

**BUNDESAMT FÜR VERKEHR**

**Herrn Bundesrat Ogi**

Sachbearbeiterin: Monika Zosso

---

**SPEAKING-NOTE**

---

**Gegenstand: Aussprachepapier Umsetzung Alpeninitiative  
Pressekonferenz vom 9. 9. 1994**

---

**1. Der Schutzgedanken**

Das Schweizer Volk hat am 20. Februar 1994 **Ja gesagt**.

Es hat **Ja gesagt** zum Schutz der Alpen.

Es hat damit ein weiteres Mal **Ja gesagt** zum kombinierten Verkehr.

Wie es bereits <sup>hat</sup> **Ja gesagt** zur NEAT und zu Bahn 2000.

Ob man dagegen oder dafür war: der Entscheid des Souveräns ist eindeutig.

Er ist zu akzeptieren.

Auch die EU hat die besondere Stellung der Alpen anerkannt.

---

Visum Direktor:

Datum:

Auch unsere Nachbarländer favorisieren mit den Projekten Mont Cenis und Brenner die Schiene.

## 2. Die Schweiz in Europa

Die Schweiz ist keine Insel.

Unsere Wirtschaft ist mit dem Wirtschaftsraum Europas verflochten.

Nach dem Nein zum EWR hat sich deshalb der Bundesrat für den Bilateralismus entschieden.

Das Ziel ist, günstige Bedingungen für unsere Wirtschaft zu schaffen.

Unsere Unternehmen brauchen gleich lange Spiesse.

Unser Transportgewerbe will und braucht den Marktzugang im Strassenverkehr.

Die Swissair hat durch die heutige Situation Verluste von ca. 50 Mio Franken pro Jahr.

Sämtliche Verhandlungsdossiers mit der EU sind wegen dem Verkehrsbe-  
reich blockiert.

Die Situation der Bundesfinanzen ist  
katastrophal.

Wir müssen jetzt vorwärts gehen,  
denn wir wollen nicht im Abseits ste-  
hen.

### 3. Das Konzept des Bundesrates

### Das Konzept

Der Bundesrat hat die Situation analy-  
siert.

Er schlägt für die Umsetzung des neu-  
en Verfassungsauftrages folgendes  
Konzept vor:

Jeder LKW (CH und Ausland),  
der einen der vier Alpenübergänge (Gott-  
hard, San Bernardino, Grosser St. Bern-  
hard, Simplon) passiert, wird erfasst.

**Jeder LKW**

Alle Verkehrsarten (Transit, Import,  
Export, Binnen) werden gleich behan-  
delt.

Die Umlagerung wird mit einem Massnahmenpaket erreicht:

- leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe als Sockel;
- Alpentransitabgabe;
- Förderung des kombinierten Verkehrs.

### **Massnahmenpaket:**

Es ist klar, dass die Realisierung von Bahn 2000 und NEAT hier ein wichtiger Beitrag ist.

Es ist ein Schritt in Richtung Kostenwahrheit.

Ein Blick über die Grenzen zeigt, dass dass Frankreich für eine LKW-Durchfahrt am Mont Blanc 230 Franken und Oesterreich am Brenner 205 Franken verlangen.

Die Schweiz prellt mit einer Abgabenerhebung also in Europa nicht vor.

**Der Bundesrat hat im Sinne des Schutzgedankens und der Interessen unserer europäischen Partner, die Marschrichtung der Umsetzung festgelegt.**

Die Details werden erst nächstes Jahr entschieden, deshalb hat er einen Zwischenbericht für Mitte 1995 verlangt.

#### 4. Die Grundsätze

Der Entscheid des Bundesrat stützt sich auf folgende Grundsätze:

- Nichtdiskriminierung
- Marktwirtschaftliche Instrumente
- Kosteneinbezug
- Internationale Verpflichtungen der Schweiz
- Koordination mit der EU.

#### 5. Die Arbeiten

Es ist kein Schreibtischentscheid der Verwaltung im stillen Kämmerlein.

Wir haben mit den betroffenen Kreisen von Anfang an eng zusammengearbeitet.

Wir haben offen sämtliche Probleme diskutiert.

Dieses Vorgehen ist neu in der Verwaltung.

#### Die 5 Grundsätze

#### Die Arbeiten

---

Das Konzept stützt sich daher auf 5

**Pfeiler:**

A) Auf die Diskussionen in der inter-departementalen Arbeitsgruppe unter Leitung des BAV, in welcher 6 Departemente vertreten sind.

**Arbeitsgruppe Friedli**

= breit abgestützt in der Bundesverwaltung.

B) Auf die Diskussionen der parlamentarischen Beratungen.

**Parlament**

C) Auf die Ergebnissen der Hearings mit den interessierten Kreisen, wie Kantone, Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften und Umweltkreise.

**Hearings**

D) Auf die bei fünf in ökonomischen und ökologischen Bereichen anerkannten Beratungsunternehmen in Auftrag gegebenen Studien:

**Studien**

E) Auf die Expertengespräche mit der EU-Kommission, welche ganz klar gezeigt haben, dass die EU weder ein Verbot noch eine diskriminierende Lösung akzeptieren wird.

**Expertengespräche**

## 6. Fragen der EU

Die EU hat uns drei konkrete Fragen gestellt.

Wir haben der EU konkrete Antworten gegeben:

A) Die Nichtdiskriminierung wird durch eine Gleichbehandlung aller LKWs gewährleistet.

B) Das Ausmass der Umlagerung ist klar: es handelt sich im Minimum um 350'000 LKW.

C) Zur Vermeidung des Umfahrungsverkehrs ist das Programm zur Förderung des kombinierten Verkehrs ein wichtiger Beitrag.

Es hängt aber nicht nur von der Schweiz ab.

Wir schlagen eine globale, gemeinsame Lösung für eine umweltgerechtere Verkehrsbewältigung im Alpenraum vor.

Wenn wir diese Fragen nicht beantworten, dann besiegeln wir das Ende der bilateralen Verhandlungen.

Was die Regionen anbelangt, so ist sich der Bundesrat der Problematik bewusst.

Der Anteil des alpenquerenden Straßenverkehrs ist mit 1,4% vom Verkehrsvolumen niedrig, darf also nicht überschätzt, aber auch nicht vernachlässigt werden.

Es geht nicht darum, einzelne Regionen zu bestrafen.

Der Bundesrat wird die Nachteile kompensieren.

Z.B. mittels Abonnementen, weiterer Massnahmen oder einem finanziellen Ausgleich durch die Verteilung der Einnahmen.

Die Beschränkung auf die Verlagerung des Transitverkehrs allein würde dem Alpenschutzgedanken nicht genügen.



## **7. Weiteres Vorgehen:**

Das EVED führt die Arbeiten zur Realisierung des Konzeptes weiter.

Das entsprechende Gesetz wird ausgearbeitet.

Der Vernehmlassungsentwurf wird in der zweiten Hälfte 1995 vorliegen.

Im Juni 1995 wird dem Bundesrat ein Zwischenbericht vorgelegt.

## **8. Fazit**

### **Unser Ziel kommt klar zum Ausdruck:**

**Alpenschutz Ja - Egoismus Nein.**

**Alpenschutz Ja - aber in Koordination mit Europa.**

Wir tun hiermit **unser Bestes**, die Alpen wie in der Verfassung vorgesehen zu schützen und der EU eine Lösung zu präsentieren, die für sie akzeptabel ist.