

Alpenkonvention blockiert

Die bürgerliche Mitte im Nationalrat ist am 11. Dezember vor der SVP eingeknickt: Zusammen mit der Ratsrechten trat sie nicht auf die drei Ausführungsprotokolle zur Alpenkonvention ein.

Ein völlig unverständlicher Entscheid: Denn noch vor genau einem Jahr gab dieselbe bürgerliche Mitte mit der SP und den Grünen zusammen dem Bundesrat grünes Licht für Verhandlungen mit dem Ausland über eine Alpentransitbörse.

Die Alpenkonvention fordert wie die Alpen-Initiative Massnahmen, um den inneralpinen und alpenquerenden Strassenverkehr zu reduzieren. Frankreich, Deutschland, Österreich und Liechtenstein haben das, nun im Nationalrat gescheiterte Verkehrsprotokoll, schon vor Jahren ratifiziert. Eine Ratifizierung durch die Schweiz würde die Alpenkonvention stärken und die notwendige gemeinsame Verlagerungspolitik wesentlich erleichtern.

Verlagerung ist Verfassungsauftrag

Die Verlagerung des Güterverkehrs ist nicht irgendein Anliegen der Umweltverbände, sondern ein Auftrag, den das Volk dem Bund 1994 mit der Annahme der Alpen-Initiative gegeben hat. Das Parlament steht (oder stünde) deshalb in der Pflicht, alles zu unternehmen, damit dieser Auftrag auch erfüllt werden kann. Dies umso mehr, als das Verlagerungsziel noch in weiter Ferne liegt: Derzeit werden lediglich 61 Prozent aller Güter mit der Bahn durch die Alpen transportiert. Der Bundesrat hat Ende November im Zusammenhang mit dem Verlagerungsbericht 2009 einmal mehr darauf hingewiesen, dass das Verlagerungsziel nur mit zusätzlichen Instrumenten erreicht werden kann. Das grösste Potenzial hätten Managementsysteme wie eine Alpentransitbörse. Folgerichtig erteilte das Parlament dem Bundesrat bereits vor genau einem

Jahr die Kompetenz, mit dem Ausland über die Einführung einer Alpentransitbörse zu verhandeln und entsprechende Verträge abzuschliessen.

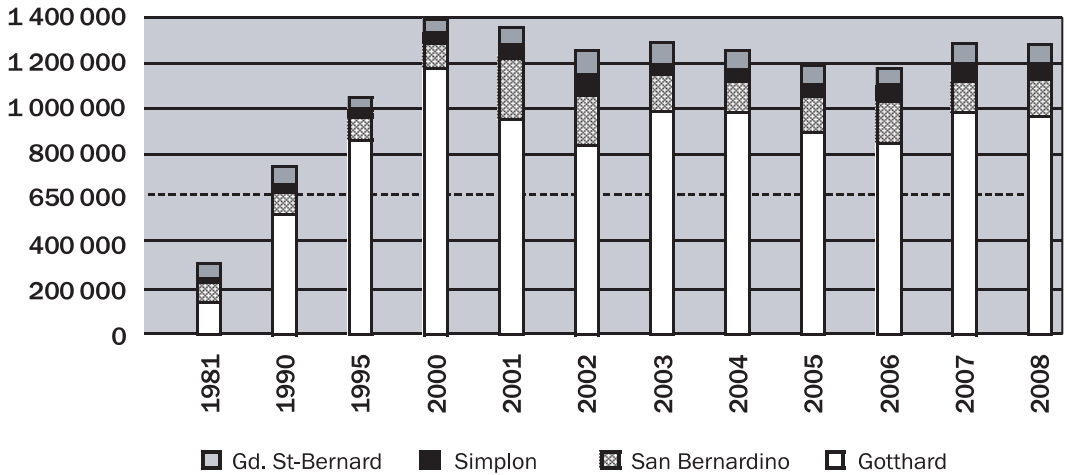
Falsche Signale

Die bürgerliche Mitte im Parlament engagierte sich damals mit der SP und den Grünen für Verhandlungen über eine Alpentransitbörse. Wenn dieselben Politikerinnen und Politiker – womöglich unter dem Eindruck der aktuellen politischen Stimmung – nun dem Druck von rechts nachgeben, so senden sie damit falsche Signale aus:

