versuch, die Streitigkeiten beizulegen.

2. Eisenbahnen

Die Krise im gemischten Transportausschuss EGKS-Schweiz scheint einer Lösung entgegenzugehen. Die schweizerischen und österreichischen Bahnen sind bereit, einem befristeten Publizitätssystem im Rahmen einer relativ breiten Marge (23 % Abweichung von den publizierten Tarifen) zuzustimmen.

Da im Gegensatz zum Rheinproblem hier die Kommission unser Gesprächspartner ist, ist kaum mit einem Antrag auf Einbezug dieser Verhandlungen in die allgemeine Exploration zu rechnen.

In Zukunft könnte sich das Publizitätsproblem auch im übrigen (d.h. nicht-EGKS) Transitverkehr stellen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Transitverkehr der Eisenbahnen der schweizerischen Ertragsbilanz jährlich 300 Mio Fr. einbringt. Eine weitblickende Transitpolitik ist somit notwendig. Sie kann sich nicht auf die Kooperation der Bahnverwaltungen beschränken, sondern muss die vom Staat gesetzten, d.h. verkehrspolitischen Wettbewerbsfaktoren umfassen.

3. Strassentransporte

Im Bereich des Güterverkehrs auf der Strasse gibt es für uns zwei "heilige Kühe": die Freiheit des Gewerbes und die maximalen Achslasten (obere Grenze 10-12 Tonnen).

Dennoch fehlt es nicht an Gesprächsstoff.

Der "Lastwagenkrieg" mit Italien hat gezeigt, dass innerhalb der EG die Tendenz besteht, den schweizerischen Dreiländerverkehr abzuwürgen. Dabei ist dieser Verkehr, namentlich unter Zuhilfenahme des "Huckepack-Verfahrens" (Kooperation Bahn-Strasse) für uns sehr interessant. Wir müssen also hier unseren Zugang zum EG-Verkehrsmarkt verteidigen. Im Lastwagenkrieg erwies es sich als unmöglich, Sozial- und Verkehrspolitik zu kombinieren (Verzögerung der Ratifikation des Sozialversicherungsabkommens als Durchmittel gegenüber Italien). Im Rahmen unserer Gesamtverhandlungen mit den EG sind vielleicht solche Kombinationen eher möglich.

Besondere Probleme werden sich ergeben, wenn einmal der durchgehende Autobahnverkehr Nord-Süd möglich wird. Stichworte: Zulassung grösserer und schwererer Lastenzüge für den direkten Transit; Gebührenerhebung für diesen Verkehr; evtl. Beteiligung der EG an den Infrastrukturkosten.

4. Luftfahrt und Seeverkehr

Bis jetzt waren die Seeschifffahrt und die Luftfahrt aus der EG-Verkehrspolitik ausgeklammert. Die Kommission möchte dies ändern. Gelingt ihr das, so könnten sich in Zukunft Probleme ergeben. Im Vordergrund steht die Luftfahrt. Die Seeschifffahrt berührt uns weniger. Immerhin bildet der Seeverkehr zwischen den Benelux-Häfen und Italien die schwerwiegendste Konkurrenz für den Transitverkehr unserer Bahnen. Ein Eingriff der EG in die Wettbewerbsbedingungen im Seeverkehr könnte nicht ohne Auswirkungen auf den Transitverkehr durch die Schweiz bleiben.

- 5 -

Das Amt für Verkehr ist bereit, die in dieser Notiz aufgeworfenen Probleme in einer etwas ausführlichen Untersuchung darzustellen. Die hier erwähnten Themen haben eher einen "Zweite-Generation-Charakter". Es ginge somit weniger darum, jetzt schon Einzelheiten zu explorieren, als darum, eine institutionelle Basis für eine engere Zusammenarbeit zu schaffen.

Es darf schliesslich daran erinnert werden, dass im Rahmen der technologischen Zusammenarbeit eine Arbeitsgruppe "neue Verkehrsmittel" besteht, in der die Schweiz mitarbeitet. Ferner sei daran erinnert, dass sich im Rahmen des Themenkreises "öffentliches Auftragswesen" das Problem des europäischen Marktes für unsere Hersteller von Rollmaterial stellt.

J. van Tillemant.