



## Fragenkatalog zum Bericht

.....

### 1) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

*Der Bündner Gewerbeverband (BGV) ist mit dem grundlegenden verkehrspolitischen Ziel der Vorlage, der Gewährleistung eines leistungsfähigen und attraktiven Angebots im schweizerischen und internationalen Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Bericht des Bundesrates, S. 34) **grundsätzlich einverstanden**.*

*Ebenso unterstützen wir die damit konkreter angestrebte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von Grenze zu Grenze (gemäss Alpenschutzartikel).*

***Eine Ausdehnung dieser grundlegenden Zielsetzung auf den Gütertransport in der Fläche lehnen wir jedoch strikte ab.** Zur Begründung verweisen wir insbesondere auf den Bericht des Bundesrates, der einen weitergehenden Verlagerungsauftrag ebenfalls klar ausschliesst. Demnach besteht „für eine flächendeckende Versorgung mit Schienengüterverkehr (...) in der Schweiz kein Verfassungs- oder Gesetzesauftrag. Der Schienengüterverkehr ist grundsätzlich nicht Bestandteil der Grundversorgung.“ (S. 24).*

*Ebenso spricht sich Der BGV konsequent gegen einige der zur Zielerreichung genannten Massnahmen (Ausbau der RoLa, Alpentransitbörse) aus.*

### 2) Unterstützen Sie die Zielsetzung der künftigen Verlagerungspolitik?

- a) Soll als Ziel der Verlagerung weiterhin ein Fahrtenziel gelten? Falls ja, welches?

**Ja.**

***Im Gegensatz zum Verkehrsverlagerungsgesetz von 1999 muss aber ein realistisches Verlagerungsziel festgelegt werden.** Die Erstreckung des Zeitpunktes zur Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels begrüssen wir, zumal aus verkehrlicher Sicht zuerst die entsprechenden Schienenkapazitäten und logistischen Voraussetzungen für die Verlagerung geschaffen werden müssen. Gleichzeitig muss aber auch für die Zeit nach 2017/19 in Betracht gezogen werden, dass sich das Verkehrswachstum kaum vom Wirtschaftswachstum abkoppeln lässt. Deshalb bleibt ein Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten pro Jahr illusorisch. Realistischer und den Ansprüchen der schweizerischen wie europäischen Volkswirtschaften angemessen erscheint uns ein Verlagerungsziel von **1 Million (für 2012) respektive von 1,2 Millionen Fahrten (2017/19)** zu sein.*

- b) Erachten Sie die Erstreckung des Zeitpunkts der Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für gerechtfertigt?

*Ja. Zur Begründung siehe unter a)*

- c) Teilen Sie die Ansicht, dass auf die Aufnahme eines Umweltziels in das Güterverkehrsverlagerungsgesetz verzichtet werden soll? Falls nein, welche Form eines Umweltziels erachten Sie für den Alpenschutz als sinnvoll?

*Ja. Die adäquate Festlegung eines Umweltziels ist unrealistisch. Die "Umweltschutzziele" sind in den Luftreinhalte- und Verkehrszulassungsvorschriften umfassend geregelt.*

- d) Teilen Sie die Ansicht, dass auf ein Marktanteilsziel verzichtet werden soll?

*Ja. Ein Marktanteilsziel kann nicht ohne Eingriff in die freie Wahl des Verkehrsmittels erfolgen. Damit würden völkerrechtlich wie verfassungsmässig garantierte Freiheiten verletzt. Zudem macht es auch aus volkswirtschaftlichen Gründen keinen Sinn, ein Marktanteilsziel in Tonnen (wie beim Modal-Split) zu definieren. Der Strassentransport weist heute gemäss noch unveröffentlichten Studien des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) schon eine sechs Mal höhere Wertschöpfung auf. Dieses Potenzial künstlich einzuschränken, nur um bahnsseitig ein Marktanteilsziel zu erreichen, wäre aus wirtschaftlicher Sicht unsinnig.*

*Konsequenterweise ist deshalb auch die in Anlehnung an das Landverkehrsabkommen im Gesetzesentwurf verankerte Möglichkeit, bei Nichterreichen eines Marktanteilsziels von 66 Prozent die Transitgebühr weiter zu erhöhen, zu streichen.*

