

Sachdokumentation:

Signatur: DS 33

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/33



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Wir können das Verlagerungsziel erreichen

Jon Pult

In Kürze kann die Schweiz den längsten Tunnel der Welt eröffnen, den Gotthard-Basistunnel als Herzstück der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen NEAT. Ein Jahrhundertbauwerk, in das die Schweiz 24 Milliarden Franken investiert hat, um den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Schon heute werden nur 59 Prozent der Schienenkapazitäten genutzt. Mit dem neuen Gotthard-Basistunnel entstehen riesige neue Kapazitäten. Es können mehr, längere und schwerere Züge durch die Alpen geführt werden. Die Studie von Heinz Pulfer zeigt: Bei Vollbetrieb der NEAT können pro Jahr 50 Millionen Tonnen Güter über die Schiene befördert werden. Das ist mehr als heute per Bahn und Strasse zusammen durch die Alpen transportiert wird!

Kurz: Theoretisch müsste kein einziger Lastwagen mehr von Grenze zu Grenze fahren, die Bahn kann die ganze Menge an Gütern transportieren. Wir können also feststellen, dass die Schiene im alpenquerenden Verkehr auf Jahrzehnte hinaus genug Kapazität hat.

Das Kernanliegen der Alpen-Initiative ist die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Im Februar 1994 wurde die Alpen-Initiative angenommen. Wir – meine Vorgängerinnen und Vorgänger – wollten Adolf Ogi helfen die NEAT zu finanzieren und auszulasten. Nun sollen der Bundesrat und Parlament ihren Auftrag erfüllen, den sie vor 22 Jahren vom Volk erhalten und bis heute nicht erfüllt haben: das Erreichen des Verlagerungsziels von maximal 650'000 alpenquerenden Lastwagen pro Jahr. Das Resultat einer neuen LINK-Umfrage zeigt, dass 67 Prozent der Bevölkerung diese Verlagerung wollen, im Tessin sind es sogar 80 Prozent.

In wenigen Monaten geht der Basistunnel am Gotthard auf. Riesige Kapazitäten stehen zur Verfügung, den Verkehr nun auf die Schiene zu verlagern. Jetzt braucht es dafür nur noch den politischen Willen. Die Zeit der faulen Ausreden ist vorbei!

Ein Nein zur 2. Röhre ist eine riesige Chance für die Verlagerung. Ein weiteres Bekenntnis der Bevölkerung zur Kapazitätsbeschränkung der Strasse ist auch Bekenntnis zur Güterverlagerung und ein Zeichen an die internationalen Logistiker, ihre Strategie definitiv auf die Schiene auszurichten. Die Logistik ist wie ein Fluss, der den Weg des geringsten Widerstands sucht. Das ist in der Schweiz die NEAT. Das Schweizer Volk hat nun die Chance, diesen Weg vorzugeben.

Darum ist klarer denn je: Wer eine innovative Transportpolitik will, kann nicht für 2. Strassenröhre am Gotthard sein. Mit der 2. Röhre würden wir einen Umfahrungstunnel für die NEAT bauen. Hingegen können wir heute sagen: Wer am 28. Februar NEIN zur 2. Röhre stimmt, hilft Doris Leuthard, die NEAT auszulasten.

Die Alpen-Initiative steht am Ursprung einer progressiven und zukunftstauglichen Verkehrspolitik. In keinem Bereich ist die Schweiz wahrscheinlich innovativer und wird durch die europäischen Staaten mehr bewundert. Die Alpen-Initiative steht am Ursprung dieser innovativen Lösungen: mit der NEAT, der LSVA, der Fondslösungen zur Finanzierung, dem Tropenzählersystem für Lastwagen.

Wir freuen uns, dass heute mit Nick Beglinger ein Vertreter des Wirtschaftsverbandes Swisscleantech bei uns an der Medienkonferenz ist. Das zeigt eindrücklich, dass innovative Lösungen im Verkehrsbereich durchaus zu zukunftsgerichtetem Wirtschaftsdenken passen.

