

Evangelische Volkspartei der Schweiz

Joel Blunier, Generalsekretär

Josefstrasse 32

8023 Zürich

Tel. 044 272 71 00

Fax 044 272 14 37

Mobile 076 379 76 79

joel.blunier@evppev.ch

www.evppev.ch

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

12. Oktober 2006

Güterverkehrsvorlage: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Vernehmlassungsantwort der Evangelischen Volkspartei der Schweiz (EVP)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Evangelische Volkspartei der Schweiz (EVP) dankt Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme zur geplanten Güterverkehrsvorlage und lässt sich dazu gerne wie folgt vernehmen:

Grundsätzliche Überlegungen

Zentrales Anliegen der Güterverkehrsvorlage ist richtigerweise das Ziel der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das Schweizer Volk hat hierzu mit der klaren Annahme der Alpeninitiative den verbindlichen Auftrag erteilt. Die EVP verlangt, dass dieser Auftrag ohne „Wenn und Aber“ umgesetzt wird, und zwar mit der bisher immer wieder dem Volk versprochenen Reduktion der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf maximal 650'000 Fahrten pro Jahr.

Die EVP empfindet es als ausserordentlich stossend und ärgerlich, dass das Verlagerungsziel innerhalb der vorgesehenen Fristen nicht erreicht werden kann und nun um Jahre hinausgeschoben werden muss. Die betroffenen Regionen dies- und jenseits des Gotthards haben damit noch viele zusätzliche Jahre der Verlärmung ihrer Täler und der übermässigen Luftbelastung vor sich.

Allerdings reiht sich diese vieljährige Verzögerung nahtlos ein in ebenso unakzeptable Verzögerungen bei anderen, die Umwelt betreffenden gesetzlichen Aufträgen: So sind beispielsweise die gesetzlichen Fristen für die Erfüllung der Luftreinhaltung oder des Lärmschutzes schon längst abgelaufen und es zeichnet sich heute bereits ab, dass auch innert neuer, erstreckter Fristen die Aufgaben nicht ausreichend erfüllt werden können. Auch die Verpflichtungen bei der Reduktion des CO₂-Ausstosses gemäss Kyoto-Protokoll werden wir nicht fristgerecht erfüllen. Solch unzureichender Rechtsvollzug fördert weder das Vertrauen des Volkes in seine Institutionen und Behörden, noch die Gesetzestreue der Bürgerinnen und Bürger. Und für das Rechtsempfinden des Volkes ist er Gift.

Fragenbeantwortung

Nach diesen einleitenden Bemerkungen, beantwortet die EVP Ihre Fragen wie folgt:

