

Schweizerischer Gewerbeverband  
Herrn Dr. Pierre Triponez  
Schwarztorstrasse 26  
3001 Bern

Chur, 29. September 2006

### Vernehmlassung zur Güterverkehrsvorlage

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2006 haben Sie mir den Bericht zur Gesetzgebungsvorlage für den Güterverkehr (Güterverkehrsvorlage) sowie die entsprechenden Gesetzesentwürfe zugestellt. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, Stellung nehmen zu können. Zusammen gefasst möchten wir dies wie folgt tun:

#### **Zusammenfassung**

1. Wir stehen zum Verlagerungsauftrag gemäss Alpenschutzartikel (von Grenze zu Grenze).
2. Für die Neuausrichtung der Verlagerungspolitik braucht es primär ein realistisches Verlagerungsziel (1 Mio. Fahrten für 2012, 1,2 Mio. Fahrten für 2018).
3. Zur Zielerreichung soll in erster Linie der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) vorübergehend und mit abnehmenden Beiträgen pro Sendung subventioniert werden (gemäss Vorschlag Variante 1).
4. Dagegen sind weder der Ausbau der RoLa (Variante 3), noch eine Kontingentierung mit einer Alpentransitbörse zielführend. Letzteres würde eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens voraussetzen, was wir zurzeit nicht als sinnvoll erachten.

## 1. Grundsätzliches

Grundsätzlich begrüssen wir, dass der Bundesrat die Verlagerungspolitik neu ausrichten will. Nebst dem verfassungsrechtlichen Auftrag zur Verlagerung des grenzüberschreitenden und alpenquerenden Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und dem im alten Verkehrsverlagerungsgesetz festgeschriebenen Auftrag, eine Ausführungsgesetzgebung vorlegen zu müssen, macht es auch aus transportwirtschaftlichen und praktischen Gründen Sinn, den grenzüberschreitenden Transitverkehr über längere Distanzen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. **Wir stehen deshalb hinter dem Verfassungsauftrag!**

### 1.1 Marktöffnung statt Subventionen für den Schienengüterverkehr!

In diesem Sinne begrüssen wir es insbesondere, dass der Bundesrat in Analogie zu seiner Antwort auf die Motion Gentil (05.3845) **von einem weitergehenden Verlagerungsauftrag und einer übermässigen Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche Abstand genommen hat.** 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. Dieser Widerspruch zieht sich auch durch den Entwurf des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (Art. 2 und 7). Oberstes Ziel der Güterverkehrsvorlage muss indessen die Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs 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!**

Umso erstaunter sind wir über gewisse Aussagen im Bericht, wonach „ein ökologisch und ökonomisch sinnvolles Verhältnis der Verkehrsträger erreicht werden“ soll. Dies gelte für den schweizerischen Güterverkehr in der Fläche wie auch für den alpenquerenden Güterverkehr (Bericht, S. 34).

Der Volkswille beschränkt sich ausschliesslich auf die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze. Alles Darüberhinausgehende wäre verfassungswidrig. Vielmehr propagiert die Verfassung in der Fläche ja gerade die freie Wahl des Verkehrsträgers respektive das Konkurrenzprinzip.

Dem Schienengüterverkehr in der Fläche muss demgegenüber im Rahmen anderer Vorlagen (vor allem im Rahmen der nach wie vor offenen Bahnreform 2) und durch andere Massnahmen als durch Subventionen zu mehr Marktnähe verholfen werden. Dies umso mehr, als dass die Schiene gemäss Berechnungen des Bundes im Bereich des Güterverkehrs kostengünstiger produzieren kann als die Strasse und demnach durchaus konkurrenzfähig ist. So ist im Entwurf für die Transportkostenrechnung Schweiz vom 3. März 2006, wie er in die Ämterkonsultation geschickt worden ist, beispielsweise noch festgehalten, dass im Güterverkehr „die Kosten pro Tonnenkilometer für die Schiene deutlich tiefer als für die Strasse“ seien (Schiene: 27 Rappen pro Tonnenkilometer / Strasse: 59 Rappen pro Tonnenkilometer).