- Ein falsches Signal im Hinblick auf die Verlagerungspolitik, denn im Ausführungsprotokoll verpflichten sich die Nachbarstaaten ausdrücklich zu einer aufeinander abgestimmten Verkehrspolitik. Das wäre ganz im Sinne der vom Schweizer Volk mehrfach unterstützten Politik zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.
- Ein falsches Signal aber auch in Hinblick auf die 60-Tönnner, welche in der EU bereits unterwegs sind. Die Ratifizierung der Protokolle zur Alpenkonvention wäre ein erster wichtiger Schritt zur Verhinderung von Gigalintern auf Alpenstrassen.

Der VCS forderte den Ständerat deshalb auf, sich bei der erneuten Behandlung des Geschäfts standhafter als die grosse Kammer zu zeigen.

Der Sprecher der vorberatenden nationalrätlichen Kommission, die zuvor mit 13:11 Stimmen für das Nichteintreten votiert hatte, war Toni Brunner (SVP). Er (« ... selber ein Vertreter aus dem Berggebiet. ») vertrat diesen Entscheid sichtlich gern, konnte er doch der Geschlossenheit seiner, sonst so heimatbewegten, Fraktionsmitglieder sicher sein. Wortgewaltig ökonomisch argumentierend, unterstützte auch NR Werner Messmer (FDP), als Vertreter der Verbauungsbranche,



Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge pro Jahr im alpenquerenden Verkehr

Für den alpenquerenden Güterschwerverkehr auf den Transitstrassen im Alpengebiet gilt das Ziel von höchstens 650 000 Fahrten pro Jahr.

Dieses Ziel soll spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden. Ab dem Jahr 2011 soll das Zwischenziel von höchstens 1 Million Fahrten pro Jahr nicht überschritten werden. Die Zahlen beziehen sich zusammen auf alle Alpen Transitstrassen. (GVVG, Art. 3)

Quelle: ASTRA, Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen, Jahresbericht 2008.

den Antrag auf Nichteintreten – was dann, wie nebenstehend, mit 97:94 Stimmen auch eintrat.

Fazit: Der gewollten Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs wurde mit dieser Sonderfall- und Bruder-Klaus-Mentalität ein Bärenienst erwiesen. Man könnte sich, z. B. bei Verhandlungen über eine Alpen transitbörse, nicht auf Über-einkommen berufen, deren Ratifizierung man zuvor selbst verweigerte.

Die Umsetzung des GVVG (Güterverkehrs-verlagerungsgesetz) mit dem Ziel von maximal 650 000 Fahrten pro Jahr ist somit gefährdet.

Aufschlussreich war jedoch das Abstimmungsverhalten der Tessiner Nationalratsmitglieder. Nur deren zwei (Pelli und Bignasca) stimmten für Nichteintreten. Sechs andere hätten die Ausführungsprotokolle behandeln wollen. Sie scheinen durch die Stärkung und vertragliche Absicherung der Verlagerungspolitik keine Nachteile für ihre Region zu befürchten. Im Gegenteil: Es wäre damit eine Verbesserung der Lebensqualität entlang der Verkehrsachse A2 verbunden.

Abstimmungsverhalten der Fraktionen

BDP	CVP EVP Grün- liberale	Grüne	FDP/ Libera- le	SP	SVP
Für Nichteintreten – gegen die Ratifizierung:					
1	15	-	24	-	57
Für Eintreten – für die Ratifizierung:					
4	20	22	8	40	-

Somit wird auch offenkundig, dass die beiden, im Oktober 2008 von den Tessiner Ständeräten Marty und Lombardi ausgelösten Vorstösse zum Bau einer zweiten Gotthardröhre – angeblich nur aus reinen Sicherheitsgründen (!) – einer mehrheitlichen Unterstützung ihrer eigenen Region kaum sicher sein können.

Schon eher einer erneuten «Avanti»-Pleite!

Hugo Mahler