

Stellungnahme zur Güterverkehrsvorlage: Rückweisung an den Bundesrat

Neuausrichtung gefordert

Bern, 16.10.2006 – Für strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Güterverkehrsvorlage als Instrument für die künftige Verlagerungspolitik ungeeignet und untauglich. Die Vorlage wird deshalb an den Bundesrat zurückgewiesen – mit dem dringlichen Begehren, eine Dynamisierung des Verlagerungsprozesses anzustreben sowie die besondere Situation des einheimischen Transportgewerbes und dessen Versorgungsauftrags gebührend zu berücksichtigen.

strasseschweiz vertritt die Auffassung, dass es statt zusätzlicher Beschränkungen, Bepreisungen, Pönalisierungen und Benachteiligungen des privaten Strassen (güter)verkehrs einer grundsätzlichen Neuausrichtung der in der Schweiz praktisch als Synonym zur Verkehrspolitik stehenden Verlagerungspolitik bedarf.

Deshalb lehnt strasseschweiz die generelle verkehrspolitische Zielsetzung der Güterverkehrsvorlage – namentlich die Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz – als einseitig, nicht Landverkehrsabkommen-konform sowie das Gebot der Nachhaltigkeit verletzend (offensichtlicher Primat der Ökologie) ab.

Dynamisches statt starres System

Obwohl strasseschweiz nach wie vor die wesensgerechte Verlagerung des Güterverkehrs über lange Distanzen (ab rund 500 Kilometern) von der Strasse auf die Schiene befürwortet, sollte die schweizerische Verlagerungspolitik in Zukunft im Sinne einer rollenden Planung als steter bzw. dynamischer Prozess und nicht länger als statische Übungsanlage verstanden werden.

Die Verlagerungspolitik ist nämlich bei weitem keine exakte Wissenschaft, wie dies der Bevölkerung und der Wirtschaft durch das Festschreiben von Fahrten- und Zielerreichungszielen suggeriert werden soll. strasseschweiz plädiert deshalb dafür, auf das Festschreiben derartiger Ziele gänzlich zu verzichten.

Vielmehr ist die Verlagerungspolitik an die wirtschaftliche Dynamik des europäischen Binnenmarkts anzupassen und eben nicht mehr in ein starres Korsett zu schnüren bzw. in ein plafonierendes System zu pressen. Zudem darf die Verlagerungspolitik nicht länger auf dem Buckel des inländischen Transportgewerbes umgesetzt werden.

Mit anderen Worten: Die Umsetzung hat nicht nur der Europakompatibilität punkto nationaler Jurisdiktion, sondern auch der Europakompetitivität bezüglich der schweizerischen Wirtschaft gerecht zu werden.

Aus diesem Grund lehnt **strasseschweiz** sowohl die Einführung der so genannten Alpentransitbörse (ATB) als auch den substanziellen Ausbau der Rollenden Landstrasse (Rola) ab. Die ATB ist nichts anderes als eine planwirtschaftliche Massnahme, die mit einem marktwirtschaftlichen Deckmäntelchen umhüllt ist, und der massive Rola-Ausbau stellt ein finanzpolitisches Abenteuer ohne jegliche Marktakzeptanz dar.

Vorrangstellung des Landverkehrsabkommens

Für **strasseschweiz** steht im Weiteren fest, dass das Landverkehrsabkommen (LVA) Vorrangstellung vor dem Alpenschutzartikel genießt und dass die Schweiz die gegenüber der Europäischen Union (EU) eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen gemäss dem Grundsatz „pacta sunt servanda“ erfüllen muss.

Eine Konkretisierung des LVA durch ein Bundesgesetz ist völkerrechtlich grundsätzlich zwar nicht notwendig. Falls es aus Gründen der innenpolitischen Akzeptanz dennoch ein solches Gesetz braucht, hat sich dieses primär am LVA und nicht am Alpenschutzartikel zu orientieren.

Kommt hinzu, dass die EU von heute mit 25 Mitgliedstaaten nicht mehr die EU-15 von früher ist. Nicht nur haben sich die politischen Mehrheitsverhältnisse entscheidend geändert, sondern auch das wirtschaftliche Augenmerk hat sich in Richtung der neuen osteuropäischen Mitgliedstaaten verschoben, in denen ein riesiges, noch unausgeschöpftes Wachstumspotenzial liegt (z.B. in den so genannten baltischen Tiger Estland, Lettland und Litauen).

Es ist absehbar, dass das Verkehrswachstum auf der Ost-West-Achse längerfristig voraussichtlich höher ausfallen wird als jenes auf der Nord-Süd-Achse. Die Güterverkehrsproblematik im Alpenraum könnte somit innerhalb der EU in den Hintergrund treten und zu einem rein regionalen Anliegen mutieren, für das viel schwieriger Verständnis geschweige denn Mehrheiten zu finden sein werden.

Vollendung des Gotthard-Strassentunnels

Da die Güterverkehrsvorlage einen Zeithorizont bis ungefähr ins Jahr 2020 umfasst, sind auch die strassenseitigen Optionen in die Überlegungen zum alpenquerenden Güterverkehr miteinzubeziehen. Dazu gehört insbesondere die Vollendung des Gotthard-Strassentunnels (GST) mittels der Fertigstellung der Oströhre, die gegenwärtig als Fluchtstollen dient.

strasseschweiz verlangt die GST-Vollendung bis spätestens 2020 – dies primär aus Sicherheitsgründen sowie aufgrund der absehbaren Gesamtsanierung und der damit einhergehenden Totalsperrung der bestehenden Röhre. Es ist nicht einsehbar, warum die hohen Sicherheitsstandards, wie sie beim Ceneri-Basistunnels für die Schiene angewendet werden, nicht auf für den GST und damit für die Strasse gelten sollen.