## **1.2 Koordinierte Verkehrspolitik statt Penalisierung des Strassentransportes!**

Letzteres lässt aus unserer Sicht auch eine erneute Verschärfung der Schwerverkehrskontrollen im Rahmen der Verlagerungspolitik als unsinnig erscheinen. Die Argumentation, dass Strasse und Schiene gleich lange Spiesse haben müssen, weshalb der Strassengüterverkehr verstärkt kontrolliert werden müsse, entbehrt angesichts der vorliegenden Zahlen zu den Produktionskosten jeglicher Grundlage. Die Diskussion um höhere Bussen kann nicht in den Zusammenhang mit der Verlagerungspolitik gestellt werden. Höhere Bussen und verschärfte Kontrollen haben keinerlei Verlagerungswirkung. Allenfalls sind diese Massnahmen im Rahmen einer Diskussion um eine neue Verkehrssicherheitspolitik des Bundes angebracht. Die eidgenössischen und kantonalen Vollzugsbehörden werden in ihren Kontrollbemühungen unterstützt, sofern diese verhältnismässig und mit dem notwendigen Augenmerk für die Praxis respektive die Bedürfnisse des Strassentransports (keine Mehrfachkontrollen, praktikable Regeln) umgesetzt werden. Kontrollen gehören zum Aufgabengebiet der kantonalen Polizeiorgane und tragen dazu bei, dass sich einzelne Marktteilnehmer nicht unrechtmässig bessere Produktionsbedingungen verschaffen können. Zur Wahl des Verkehrsträgers und damit zur Verlagerung tragen sie indessen nicht bei!

### **1.3 Internationale Koordination statt Verkehrsbehinderungen!**

Gleiches gilt im Übrigen auch für das im Bericht des Bundesrates angesprochene Verkehrsmanagement. Dieses beeinflusst die Transportunternehmen nicht in ihrer Wahl des Verkehrsmittels, sondern höchstens in der Wahl der Route. So ist es zu verstehen, dass die bisher vom Bund ergriffenen Massnahmen zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene mit der Einführung des Tropfenzählersystems am Gotthard als faktischer Kontingentierung des Strassentransportes durch die Schweizer Alpen nicht zu einer Umlagerung von Gütern auf die Bahn geführt haben, sondern vor allem zu mehr Umwegverkehr: Der Abnahme der Anzahl Lastwagen auf den Schweizer Alpenübergängen steht eine immense Zunahme am Brenner gegenüber, die auf Grund längerer Distanzen ökologisch kaum Sinn macht. Für ausländische Transporteure drängt sich dieser Umwegverkehr aber aus ökonomischen Gründen wegen den Wartezeiten und der bewussten Verknappung der Kapazitäten auf den Schweizer Strassen vielfach auf. Soll die schweizerische Verlagerungspolitik, wie im Bericht des Bundesrates mehrfach erwähnt, tatsächlich mit der Europäischen Union (EU) abgestimmt werden, besteht auch hier dringend Handlungsbedarf.

## **2. Fazit der bisherigen Verlagerungspolitik**

Die Neuausrichtung der Verlagerungspolitik ist auch als Korrektur der bisherigen Politik sinnvoll. Dies vor allem, weil einige der bisher ergriffenen Massnahmen die gewünschte Wirkung verfehlt haben, was sich negativ auf die Resultate des Verlagerungsprozesses ausgewirkt hat und stattdessen strassenseitig Zwangsmassnahmen notwendig waren.

So ist die Anzahl der Lastwagenfahrten seit Ende 2000 zwar tatsächlich leicht zurückgegangen. Dafür zeichnete aber nicht in erster Linie die LSVA verantwortlich, sondern vor allem die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts von 28 auf 34 Tonnen resp. 40 Tonnen. Entsprechend hat die Menge der durch die Schweizer Alpen transportierten Güter auch in den vergangenen Jahren auf der Strasse zugenommen. So ist zwar die Menge transportierten Güter auf der Schiene gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) seit 2000 erfreulicherweise von 20,6 auf 22,9 Millionen Tonnen gestiegen. Im gleichen Zeitraum hat aber auch der alpenquerende Strassengüterverkehr zugelegt: Hier stieg die Menge der durch die Schweizer Alpen transportierten Güter bis Ende 2004 von 8,9 auf

12,5 Millionen Tonnen. Der Modal-Split hat sich damit – trotz Verlagerungspolitik – weiter massiv zugunsten der Strasse entwickelt. Die Menge der auf der Strasse transportierten Güter durch die Schweizer Alpen nahm bis Ende 2004 um über 40 Prozent zu!

