

27.11.2009 – 15:04 Uhr

## Verlagerungsbericht: Alpen-Initiative fordert Einhaltung des Zwischenziels 2011

Altdorf (ots) -

Die Alpen-Initiative freut sich über die Einsicht des Bundesrates, dass nur die Alpentransitbörse die Verlagerungspolitik entscheidend voranbringen kann. Dieses marktwirtschaftliche Cap-and-trade-Instrument ist daher energisch voranzutreiben. Trotzdem erwartet die Alpen-Initiative vom Bundesrat auch kurzfristige Massnahmen zur Erreichung des vom Bundesrat selber vorgeschlagenen Zwischenziels 2011.

Der vierte Verlagerungsbericht bestätigt die von der Alpen-Initiative seit langem erhobene Forderung nach Einführung einer Alpentransitbörse. Nur diese kann die vom Volk beschlossene Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene und die vom Gesetz verlangte Reduktion der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650'000 bewirken. Um die Verhandlungsposition des Bundesrates gegenüber dem Ausland zu stärken, muss das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) so angepasst werden, dass der Bundesrat auch die Kompetenz zur Einführung der Alpentransitbörse erhält. Diese Änderung kann das Parlament mit einer Annahme der hängigen Standesinitiativen der Kantone Uri und Tessin in Gang setzen.

Das vom Bundesrat selber vorgeschlagene und vom Parlament diskussionslos genehmigte Zwischenziel von 1 Million Fahrten im Jahr 2011 ist nur mit zusätzlichen Massnahmen erreichbar. Es geht nicht an, dass sich der Bundesrat nur ein Jahr nach der Schlussabstimmung über das GVVG von diesem Ziel bereits verabschiedet. Damit die LSVA trotz des Entscheides des Bundesverwaltungsgerichts erhöht werden kann, braucht es eine realistischere Berechnung der externen Kosten insbesondere im Bereich der Klimakosten, die Anpassung der Tarife an die Teuerung sowie eine Berechnungsart, welche die aktuelle Zusammensetzung der Fahrzeugflotte statt einer stets veralteten berücksichtigt. Als Kurzfristmassnahmen sind alle alten Lastwagen der Abgasklassen Euro 0 und 1 auf den Transitrouten zu verbieten, wie das in Österreich bereits der Fall ist. Nachahmenswert im Sinne einer Übergangslösung ist auch das sektorielle Fahrverbot, das auf der Bennerautobahn den Transport von gewissen Gütern wie Steine und Erden, Kehrlicht, Getreide, Rundholz und Kork, Erze, Aushubmaterial, Kraftfahrzeuge und Anhänger sowie Baustahl etc. verbietet. Auch liegt es allein in der Hand des Bundesrates, zur Erhöhung der Sicherheit das Dosierungssystem am Gotthard zu verschärfen und damit die Zahl der transitierenden Lastwagen zu verringern.

Der Verlagerungsbericht bestätigt aber auch, dass die NEAT nur einen bescheidenen Beitrag zur Produktivitätssteigerung der Schiene beitragen kann. Was der Bundesrat mit der Studie über die Auswirkungen des 2007 eröffneten Lötschberg-Basistunnels herausgefunden hat, lässt eine von der Alpen-Initiative im August veröffentlichte Studie auch für den Gotthard-Basistunnel erwarten: Ohne zusätzliche Massnahmen wird das Milliardenbauwerk den Anteil der Schiene an den alpenquerenden Gütertransporten um höchstens 2,5% erhöhen. Umso unverständlicher ist, dass Bundesrat und Parlament die

Verlagerungsfrist zuerst am Eröffnungstermin des Lötschberg- und jetzt an jenem des Gotthardbasistunnels orientiert haben.

Altdorf, 27.11.09

Kontakt:

Für Rückfragen:

- Nationalrat Fabio Pedrina, Präsident, 079 - 249 29 42
- Alf Arnold, Geschäftsführer, 079 - 711 57 13

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100002430/100594561> abgerufen werden.