### **3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Varianten im Einzelnen?**

- a) Stimmen Sie mit der Beurteilung der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen und der Einschätzung der bestehenden Handlungsspielräume in den drei vorgestellten Varianten überein?
- ***In allen Varianten erachten wir die prognostizierten Verkehrsmengen als unrealistisch! Das heisst: Auch wenn die flankierenden Massnahmen wie bisher weiter geführt werden, ist von einem stärkeren Verkehrswachstum auszugehen, als dass 650'000 Fahrten pro Jahr jemals erreicht werden könnten. Andererseits lässt sich die Verkehrsentwicklung nicht von der Wirtschaftsentwicklung abkoppeln, so dass ein tieferes Verlagerungsziel als 1 Million Fahrten (2012) resp. 1,2 Millionen Fahrten (2018) zwangsläufig negative Auswirkungen auf die Wirtschaft hätte.***
  - ***Eine Alpentransitbörse ist eine De-Facto-Diskriminierung des Binnenverkehrs! Deshalb lehnen wir die in allen Varianten vorgesehene Kontingentierung mit einer Alpentransitbörse ab.***  
*Zudem gilt es zu bedenken, dass diesbezüglich gar noch keine Gesetzesgrundlage geschaffen werden muss, da eine Alpentransitbörse oder eine Kontingentierung (ohne Alpentransitbörse) in jedem Fall den Einbezug der EU respektive Neuverhandlungen mit der EU voraussetzt. Hier voraussetzend zu*

legiferieren würde die Verhandlungsposition der Schweiz zu sehr einschränken und die Chancen auf einen für die Schweiz guten Abschluss massiv reduzieren.

- **Ebenso lehnen wir den weiteren Ausbau der RoLa ab (Variante 3).** Ein Ausbau der RoLa wäre ein finanzpolitisches Abenteuer ohne Marktakzeptanz.
- Die vorgeschlagenen **Varianten 2** (Anpassung des Verlagerungsauftrages) **und Variante 3** (RoLa-Ausbau) **lehnen wir ab.**
- **Teilweise unterstützen können wir die zur Diskussion gestellte Variante 1.** So erachten wir die zur Diskussion gestellte Weiterführung eines degressiven Förderungssystems als notwendig, obwohl das Verlagerungsziel auch in diesem Fall realistischerweise anzupassen ist (vgl. oben).

Zu den im Bericht vorgeschlagenen Massnahmen im Einzelnen:

- Der BGV erachtet eine Weiterführung der schienenseitigen Fördermassnahmen vorläufig als angebracht. Allerdings sind die Anreizsysteme resp. Fördermassnahmen zwingend degressiv auszugestalten, so dass die finanziellen Mittel - bei gleichzeitigem Verkehrswachstum auf der Schiene - bis 2017/18 kontinuierlich abgebaut werden können.
- Keine direkte Verlagerungswirkung können und werden - wie bisher - die strassenseitigen flankierenden Massnahmen entfalten. So befürworten wir zwar eine Weiterführung der Schwerverkehrskontrollen im bestehenden Umfang, weil sie strassenseitig zu einem kontrollierteren Wettbewerb führen und allenfalls - in beschränktem Mass - zur Verkehrssicherheit beitragen. Allerdings kann man sich von der Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen keine Verlagerungswirkung erwarten, da sie primär auch jenen Strassengüterverkehr betrifft, der nicht verlagert werden kann (Binnentransporte, Ver- und Entsorgung etc.).

Strassenseitig haben bisher allenfalls die ergriffenen Zwangsmassnahmen (Dosierung mit Einbahnverkehr, Tropfenzählersystem, Phase Rot) zu einer Reduktion der Anzahl Fahrten, nicht jedoch zu einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene geführt. Hierbei kam es eher zu Umlagerungen und zu Umwegverkehr.

Der BGV erachtet deshalb ein internationales Schwerverkehrsmanagement als zwingend, wobei auch in der Schweiz die notwendigen Infrastrukturen gebaut werden müssen (Warteräume für den internationalen Schwerverkehr, Übernachtungsmöglichkeiten entlang den Transitachsen etc.).

- Ebenfalls eine internationale Dimension haben die fiskalischen Lenkungsmassnahmen, die bisher keine Verlagerungswirkung hatten. Eine weitere generelle und flächendeckende Erhöhung der LSVA lehnen wir deshalb ab. Sie hat seit ihrer Einführung primär den schweizerischen Verkehr belastet, wogegen der zu verlagernde Transitverkehr prozentual zugenommen hat. Neuerliche fiskalische Massnahmen, die allenfalls finanzpolitisch auf den ersten Blick Sinn machen, müssen deshalb - wenn überhaupt - ausschliesslich beim alpenquerenden Strassentransit-Güterverkehr ansetzen. Deshalb sähen wir als einzige zusätzliche Massnahme allenfalls eine Alpentransitabgabe (ATA) für den Transit von Grenze zu Grenze.

