

COMMUNIQUE

Untaugliches Dosierungssystem am Gotthard-Strassentunnel

Mit EU über Kontingente verhandeln

Für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS stellt das aktuelle Dosierungssystem am Gotthard keine befriedigende Lösung dar, weil es die Verkehrs- und Versorgungssicherheit im Inland stark beeinträchtigt. Um das Transitverkehrsaufkommen in Zukunft mengenmässig zu kontingentieren, sind unverzüglich Verhandlungen mit der EU aufzunehmen. Langfristig ist die Verkehrsinfrastrukturpolitik bezüglich Schiene und Strasse auf die realen Anforderungen der wirtschaftenden Bevölkerung in der Schweiz und in Europa auszurichten.

Bereits im Zuge der Verhandlungen zu den bilateralen Verträgen, insbesondere des Landverkehrsabkommens, zwischen der Eidgenossenschaft und der Europäischen Union (EU) hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS wiederholt kommuniziert, dass die Einführung einer flächendeckenden und landesweiten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein ungeeignetes Instrument darstellt, um die Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern bzw. um den jährlich markant wachsenden Strassengütertransitverkehr zu bremsen. Spätestens als auf dem Altar der LSVA-Einführung die 28-Tonnen-Limite für Lastwagen geopfert worden ist, war für den Strassenverkehrsverband FRS klar, dass trotz dem Bau eines milliardenschweren Schienennetzes durch die Schweizer Alpen die Güterverlagerungspolitik einer gouvernementalen Selbsttäuschung unterliegen wird. Dies deshalb, weil die Schweiz nun kein einziges wirksames Instrument mehr in den Händen hält, um den internationalen Strassengüterverkehr auf der kürzesten und billigsten Route durch die Alpen nachhaltig zu limitieren.

Der FRS hat stets davor gewarnt, dass dieser offensichtliche Widerspruch zwischen Landverkehrsabkommen und Schweizer Verkehrspolitik über kurz oder lang zum Eklat führen wird. Zu diesem Eklat ist es schon kurz nach der – von der Schweiz aus rein pekuniären Interessen angestrebten – vorzeitigen Inkraftsetzung des Landverkehrsabkommens per 1. Januar 2001 gekommen. Der riesige Andrang an den beschränkt leistungsfähigen Zollstellen der Schweizer Nord- und Süd-Grenze liessen den Schwerverkehr auf der Transitachse kollabieren. Kilometerlange Staus auf der A2 waren die Folge. Diesem vorprogrammierten Kollaps standen die zuständigen Bundesbehörden machtlos gegenüber. Der tragische Unfall im Gotthard-Strassentunnel vom 24. Oktober 2001 hat die Kapazitätsproblematik weiter verschärft und die ungenügende Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen aufgezeigt. Das aktuelle Dosierungssystem am Gotthard bringt keine befriedigende Lösung, sondern lediglich zusätzliche Nachteile punkto Verkehrs- und Versorgungssicherheit im Inland.

Die von Verkehrsminister Moritz Leuenberger in Aussicht gestellte Bevorzugung des Strassengüterbinnenverkehrs am Gotthard ist zwar begrüßenswert, widerspricht aber dem von ihm ausgehandelten und vom Souverän gutgeheissenen Abkommen mit der EU. Um einen Ausweg aus der Transitverkehrsproblematik zu finden, gilt es jetzt, Lösungsansätze ausserhalb des autonomen eidgenössischen Rechts zu suchen; zumal der internationale Transitverkehr auf dem Schweizerischen Strassennetz traditionellerweise Gegenstand der helvetischen Aussenpolitik und somit grundsätzlich verhandelbar ist. Diese Verhandlungen sind unverzüglich aufzunehmen – und zwar mit dem Ziel, das Transitverkehrsaufkommen mengenmässig zu kontingentieren.

Langfristig ist die Verkehrsinfrastrukturpolitik bezüglich Schiene und Strasse auf die realen Anforderungen der wirtschaftenden Bevölkerung in der Schweiz und in Europa auszurichten. Die „Avanti“-Initiative der Strassenverkehrsverbände verlangt die Bereitstellung dieser nachfragegerechten Kapazitäten sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz. Die vordringliche und nachhaltige Aufgabe des Bundes ist die Beseitigung der Engpässe im helvetischen Verkehrsnetz, nicht aber die Verkehrsdosierung am Gotthard-Strassentunnel oder die Management-by-Stau-Politik auf Autobahnen.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération routière suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen.

Bern, den 21. März 2002