Dies obwohl der Strassentransport durch die Alpen in der Schweiz seit 2001 massiv behindert und künstlich reguliert (Sperrungen, Dosierung mit Tropfenzählersystem) wurde. Entsprechend nahm der Umwegverkehr über den Brenner in Österreich gleichzeitig zu. Dies kann nicht das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik sein.

Auf der anderen Seite hat die Schiene im internationalen Transitgüterverkehr bis Ende 2005 nur leicht zugelegt (um rund 11 Prozent). Das schienenseitige Wachstum entsprach dabei weitgehend dem Wirtschaftswachstum der letzten Jahre, so dass auch hier keine eigentliche Verlagerung stattgefunden hat.

## **2.1 Flächendeckende LSVA führt zu keiner Verlagerung im Transit!**

Dies verdeutlicht mitunter auch, dass gerade die zentral als Verlagerungsinstrument angepriesene Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nicht den gewünschten Verlagerungseffekt hatte. Im Gegenteil, die flächendeckend erhobene Schwerverkehrsabgabe hat die Transportkosten gesamtschweizerisch verteuert. Indessen belegen auch internationale Untersuchungen der Firma TransCare, dass Mautgebühren als Verlagerungsinstrument nicht taugen: Damit Mautgebühren überhaupt eine Verlagerungswirkung hätten, müssten sie derart hoch sein, dass sich der Strassentransport insgesamt nicht mehr lohnt. Eine derartige Erhöhung widerspräche allerdings einer koordinierten Verkehrspolitik, die das Miteinander von Strasse und Schiene aus wirtschaftlichen Gründen in den Vordergrund stellt. Angesichts der Tatsache, dass 80 Prozent aller Güter in der Schweiz im Laufe eines Produktionsprozesses auf der Strasse transportiert werden, erscheint dieses Vorhaben auch volkswirtschaftlich unsinnig zu sein.

Daran ändert auch der Umstand nichts, dass auch der bundesrätliche Bericht wiederholt mit den so genannten externen Kosten argumentiert. Die zur Rechtfertigung einer noch höheren LSVA sowie anderer verkehrspolitischer Massnahmen immer wieder herangezogenen externen Kosten erscheinen vielmehr gar nicht so hoch zu sein, wie dies bisher immer betont worden ist. So deckt der Strassentransport gemäss Strassenrechnung heute bereits gegen 140 Prozent seiner Kosten. Und eine Vollkostenrechnung, die beim Bund

momentan erarbeitet wird und die auch mehrfach gedeckte Unfallkosten sowie Umweltkosten mit einbezieht, kommt auf einen Kostendeckungsgrad von 94 Prozent. Dabei wurde die letzte LSVA-Erhöhung aus dem Jahre 2005 gar noch nicht einbezogen.

Angesichts dieser Tatsachen scheinen uns andere Massnahmen angebracht zu sein, um den internationalen Strassengüterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Absicht des Bundesrates, diese neuen Massnahmen auf die Verkehrspolitik der EU abzustimmen, begrüssen wir grundsätzlich. Insbesondere möchten wir hierbei auf die momentan in der EU laufenden Diskussionen zur Anlastung externer Kosten für alle Verkehrsträger verweisen, die der Schweiz als Richtlinie dienen könnten. Die EU orientiert sich dazu ausdrücklich an den Realitäten. Und diese haben europaweit gezeigt, dass die bisher verfolgte Idee einer totalen Verlagerung von der Strasse auf die Schiene kaum praxistauglich ist. Die EU hat deshalb im Rahmen ihrer Halbzeitbilanz zum „Weissbuch der Verkehrspolitik“ eine eigentliche Neuorientierung vorgenommen, die auch weit reichende Auswirkungen auf die Schweiz haben wird. Strasse und Schiene sollen von der Politik wieder vermehrt als gleichwertige Partner behandelt werden.

