

## COMMUNIQUÉ

Aktueller Bericht des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung

# Falsche Signale

**Der Verlagerungsbericht 2002 des Bundesrats beweist, dass die Schweiz nicht um die zweite Röhre am Gotthard-Strassentunnel herumkommt. Der Bundesrat streut sich Sand in die Augen, wenn er auf Grund der mageren Ergebnisse des Verlagerungsberichts seine Verkehrspolitik bestätigt sieht und auf eine zweite Röhre verzichten will. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS missbilligt, dass die Landesregierung ihre gescheiterte Verkehrspolitik und damit die Misere am Gotthard fortsetzen will.**

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die flankierenden Massnahmen (Kosten 2001: rund 310 Mio. Franken) haben wenig bis nichts an die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene beigetragen. Die Wachstumskurve geht – wenn auch nicht mehr so deutlich – weiter aufwärts. Der leichte Rückgang des alpenquerenden Schwerverkehrs ist in erster Linie eine Folge der generellen Konjunkturabschwächung. Fakt ist, dass erst seit der vorzeitigen Inkraftsetzung des Landverkehrsabkommens samt LSVA-Einführung die unsäglichen Lastwagenstaus auf der Gotthard- und San-Bernardino-Route begonnen haben. Selbst mit der LSVA-Steuer ist die Gotthard-Route die billigste und kürzeste Nord-Süd-Verbindung für den internationalen Transitverkehr im Alpenbogen. Dies wird sich auch nach Vollendung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) und der Erhebung des maximalen LSVA-Abgabebesatzes nicht ändern: Trotz Neat wird die A2 durch die Schweiz auf Grund des Landverkehrsabkommens die günstigste Transitstrecke darstellen. Der einzige Ausweg aus dieser verfahrenen Situation ist die mengenmässige Limitierung der von Grenze zu Grenze transitierenden Nutzfahrzeuge mittels vertraglichen Vereinbarungen mit den direkt betroffenen Ländern Europas.

Der Verzicht auf die zweite Röhre am Gotthard-Strassentunnel ist das klare Signal des Bundesrats an die schweizerische und insbesondere an die Tessiner Wirtschaft und Bevölkerung, dass er seine misslungene Verkehrspolitik und damit die Gotthard-Misere fortsetzen will. Dies ist staats- und wirtschaftspolitisch bedenklich. „Management-by-Stau“ auf der Hauptverkehrsachse im Nord-Süd-Verkehr kann nicht das Credo eines Landes sein, dessen Regierung sich die Integration in die Europäische Union (EU) auf die Fahne geschrieben hat. Der Strassenverkehrsverband FRS appelliert an die Eidgenössischen Räte, den Schaden, der aus der bundesrätlichen Verkehrspolitik entsteht, in Grenzen zu halten und die strassenseitigen Infrastrukturen den real existierenden (Mobilitäts-) Bedürfnissen anzupassen. Denn selbst wenn sich die gesamte auf der Strasse transportierte Gütermenge heute auf die Schiene verlagern liesse, fahren weiterhin rund sechs Millionen Personenwagen pro Jahr durch den Tunnel. Das sind fast dreimal mehr Fahrzeuge als in der Planungs- und Bauphase des Gotthard-Strassentunnels vorgesehen waren.

Bern, den 1. Mai 2002