- b) Wie beurteilen Sie das Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen im Rahmen der Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs? Für welche Variante sind Sie?

**Im Rahmen der Güterverkehrsvorlage ist den verkehrspolitischen Zielen Vorrang zu geben.**

Die vorgeschlagenen **Varianten 2** (Anpassung des Verlagerungsauftrages) **und 3** (RoLa-Ausbau) **lehnen wir ab.**

**Der BGV unterstützt die zur Diskussion gestellte Variante 1 mit Ausnahme folgender Artikel:**

- Art. 1, Abs. 2,
- Art. 3, Abs. 1,
- Art. 4, Abs. 1 und 4,
- Art. 5 und 6 (generell)
- Art. 7.

- c) Sehen Sie weitere Handlungsmöglichkeiten im Bereich der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen? Wenn ja, welche?

**Ja.** Die schweizerische Verkehrspolitik muss konsequent den Marktbedürfnissen Rechnung tragen. Hier hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass schienenseitig insbesondere der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) ein grosses Wachstumspotenzial aufweist. Entsprechend müssen die finanziellen Mittel hier konzentriert werden. Für die Übergangsphase bis 2017/19 befürworten wir deshalb auch eine weitere Subventionierung des UKV im bisherigen Rahmen. Allerdings erwarten wir, dass mit degressiven Beiträgen mehr Güterverkehr auf der Schiene transportiert wird, so dass ab 2019 auf eine weitere Subventionierung der Schiene verzichtet werden kann. Letzteres bedingt vor allem, dass die Liberalisierungen auf europäischer Ebene wie auch im nationalen Bereich bei der Trassenpreisgestaltung (Bahnreform 2) rasch vorangetrieben werden. Damit infrastrukturseitig die notwendigen Voraussetzungen für die Verlagerung geschaffen werden können, sind im Rahmen eines neuen Rahmenkredites zudem auch Mittel für Investitionen in Terminals vorzusehen.

#### **4) Wie beurteilen Sie die Massnahmen im Einzelnen?**

- a) Erachten Sie die Definition von Durchfahrtsrechten und die Einführung der Alpen-transitbörse als ein geeignetes Instrument zur Umsetzung der Verlagerung?

**Nein.** Eine Alpentransitbörse ist eine De-Facto-Diskriminierung des Binnenverkehrs! Deshalb lehnen wir die in allen Varianten vorgesehene Kontingentierung mit einer Alpentransitbörse ab. Sie würde de facto zu einer Diskriminierung der Binnentransporte führen und damit die nationale Kohäsion gefährden. Zudem würde die Versteigerung von Durchfahrtsrechten auch den teilweise kurzfristigen Anforderungen der Wirtschaft an das Transportgewerbe nicht Rechnung tragen, so dass eine Alpentransitbörse gerade auf Kurzstrecken und im Ver- und Entsorgungsbereich kaum praktikabel wäre. Hier kann die Schiene die Strasse nicht ersetzen, so dass ein derart rigides System massivste Auswirkungen auf die Produktionsabläufe und damit die Wirtschaft hätte.

Letzteres wird auch dazu führen, dass viele der davon betroffenen Mitgliedstaaten der EU der Kontingentierung in dieser Form nicht zustimmen werden, zumal sie letztlich die freie Wahl des Verkehrsmittels einschränkt. In der Praxis müsste aber zuerst die Europäische Union einer strikten Kontingentierung zustimmen, bevor diese Idee

umgesetzt werden kann. Eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens erachten wir zum heutigen Zeitpunkt als wenig sinnvoll, da die Schweiz ihrerseits grosse Konzessionen machen müsste.

Deshalb gilt es zu bedenken, dass diesbezüglich gar noch keine Gesetzesgrundlage geschaffen werden muss, da eine Alpentransitbörse oder eine Kontingentierung (ohne Alpentransitbörse) in jedem Fall den Einbezug der EU respektive Neuverhandlungen mit der EU voraussetzt. Hier vorauseilend zu legiferieren würde die Verhandlungsposition der Schweiz zu sehr einschränken und die Chancen auf einen für die Schweiz guten Abschluss massiv reduzieren.

- b) Erachten Sie die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs als zielführend? Erachten Sie eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche als sinnvoll?