## **2.2 Mit einer Alpentransitabgabe (ATA) gezielt beim Transit ansetzen!**

In der Folge ihres Kurswechsels erwartet die EU, dass das Wachstum auf der Strasse bis 2020 24 Mal grösser sein wird als auf der Schiene. Der Modal-Split-Anteil der Schiene wird von 11 auf 8 Prozent zurückgehen, jener der Strasse wird von 43 auf 45 steigen. Dies dürfte sich auch auf die Entwicklungen in der Schweiz – zumal im internationalen Transit – auswirken, wenn nicht gezielt und auf den Transit bezogen Massnahmen eingeleitet werden! Hier stünde mit der bereits 1998 diskutierten Alpentransitabgabe (ATA) ein Instrument zur Verfügung, das – wenn überhaupt – gezielt jenen Verkehr zusätzlich belastet, der gemäss Volksauftrag auf die Schiene verlagert werden muss.

Die genannten Tendenzen erscheinen uns im Zusammenhang mit der bisherigen Verlagerungspolitik und dem Ziel des Alpenschutzartikels (und damit dem Volksauftrag) umso beachtenswerter zu sein, als dass in dieser Zeitspanne vor allem der internationale Transitverkehr strassenseitig schon zugelegt hat. Die im Vorfeld der Erhöhung der Gewichtslimite prophezeite Entwicklung, dass vor allem der Transitverkehr von der Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 34 respektive 40 Tonnen profitieren werde, hat sich leider bewahrheitet. Der Transitanteil auf der Strasse, der gemäss Bundesverfassung von Grenze

zu Grenze auf die Schiene verlagert werden sollte, ist zwischen 1999 und 2004 von rund 50 auf 56 Prozent gestiegen.

Damit wird auch deutlich, dass die bisher ergriffenen Massnahmen der Verlagerungspolitik vor allem zulasten des Binnenverkehrs und des Import- respektive Exportverkehrs gehen. Die schweizerische Verlagerungspolitik hat bisher vor allem dem Wirtschaftsstandort Schweiz geschadet, der unter den immer knapper werdenden Kapazitäten auf der Strasse leidet. Dies vor allem auch deshalb, weil der nationale Überlandverkehr, vor allem im Bereich des Stückguts von der Erhöhung der Gewichtslimite nicht profitieren kann: Hier ist meistens nicht das Gesamtgewicht ausschlaggebend, sondern das Transportvolumen.

Es ist nicht einzusehen, weshalb die Europäische Union in diesem Zusammenhang eine klare Begrenzung des Transits mit Durchfahrtsrechten und somit eine Kontingentierung eher akzeptieren sollte als eine eingeschränkte Verteuerung des Transits im Rahmen des Landverkehrsabkommens mit einer Alpentransitabgabe (ATA).

Deshalb erachten wir die Erhebung einer gezielten Alpentransitabgabe (ATA) für den grenzüberschreitenden und alpenquerenden Schwerverkehr als geeigneteres Instrument zur Verlagerung gemäss Verfassungsauftrag. Die damit generierten finanziellen Mittel würden es zudem, verbunden mit einer Zweckbindung, erlauben, in den kommenden Jahren den aus Sicherheitsgründen notwendigen Bau einer zweiten Röhre am Gotthard anzugehen. Damit wäre es nach 2018 auch möglich, die sicherheitsbedingten und aufwendigen Dosierungsmassnahmen (Tropfenzählersystem) aufzuheben.

### **3. Vorschläge des Bundesrates zur Neuausrichtung der Verlagerungspolitik**

Angesichts dieser Tatsachen macht eine konsequente Neuausrichtung der schweizerischen Verlagerungspolitik Sinn. Hierbei sind insbesondere die Lehren aus den Fehlern der letzten Jahre zu ziehen.

#### **3.1 Ein realistisches Verlagerungsziel statt Verlagerungsphantasien!**

Dazu zählt primär, dass – im Gegensatz zum Verkehrsverlagerungsgesetz von 1999 – ein **realistisches Verlagerungsziel** festgelegt werden muss. 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.

Die zur Zielerreichung vorgeschlagenen Massnahmen erachten wir teilweise als wenig sinnvoll.

#### **3.2 Alpentransitbörse: De-Facto-Diskriminierung des Binnenverkehrs!**

So lehnen wir insbesondere 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 hätte.