Bern/Chur, 8. Februar 2016

Eine Verlagerungspolitik für die ganze Schweiz

Mathias Reynard

Die Schweiz hat mit der NEAT in die Zukunft investiert. Der nächste grosse konkrete Schritt erfolgt im kommenden Juni. Dann wird am Gotthard der Eisenbahn-Basistunnel eröffnet. Von diesem Jahrhundertbauwerk soll die ganze Schweiz profitieren. Deshalb braucht es eine konsequente Verlagerungspolitik, welche die alpenquerenden Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene bringt. Egal, auf welcher Route sie unterwegs sind. Das entlastet die Strassen und schont die Umwelt. Zudem sind Bahntransporte weit sicherer und ökonomischer als Lastwagentransporte. Nutzen wir die Chance zur Verlagerung jetzt!

Die neue Flachbahn durch die Alpen soll ihre Wirkung voll entfalten können und Europas Transportunternehmen signalisieren, dass die Schweiz den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene haben will – und nicht auf der Strasse. An dieser Verkehrspolitik muss die Schweiz konsequent festhalten. Deshalb ist eine 2. Strassenröhre am Gotthard falsch. Eine 2. Strassenröhre ist eine Lösung aus dem 19. Jahrhundert für ein Problem des 21. Jahrhunderts!

Wer neue Strassen und Tunnels baut, wird damit noch mehr Verkehr anziehen. Dieser Effekt ist tausendfach bewiesen. Mit der 2. Röhre wird die Schweiz zur Lastwagen-Transithölle, und das nicht nur am Gotthard selber, sondern auch am San Bernardino und am Simplon. Laut den Verkehrssimulationen der Firma Senozon, wird der Lastwagenverkehr im Wallis und in Graubünden prozentual sogar noch stärker ansteigen als am Gotthard, wenn keine Massnahmen zur stärkeren Verlagerung getroffen werden. Das zeigt zweierlei: 1. Eine 2. Röhre schadet der ganzen Schweiz 2. Eine konsequente Verlagerungspolitik dient dem ganzen Land.

Im Wallis haben wir schon heute ein gravierendes Problem. Die Lastwagentransporte über den Simplon dürfen gefährliche Güter befördern. Sie bedrohen Mensch und Umwelt täglich. Es ist mir absolut unverständlich, dass Bundesrat und Parlament nicht schon längst gehandelt haben, um diese Güter auf die Schiene zu verlagern. Am Simplon haben wir längst einen Basistunnel, auf dem diese Güter befördert werden könnten. Ein Verbot der Giftransporte über die Simplon Passstrasse ist überfällig! Auch hier: Konsequente Verlagerung dient auch uns am Simplon.

Die ganze Schweiz hat 24 Milliarden ins Bahnprojekt NEAT investiert. Als Westschweizer stört mich, dass nun am Gotthard weitere Milliarden für ein fünftes Loch verschwendet werden sollen. Eine 2. Röhre kostet 3 Milliarden mehr als die vernünftige Sanierung des bestehenden Strassentunnels ohne 2. Röhre. Da habe ich extrem Mühe, mich als Politiker gegenüber den Steuerzahlenden zu erklären, wo wir doch im Bundeshaus um jeden Steuerfranken streiten, bei der Bildung, der Entwicklungshilfe, bei der AHV. Vorige Woche haben sich 128 Exekutivmitglieder von Schweizer Städten und Gemeinden gegen die 2. Röhre ausgesprochen: Auch sie wissen, wo die wahren Verkehrsprobleme liegen: nicht am Gotthard, sondern in den Agglomerationen. 3 Milliarden Franken unnötig am Gotthard verlocken? Das ist absurd. Und es ist absolut lächerlich zu behaupten, dass diese 3 Milliarden nicht irgendwo fehlen werden.

Die Schweiz kann aber 2016 das Problem des alpenquerenden Transitverkehrs umwelt- und menschengenossend lösen. Das dient der ganzen Schweiz, von Genf bis St. Gallen, von Basel bis Chiasso. Brauchen wir unser Hirn, unsere Intelligenz, unsere Investitionen in die NEAT. Weitere Löcher im Fels sind keine Lösung. Die Zukunft des alpenquerenden Güterverkehrs liegt auf der Schiene.