**Der Bundesrat hat von einem weitergehenden Verlagerungsauftrag und einer übermässigen Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche Abstand genommen** (Antwort auf die Motion Gentil (05.3845). **Dies unterstützen wir!**

Im Widerspruch dazu steht allerdings das oberste Ziel der Güterverkehrsvorlage, wie es im Bericht des Bundesrates genannt wird. Der Bundesrat will mit der Vorlage die Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs erreichen. Dies betrifft sowohl den alpenquerenden als auch den übrigen Schienengüterverkehr (vgl. Bericht zur Gesetzgebungsvorlage für den Güterverkehr, Seite 36). Damit werden – im Widerspruch zur an anderer Stelle explizit ausgeschlossenen Absicht, den Schienengüterverkehr in der Fläche nicht fördern zu wollen – einer weiteren Ausdehnung der Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche ohne eigentliche Verfassungsgrundlage Tür und Tor geöffnet.

Oberstes Ziel der Güterverkehrsvorlage muss indessen die Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs (von Grenze zu Grenze) von der Strasse auf die Schiene bleiben. Die Vorlage ist unseres Erachtens dementsprechend zu präzisieren. Die Verfassung gibt keine Grundlage für eine weitere Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche!

- c) Erachten Sie einen schnellen und substantiellen Ausbau der Rollenden Landstrasse als zielführende Verlagerungsmassnahme?

**Nein.** Ein Ausbau der RoLa wäre ein finanzpolitisches Abenteuer ohne Marktakzeptanz. Daran würde auch der in der dritten Variante vorgeschlagene beschleunigte Ausbau der Rollenden Landstrasse (RoLa) kaum etwas ändern. Weder die Transportwirtschaft noch die Logistikbranche zählen die RoLa in ihren Abläufen zum Strassentransport. Ein Verladen von Lastwagen auf die RoLa wird logistisch als Wechsel des Verkehrsträgers betrachtet. Der Zwang zum Umsteigen käme einem radikalen Paradigmenwechsel gleich, den sowohl die europäische Transportwirtschaft wie auch die Europäische Union selbst kaum unterstützen werden. Die Akzeptanz der RoLa erachten wir als sehr gering. Eine Marktnachfrage besteht nicht und wird auch nicht durch eine strassenseitige Kontingentierung gefördert werden können. Eher wird der Strassentransport neue Wege über Ausweichrouten im benachbarten Ausland suchen, was umweltpolitisch wiederum keinen Sinn macht.

Vor allem ist die als zwingend dargestellte Verknüpfung des RoLa-Ausbaus mit der Beschränkung der Strassenkapazität fragwürdig. Dies würde eine nochmalige und zusätzliche Benachteiligung des Binnenverkehrs mit sich bringen. Denn der Binnenverkehr wäre unmittelbar und stärker von der Verteuerung der Transporte betroffen, falls die Alpentransitbörse eingeführt würde. Zumindest aber würde er – im

*Falle einer reinen Kontingentierung – stark unter den Einschränkungen leiden, ohne dass er von einer RoLa für den Transit profitieren könnte. Diese zusätzliche Diskriminierung durch eine Kurz-RoLa für den Binnenverkehr auffangen zu wollen, macht wiederum aus ökonomischen wie ökologischen Gründen keinen Sinn. Eine RoLa im Binnenverkehr macht höchstens als Notszenario bei kurzfristigen Sperrungen Sinn, verursacht der schweizerischen Volkswirtschaft aber vor allem zusätzliche Kosten.*

*Andererseits ist der Ausbau der RoLa, der auf eine freiwillige Nutzung des neuen Angebotes setzt, mit grossen Risiken verbunden. Wir teilen die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bisher immer ins Feld geführten Befürchtungen, dass eine ausgebaute RoLa betriebswirtschaftlich nie kostendeckend wird betrieben werden können. Der Ausbau der RoLa würde damit für die Schweiz zu einem finanzpolitischen Abenteuer.*

*Die weitere Begründung verweisen wir auf unsere ausführliche Stellungnahme.*

**5) Unterstützen Sie die Anpassungen im Gütertransportgesetz?**

*Ja. In Analogie zur technischen Interoperabilität im Schienenverkehr und der Forderung, Massnahmen, welche diese vorantreiben, rasch möglich umzusetzen, begrüsst es Der BGV, wenn auch auf rechtlicher Ebene eine Harmonisierung im Bahnbereich vorangetrieben wird. Entsprechend muss die schweizerische Gesetzgebung bezüglich des Güterverkehrs an die europäischen Realitäten angepasst werden.*

**6) Erachten Sie die Anpassungen im Bundesgesetz über die Anschlussgleise als zweckmässig?**

*Nein (Zu teuer und nicht just in time )*

**7) Begrüssen Sie die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht?**

*Ja.*

**8) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

*Keine weiteren Bemerkungen.*