Zudem würde die Mobilität des Warenverkehrs im Kanton Graubünden (San Bernardino Tunnel ) durch die Alpentransitbörse sehr stark behindert und vor allem nochmals verteuert, so dass ein Warenaustausch für das Mesolcina – mangels Ausweichmöglichkeiten auf die Eisenbahn - nicht mehr durchführbar wäre. 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. Eine Einführung einer Alpentransitbörse müsste aber – wie im Bericht richtig vermerkt – zwingend in Absprache mit der EU und den anderen Alpenländern erfolgen. Dies bedingt, dass das aktuelle Landverkehrsabkommen neu verhandelt werden müsste, wobei weitere Zugeständnisse der Schweiz wohl unausweichlich sind. Eine derartige Neuverhandlung macht aus schweizerischer Sicht indessen nur Sinn, wenn der Transitverkehr auf der Strasse strikte limitiert wird, so dass der Alpenschutzartikel getreu dem Wortlaut auch tatsächlich umgesetzt werden kann. Allenfalls ist in Neuverhandlungen mit der EU eine auf den Transitverkehr beschränkte Kontingentierung anzustreben. Dazu bedarf es aber keiner Alpentransitbörse, die für alle Beteiligten einen zusätzlichen Mehraufwand bedeutet.

Schliesslich gilt es auch noch zu bedenken, dass diesbezüglich noch gar 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 vorausseilend zu legislieren würde die Verhandlungsposition der Schweiz zu sehr einschränken und die Chancen auf einen für die Schweiz guten Abschluss eines neuen Landverkehrsabkommens (oder einer anderen Vereinbarung) massiv reduzieren. Aussenpolitisch macht es kaum Sinn, heute schon mit derart offenen Karten zu spielen und demnach als Bittsteller in eine weitere Verhandlungsrunde zu treten. Dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf andere Verhandlungsdossiers.

Die Alpentransitbörse lehnen wir deshalb aus staats-, verkehrs-, wirtschafts- und europapolitischen Gründen sowie der Praktikabilität wegen ab.

### **3.3 RoLa-Ausbau: 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 be-

trachtet. 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 erscheint uns aber nachgerade die als zwingend dargestellte Verknüpfung des RoLa-Ausbaus mit der Beschränkung der Strassenkapazität fragwürdig zu sein. Dies würde eine nochmalige und zusätzliche Benachteiligung des Binnenverkehrs mit sich bringen. Denn der Binnenverkehr wäre unmittelbar und stärker von der Verteuerung der Transporte verbunden, 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.

Zudem steht und fällt jegliche Form des kombinierten Verkehrs mit der Wahl der Terminalstandorte. Diese müssten im Falle eines Ausbaus der RoLa zwingend entlang der heutigen Zufahrtsstrecken und vor allem im benachbarten Ausland oder in unmittelbarer Grenznähe liegen. Ob der Bau derart grosser Terminalanlagen, die mit einem immensen zusätzlichen Verkehrsaufkommen verbunden wären, in den betroffenen Gebieten politisch akzeptiert würde, ist mehr als fraglich. Sowohl im Grossraum Basel wie auch in den Regionen Chiasso respektive Domodossola wären derartige Anlagen nicht so schnell realisierbar.

Nebst der politischen Akzeptanz und den finanzpolitischen Bedenken lehnen wir einen Ausbau der RoLa aber insbesondere auch aus transportwirtschaftlichen und umweltpoliti-

schen Gründen ab. Die RoLa würde international der mittelfristigen Umstellung hin zum unbegleiteten kombinierten Verkehr zuwiderlaufen, so dass sich Transport- und Logistikunternehmen europäisch mehr noch als bisher auf den Strassentransport ausrichten könnten. Dies widerspräche einem höher zu gewichtenden europäischen Verlagerungsziel und würde international auch die Rentabilität der Bahnen sowie die in diesen Bereichen über längere Distanzen bei bahnaffinen Gütern erzielten Verlagerungserfolge in Frage stellen. Und schliesslich würde eine RoLa mit Taktfahrplan auch die so dringend notwendigen Kapazitäten auf unserem Schienennetz unnötig belasten, womit der Spielraum für eine neue Prioritätenordnung noch mehr eingeschränkt würde. Schon heute kämpft der Schienengüterverkehr gegen die verkehrsträgerinterne Konkurrenz des Personenverkehrs (Regionalverkehr, Fernverkehr).

Wir bezweifeln deshalb die im Bericht des Bundesrates gemachten Aussagen, dass eine ausgebaute RoLa zur Schonung der Umwelt beitragen werde. Das Gegenteil ist der Fall: Schon heute zeigt eine ganzheitliche Betrachtung, dass eine RoLa auf gewissen Strecken umweltschädlicher ist als der reine Strassentransport, insbesondere wenn unter Berücksichtigung der vom Bundesrat wiederholt ins Felde geführten externen Kosten bahenseitig auch die Lärmkosten einberechnet werden und der teilweise Umwegverkehr hin zu den Bahnterminals mitberücksichtigt wird.

