

## COMMUNIQUÉ

Verlagerungspolitik: Die Alpentransitbörse ist kein probates Instrument

# Keine neue Belastung

**Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt die Alpentransitbörse ab, da sie zu einer zusätzlichen Verteuerung des inländischen Strassengüterverkehrs und somit zu einer weiteren Belastung des Wirtschaftsstandorts Schweiz führt.**

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt es ab, dass der alpenquerende Strassengüterverkehr und damit auch die Schweizer Wirtschaft in Zukunft zusätzlich zur leistungsabhängigen Schwerverkehrabgabe (LSVA) via Alpentransitbörse noch stärker belastet werden, während der Schienengüterverkehr – insbesondere die ökonomisch und ökologisch unsinnige Rollende Landstrasse (Rola) – künftig noch mehr Subventionen erhalten soll.

Der Bundesrat will dem Vernehmen nach überhaupt keine Garantie dafür abgeben, dass mit diesen kostenintensiven Vorhaben das Verlagerungsziel Ende 2022 – also fünf Jahre nach der geplanten Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) – auch tatsächlich erreicht wird. Eine derart ineffiziente und verschwenderische Verlagerungspolitik punkto alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze kann und darf sich unser Land – trotz Verfassungsauftrag – auf die Dauer nicht mehr leisten.

Zudem würde die Alpentransitbörse den Binnenverkehr aufgrund seiner kurzen Distanzen klar diskriminieren. Dies steht im Widerspruch zur Bundesverfassung (BV), da der Alpenschutzartikel (Art. 84 BV) ausschliesslich den Transitverkehr (von Grenze zu Grenze), nicht aber den Binnenverkehr auf die Schiene verlagern will. Gemäss einem entsprechenden Expertenbericht vom 8. Dezember 2004 würde die Alpentransitbörse zu einer überproportionalen Verteuerung des Kurzstreckenverkehrs auf den Alpentransitachsen führen, weil für diesen die Schiene aus wirtschaftlicher Sicht keine Alternative darstellt.

Mittels Alpentransitbörse sollen die Transitfahrten kontingentiert und diese Kontingente anschliessend versteigert werden. Wer keine Kontingente ersteigern kann, muss auf die Rola ausweichen. Das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU verbietet gegenwärtig explizit jede mengenmässige Beschränkung von Transitfahrten; es müsste somit neu verhandelt werden. Der Strassenverkehrsverband FRS ist zwar der Auffassung, dass bei Neuverhandlungen über das Landverkehrsabkommen die Frage der Kontingentierung des Gütertransitverkehrs ernsthaft geprüft werden sollte; dies hätte aber losgelöst von der Alpentransitbörse zu erfolgen. Es kann ja nicht sein, dass die Schweiz der EU mit der Neat eine derzeit über 16 Milliarden Franken teure Infrastruktur zur Verfügung stellt und zur Aufrechterhaltung ihrer Binnenversorgung über die Alpen künftig noch mehr zur Kasse gebeten werden soll.

Bern, den 20. Februar 2006

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération Routière Suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Die wichtigsten FRS-Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz), auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure), AGVS (Autogewerbeverband der Schweiz), ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).