- 1) *Mit der generellen Zielsetzung der Vorlage sind wir einverstanden. Sie erfüllt nichts anderes, als den vom Volk in die Verfassung geschriebenen Auftrag.*
- 2a) *Ja. Das Verlagerungsziel soll in der maximal zulässigen Fahrtenzahl ausgedrückt werden. So, wie die Umsetzung der Alpeninitiative dem Volk immer versprochen worden ist und so, wie es insbesondere auch im Rahmen der Gespräche und Vereinbarungen des Landverkehrsabkommens in den Bilateralen I als wichtige politische Voraussetzung kommuniziert wurde.*
- 2b) *Da ja vorgesehen ist, bereits auf das Jahr 2011 die Zahl der Transithfahrten durch die Alpen auf 1'000'000 zu senken, müsste eigentlich die Reduktion auf 650'000 zumindest in jenem Jahr erreicht werden können, welches auf die Eröffnung der NEAT Gotthard folgt. Mehr als ein Jahr „Angewöhnungszeit“ scheint uns wirklich nicht nötig.*
- 2c) *Ja, die Reduktion der Fahrten auf 650'000 pro Jahr garantiert die notwendige Entlastung bezüglich aller entscheidenden Umweltfaktoren. Fahrtenzahlen können auch einfach erhoben und sogar von der Bevölkerung nachgeprüft werden. Umweltziele, wie sie beispielsweise zur Zeit von der Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich für den Flughafen vorgeschlagen werden, öffnen Tür und Tor zu einer Zunahme der Bewegungen und im Falle des Gütertransits durch die Alpen stellen sie ein eigentliches Trojanisches Pferd da: Neue, bessere Standards der Technik bezüglich Lärmdämmung und Luftbelastung bei den Fahrzeugen kämen nicht der Umwelt und den geplagten Menschen zugute, sondern würden nur zu einer letztlich wohl erheblichen Steigerung der Transithfahrten durch die Alpen auf der Strasse führen.*
- 2d) *Ja, bitte keine Ausflüchte gegenüber den maximal 650'000 Fahrten pro Jahr. Diese Maximalzahl hat zu genügen.*
- 3a) *Wir betrachten es als eine exekutive Aufgabe, die Reduktion auf 650'000 Fahrten pro Jahr zu bewerkstelligen. Aus unserer Sicht könnte daher im Gesetz eigentlich auch nur der Auftrag festgeschrieben werden, dass der Bund auf Fertigstellung der NEAT hin die notwendigen Massnahmen zur Zielerreichung trifft und in Kraft setzt.
Im Übrigen bevorzugt die EVP Massnahmen, die auf einfache Weise die Durchfahrtsmenge steuern (Tropfenzählersystem, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Zeitfenster, Transithbörse etc.). Teure Massnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene (insbesondere massive Subventionierung der rollenden Landstrasse) kommen für uns nur als vorübergehende absolute Notlösungen in Frage.*
- 3b) *Da die EVP schwergewichtig Massnahmen zur Reduktion der Attraktivität der Strasse sieht, betrachtet sie dieses Konfliktfeld als nicht so gravierend: Nach unserer Vorstellung müssen die Kosten der Transithfahrt auf der Strasse so stark erhöht werden, dass die Benutzung der Schiene für Transithgüter auch mit kostendeckenden Preisen der Güterbahn attraktiv ist und angenommen wird.*
- 3c) *Siehe unsere Antwort zu 3b). Wenn nötig, sind neue Verhandlungen mit den Nachbarländern und der EU aufzunehmen. Die Alpentransithbörse - 650'000 alpenquerende Fahrten sind mit dieser anzubieten - ist eine sehr einfache und effiziente Massnahme. Und dazu erst noch eine marktwirtschaftliche.*
- 4a) *Ja, auf jeden Fall: die Zahl der Durchfahrten ist genau festgelegt und der Preis für die Durchfahrt wird nach Angebot und Nachfrage bestimmt, also marktwirtschaftlich, was mithin eigentlich auch die Apostel des freien Marktes überzeugen müsste.*

- 4b) *Die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs macht nur so lange Sinn, als es nicht gelingt, die Fahrten auf der Strasse ausreichend und so zu verteuern, dass auch preislich die Schiene im Vorteil ist. Die vornehmste Aufgabe der Exekutive besteht daher unseres Erachtens darin, Lösungen zu suchen und vorzuschlagen, welche die Konkurrenzfähigkeit der Strassentransporte gegenüber dem Schienentransport reduzieren.*
- 4c) *Die rollende Landstrasse ist nur eine Notlösung, und nicht einmal eine Gute. Die gesetzlichen und wirtschaftlichen Randbedingungen sind so zu verändern, dass der Gütertransit durch die Alpen und auch über die grossen europäischen Transportwege auf der Schiene und zwar in Form des unbegleiteten Container-Verkehrs von Grossterminal zu Grossterminal geführt wird. Lastwagen mit Chauffeuren und mit allem Drum und Dran auf die Bahn zu verladen und so durch die Schweiz zu karren, kann wirklich nur eine vorübergehende Notlösung sein. Sie ist ökologisch, aber auch wirtschaftlich wenig sinnvoll und nur so lange zu fördern, als nicht bessere und grundsätzlichere Problemlösungen möglich sind.*
- 5) bis 7) Ja.
- 8) *Siehe unsere einleitenden Bemerkungen („Grundsätzliche Überlegungen“).*

Wir danken Ihnen für die Aufmerksamkeit, die Sie unserer Vernehmlassungsamtwort entgegen bringen und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen

EVANGELISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ (EVP)



Dr. Ruedi Aeschbacher
Parteipräsident und Nationalrat



Joel Blunier
Generalsekretär