Zusätzlich gilt es zu beachten, dass der heutige Kombinierte Verkehr durch die Schweiz zu 85 Prozent aus dem unbegleiteten kombinierten Verkehr besteht und nur zu 15 Prozent aus der RoLa. Eine Umkehr dieser Tatsachen würde immense finanzielle Mittel benötigen und setzte überdies auch die Akzeptanz seitens der Transporteure voraus. Diese ist nicht gegeben! Dass die RoLa heute schon dreimal so hohe Subventionen benötigt wie der unbegleitete kombinierte Verkehr verdeutlicht, dass die Bundesmittel sinnvoller eingesetzt werden können.

#### 4. Weitere Massnahmen zur Verkehrsverlagerung

Stattdessen schlagen wir vor, dass jene Massnahmen intensiviert resp. umgesetzt werden, die in den vergangenen Jahren ansatzweise zum Wachstum des internationalen Schienengüterverkehrs beigetragen haben:

- Die schweizerische Verkehrspolitik muss konsequent den Marktbedürfnissen Rechnung tragen. Hier hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass insbesondere der **unbegleitete kombinierte Verkehr** ein Wachstumspotenzial hat. Entsprechend müssen die finanziellen Mittel hier konzentriert werden. **Für die Übergangsphase bis 2017/19 befürworten wir eine weitere Subventionierung des UKV im bisherigen Rahmen.** Damit infrastrukturseitig die notwendigen Voraussetzungen für die Verlagerung geschaffen werden können, sind hierbei auch weitere Mittel für Investitionen in Terminals vorzusehen.
- Die Rahmenbedingungen für die Schiene sind zu verbessern. Das heisst: Der **Bahnmarkt muss weiter und schneller als bisher geöffnet werden.** In der Schweiz ist zudem eine tatsächlich von den nationalen Bahnunternehmen unabhängige **Deregulierungsstelle** zu schaffen.
- Damit der Schienengüterverkehr gegenüber der Strasse noch konkurrenzfähiger wird, müssen die **Trassenpreise nach Nutzung der Kapazitäten** und nicht nach der Gewichtsbelastung **festgesetzt** werden.

Zur erfolgreichen Umsetzung der letzten beiden Massnahmen ist es aus unserer Sicht zwingend notwendig, dass die im Eisenbahngesetz festgeschriebenen Regelungen betreffend Prioritätenordnung gelockert werden. Die Verfügbarkeit und Qualität von Trassen für den Güterverkehr auf den alpenquerenden Eisenbahn-Transitstrecken sind für einen erfolgreichen Verlagerungsprozess eine grundlegende Voraussetzung. Über grössere Distanzen müssen Trassenlagen ohne längere Fahrtunterbrechungen oder Wartezeiten zur Verfügung stehen. Dies hat der Bundesrat bereits in seiner Antwort vom 3. Dezember 2004 auf eine entsprechende Motion Giezendanner (04.3397) festgehalten. Der Bundesrat stellte sich damals allerdings auf den Standpunkt, dass mit der heutigen gesetzlichen Grundlage genügend Flexibilität bestehe, um im Falle von wirklichen Engpässen zu reagieren und die Bedürfnisse von Güter- und Personenverkehr zu befriedigen. Deshalb ist diese Regelung – im Hinblick auf den Erfolg der Verlagerungspolitik – nochmals zu über-

denken und sind bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr zu schaffen. Bereits heute zeichnen sich nämlich erste Konflikte zwischen dem Güter- und Personenverkehr im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im 2007 ab, die den Erfolg des Verlagerungsprozesses in Frage stellen.

Daneben ist im Rahmen der Vorlage zur Zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte (ZEB) dringend darauf zu achten, dass Engpässe für den Schienengüterverkehr prioritär behoben werden. Die zu einem grossen Teil aus den LSVA-Einnahmen resultierenden Gelder des FinöV-Fonds sind auch tatsächlich für die Verkehrsverlagerung einzusetzen und dürfen nicht zweckentfremdet werden.