Bern/Savièse, 8. Februar 2016

MEDIENMITTEILUNG zur Vorlage «Sanierung Gotthard-Strassentunnel»

Ein JA zur zweiten Röhre wäre die falsche Entscheidung

Bern, 28.01.2016. Der Wirtschaftsverband swisscleantech empfiehlt, am 28. Februar 2016 die Vorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels abzulehnen. Der technologische Wandel und der Mittelbedarf für dringlichere Verkehrsprobleme sprechen dafür, auf Intelligenz statt auf Beton zu setzen. Eine Entscheidung zum heutigen Zeitpunkt wäre falsch und gemäss ASTRA auch nicht nötig.

Ob eine zweite Röhre durch den Gotthard gebaut werden soll, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös beantwortet werden. Zu viele Fragen sind noch offen. «*Der Verkehr im Jahr 2035 wird ein anderer sein als heute*», sagt Nick Beglinger, Präsident von swisscleantech. Bis zur Inbetriebnahme des neuen Tunnels im Jahr 2030 werden automatisches Fahren und Fahrassistenzsysteme weit verbreitet sein. Sicherheitssysteme am Fahrzeug zur Verhinderung von Auffahrunfällen und Verlassen der Fahrspur werden Standard. «*Das Sicherheits-Argument für die zweite Röhre verliert im Hinblick auf diese zukünftigen Entwicklungen an Bedeutung*», betont Beglinger.

Was hingegen bereits heute bekannt ist: Die Staus, welche hohe volkswirtschaftliche Kosten erzeugen, entstehen nicht am Gotthard, sondern in der chronisch überlasteten Agglomeration. Dort wird der grosse Investitionsbedarf der nächsten Jahre entstehen. Es ist deshalb falsch, die knappen Steuermittel in eine zweite Gotthardröhre zu investieren, die keine Kapazitätserweiterung bringt und zu hohen, langfristigen Unterhaltskosten führt.

Ein JA zur zweiten Gotthardröhre wäre daher eine übereilte Entscheidung ohne Zeitnot. Das ASTRA bestätigt neu, dass die heute bestehende Röhre bis 2035 weiterbetrieben werden kann, und nicht wie ursprünglich angenommen bis 2025. Ein übereilter Entscheid ist nicht nötig. Es bleiben 10 Jahre, um alle offenen Fragen zu klären.

Für eine zukunftsfähige, CO₂-arme Mobilität sind andere Aspekte entscheidend. Für swisscleantech stehen die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, die Verbreitung der Elektromobilität und Ansätze wie Self-driving oder Shared driving im Vordergrund. Mit dem Bau der NEAT setzt die Schweiz auf den Schienengüterverkehr, ein Gebiet, das ein grosses Innovationspotential hat. In diesem Zusammenhang sollte auch das Konzept der Lang-Rola mit Terminals bei Basel und Chiasso nochmals überarbeitet werden.

[LINK](#) Positionspapier

###

Über swisscleantech

Der Wirtschaftsverband swisscleantech (<http://www.swisscleantech.ch>) steht für eine nachhaltige und liberale Wirtschaftspolitik. Er ist die Stimme jener Unternehmen und Verbände, die der nachhaltigen Entwicklung auf nationaler und internationaler Ebene Wert einräumen und die eine Cleantech-Vorreiterstrategie der Schweiz aktiv unterstützen. Cleantech gilt dabei als Qualitätsmerkmal für ressourceneffizientes und emissionsarmes Wirtschaften – und hat für alle Branchen Relevanz. Nebst politischer Meinungsvertretung bietet swisscleantech Mitgliederleistungen an (Veranstaltungen, Fokusgruppen, Newsservice, Datenbank) und unterstützt Referenzprojekte im In- und Ausland. swisscleantech vertritt rund 300 direkte Firmenmitglieder und 20 Branchenverbände.