Entsprechend ist auch darauf zu drängen, dass die Zulaufstrecken zur NEAT im benachbarten Ausland (Deutschland und Italien) fristgerecht und entsprechend ausgebaut werden. Die Erfahrungen unserer Mitglieder, die international auf die Schiene setzen, zeigen uns heute schon, dass viele Verlagerungsabsichten oftmals an den nicht vorhandenen Angeboten im Ausland scheitern. Diese sind wiederum auf die dort vorhandenen Kapazitätsengpässe zurückzuführen.

## **5. Zum Entwurf des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes im Detail**

All diese Überlegungen führen dazu, dass wir wie folgt zu den einzelnen Gesetzesentwürfen Stellung nehmen möchten:

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

**Dagegen begrüssen wir die zur Diskussion gestellte Variante 1 mit Ausnahme von Art. 1, Abs. 2, Art. 3, Abs. 1, Art. 4, Abs. 1 und 4, Art. 5 und 6 (generell) sowie Art. 7.**

**Zu Art. 1, Abs. 2:**

Dieser Absatz ist ersatzlos zu streichen. Die Bundesverfassung beschränkt den Verlagerungsauftrag explizit auf den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (Alpenschutz). Jede darüber hinausgehende Zweckbestimmung im neuen Güterverkehrsgesetz öffnet einen Interpretationsspielraum, der in keinem Zusammenhang mit dem ursprünglichen Volkswillen steht.

**Zu Art. 3, Abs. 1:**

Wie oben dargelegt erachten wir es politisch als statthafter, wenn wir heute schon ein realistisches Verlagerungsziel festschreiben anstatt eine Verlagerungssillusion fortzuführen. Deshalb schlagen wir für Art. 3, Abs. 1 folgenden Wortlaut vor:

„Für den alpenquerenden Güterschwerverkehr auf den Transitstrassen gilt das Ziel von 1,2 Millionen Fahrten pro Jahr. Bis 2012 soll die Zahl der schweren Güterverkehrsfahrzeuge auf den Transitstrassen durch die Schweizer Alpen auf höchstens 1 Million gesenkt werden.“

**Zu Art. 4, Abs. 1 und 4 sowie Art. 5:**

Der Transitanteil auf der Strasse, der gemäss Bundesverfassung von Grenze zu Grenze auf die Schiene verlagert werden sollte, ist zwischen 1999 und 2004 von rund 50 auf 56 Prozent gestiegen. Deshalb erachten wir die Erhebung einer gezielten Alpentransitabgabe (ATA) für den grenzüberschreitenden und alpenquerenden Schwerverkehr als geeignetes Instrument zur Verlagerung gemäss Verfassungsauftrag. Wir schlagen für Art. 4, Abs. 1 deshalb folgenden Wortlaut vor:

„Damit die Verlagerungsziele erreicht werden, kann der Bundesrat auf dem alpenquerenden Transitgüterschwerverkehr eine Abgabe für die Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen der Transitstrassen erheben (Alpentransitabgabe).“

Mit dieser Formulierung würden insbesondere auch Art. 4, Abs. 4, sowie Art. 5 hinfällig. Eine nicht-diskriminierende Umsetzung für im In- und Ausland immatrikulierte Fahrzeuge im Transit (gemäss Art. 4, Abs. 2) wäre zudem nach wie vor möglich.

**Zu Art. 6:**

Aus den vorgängig erwähnten Gründen erachten wir die Umsetzung einer Alpentransitbörse nicht als taugliches Instrument. Art. 6 ist deshalb ersatzlos zu streichen. Insbesondere würde eine Legiferierung in diesem Bereich vor Verhandlungen mit der EU die Verhandlungsposition der Schweiz schwächen und einschränken.

Allenfalls kann stattdessen die Erhebung einer Alpentransitabgabe (ATA) in Erwägung gezogen werden.

**Zu Art. 7:**

Art. 7 steht in klarem Widerspruch zum Geltungsbereich des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes, wie er in Art. 2 niedergeschrieben ist. Er ist deshalb ersatzlos zu streichen.

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)

Mit freundlichen Grüssen

**Bündner Gewerbeverband**

Unione grigionese delle arti e mestieri

Uniun grischuna d'artisanadi e mastergn

Der Präsident

Der Direktor

U. Schädler

J. Michel

Beilagen:

Fragebogen