

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

Altdorf, 29. September 2006

### **Güterverkehrsvorlage: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens, dass Sie uns Gelegenheit geben, zu den vier vorgeschlagenen Gesetzen bzw. Gesetzesänderungen Stellung zu nehmen. Wir nehmen diese Möglichkeit gerne wahr und konzentrieren uns unserer statuarischen Aufgabe gemäss auf das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG). Mangels Detailkenntnissen verzichten wir auf eine Stellungnahme zu den übrigen Vorlagen .

### **Vorbemerkungen**

Das Volk hat 1994 gegen den Willen von Bundesrat und Parlament eine Verlagerung des Transitschwerverkehrs innerhalb von 10 Jahren beschlossen. 1999 hat das Parlament im Rahmen des Verkehrsverlagerungsgesetzes verfassungswidrig die Frist um fünf Jahre auf 2009 erstreckt. Die Alpen-Initiative und mit ihr andere Umweltorganisationen haben damals im Vertrauen auf Parlament und Bundesrat auf ein Referendum verzichtet, um nicht die Gesamtheit der bilateralen Abkommen zu gefährden. Wenn Bundesrat Leuenberger in seinem Brief vom 3. August 2006 an die Alpen-Initiative den Verordnungsweg „*sowohl rechtlich als auch politisch gerade mit Blick auf Demokratie und Volksrechte nicht für adäquat*“ bezeichnet, dann verkennt er, dass das Volk selbst dem Bundesrat explizit die Kompetenz und den Auftrag erteilt hat, die Massnahmen zur Verlagerung zu beschliessen.

Die Alpen-Initiative kann deshalb die zögerliche Verlagerungsstrategie des Bundesrates nicht teilen. Die Strategie widerspricht dem Verfassungsauftrag und untergräbt diesen de facto. Die Alpen-Initiative schlägt deshalb ein verfassungskonformes Alternativkonzept vor, das wir als „Dreistufenmodell“ bezeichnet haben (*Beilage 1: Stufenmodell für das Verlagerungsziel 2009*). Auf dieses Erfolg versprechende Alternativkonzept müssen das Verlagerungsinstrumentarium und entsprechend die rechtlichen Grundlagen ausgerichtet werden.

**Wird die Umsetzung des Alpenschutzartikels jetzt weiter hinausgeschoben, so ist das ein Vertrauensbruch.** Unsere zentralen Forderungen heissen deshalb:

- **Die alpenquerenden Lastwagenfahrten müssen bis spätestens 2009 auf 650'000 reduziert werden.**
- **Die Alpentransitbörse ist 2008 einzuführen. Sie ist das einzig garantiert wirksame Verlagerungsinstrument.**
- **Der Bundesrat selber muss die Verlagerungsmassnahmen beschliessen. So schreibt es die Verfassung vor (Art. 84 Abs. 2 und Art. 182 Abs. 1).**

Diese Forderung bekräftigen mit ihrer Unterschrift auch tausende Mitglieder und SympathisantInnen der Alpen-Initiative in der „Volksvernehmlassung“, die wir parallel zur offiziellen Vernehmlassung gestartet haben. (Die Unterschriften werden im Verlauf des Herbstes dem Bundesrat übergeben werden.)

### Zum Fragenkatalog

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden?

Nein, soweit es sich um das GVVG handelt. Aus folgenden Gründen:

- **Der Bundesrat ist (wäre) zuständig:** Die Alpen-Initiative stellt sich seit Jahren auf den Standpunkt, dass der Bundesrat gemäss Alpenschutzartikel Auftrag und Kompetenzen hat, selber die nötigen Verlagerungsmassnahmen auf der Verordnungsweg zu erlassen (vorbehältlich der Budgetkompetenz des Parlaments). Im ursprünglichen Initiativtext war das Wort „Verordnungsweg“ noch ausdrücklich erwähnt, wurde dann aber im Rahmen der Totalrevision gestrichen, ohne dass sich am Inhalt etwas geändert hat (der Verordnungsweg ist in Artikel 182 Absatz 1 BV nun generell geregelt). Eine genauere Begründung finden Sie im beiliegenden Argumentarium (*Beilage 2: Argumente für den Verordnungsweg – Warnung vor dem Gesetzesweg*) sowie im Referat von Prof. Heribert Rausch anlässlich unserer Pressekonferenz vom 26. Juni 2006 (*Beilage 3: Überlegungen zum Vollzugsdefizit bei der Verkehrsverlagerung*). Im übrigen hat sich 1994 auch Prof. Paul Richli in einem Gutachten zuhanden des damaligen EVED in dieser Richtung geäußert (vgl. Beilage 2, Seite 3). Der Verordnungsweg würde dem Bundesrat ein viel schnelleres Handeln unabhängig von Parlament und allfälligen Referendumsdrohungen erlauben. Gemäss Verfassung sind nur die Ausnahmen in einem Gesetz zu regeln. Dies kann durch die Definition des Verlagerungsziels (650'000 verbleibende LKW-Fahrten) erreicht werden. Wir vermissen eine stichhaltige Argumentation für den vom Bundesrat bevorzugte Gesetzesweg wie auch eine juristische Auseinandersetzung mit der von der Verfassung auferlegten Handlungspflicht (es besteht keine Kann-Formel).
- **Die heutige Verlagerungspolitik steht auf wackligen Füßen:** Zum ändern verlangt auch das geltende Verkehrsverlagerungsgesetz in Artikel 1 Absatz 2, dass der Bundesrat Zwischenschritte für die Verlagerung festlegt und die notwendigen Massnahmen trifft oder diese der Bundesversammlung beantragt, falls das Verlagerungsziel nach dem Absätzen 1 und 2 gefährdet erscheint. Dass das Ziel mit den bisher realisierten und aufgelegten Massnahmen nicht erreicht werden kann, ist dem Bundesrat schon

seit Jahren klar. Im Verlagerungsbericht 2004 hat er denn auch zugegeben, dass die bisher ergriffenen Massnahmen „*gemäss heutigem Kenntnisstand ohne zusätzliche Massnahmen wahrscheinlich nicht ausreichen, um das Verlagerungsziel im Jahr 2009 vollständig zu erreichen*“. (Verlagerungsbericht 2004, Seite 8). Statt zu handeln hat er angekündigt, erst 2006 zu entscheiden, „*ob an Inhalt und Termin des Verlagerungsziels Veränderungen vorgenommen oder weitergehende Massnahmen umgesetzt werden sollen*.“ (Seite 10). Die Alpen-Initiative hat schon bei der Publikation des ersten Berichtes im Jahr 2002 gemahnt und weitere Massnahmen verlangt. Beim zweiten Verlagerungsbericht haben wir im gleichen Sinne nachgedoppelt. Trotzdem warten wir noch immer auf neue Umsetzungsmassnahmen, zwei weitere Jahre sind nutzlos verstrichen. Gegenüber der Öffentlichkeit wird so getan, als ob die Verlagerung erfolgreich laufe, obwohl allen Fachleuten seit Jahren bekannt ist, dass der Rückgang der LKW-Fahrten in den letzten Jahren vor allem ein Effekt des LKW-Brandes im Gotthardtunnel im Oktober 2001, der lahrenden Konjunktur und der höheren Gewichtslimite war, dank der mehr Güter mit weniger Lastwagen bewältigt werden konnten. Die beiden letzteren Effekte spielen in diesem Jahr nicht mehr, wie die (vom BAV erst auf unsere wiederholte Intervention publizierte) Verkehrsstatistik zeigt (Tendenz erstes Quartal 2006: +4% alpenquerende LKW-Fahrten).

- **Die Tonnagen auf der Strasse haben zugenommen:** Im übrigen weisen wir darauf hin, dass die Bundesverfassung eine Verlagerung des alpenquerenden „*Gütertransitverkehrs*“ verlangt. Davon haben wir in den letzten Jahren seit der Volksabstimmung von 1994 überhaupt nichts gesehen, wie die Tonnagestatistiken zeigen. Selbst als im Jahr 2005 erstmals der Modal-Split sich leicht zugunsten der Schiene verschob, hat der Strassenverkehr in absoluten Zahlen weiter zugenommen (von 12,5 auf 12,9 Mio. t).
- **Es fehlen Vorschläge für einen harmonisierten Ausbau der Zulaufstrecken:** Auch die aus der NEAT resultierende zusätzliche Kapazität auf dem Schienennetz ist kein stichhaltiger Grund für eine Verschiebung des Verlagerungstermins. Studien<sup>1</sup> zeigen, dass in den nächsten Jahren Engpässe im Schienennetz ohnehin eher ausserhalb des NEAT-Perimeters zu erwarten sind. Der Bundesrat erwähnt zwar in seinem Bericht die Konkurrenzsituation zwischen Personen- und Güterverkehr bei der Aufteilung der Trassen. Konkrete Massnahmen zur Sicherung von in Anzahl und Qualität genügenden Trassen für den Güterverkehr werden jedoch keine gemacht. Wir sind keine Anhänger der simplen Umkehrung der Prioritätenordnung. Wenn man sowohl dem Güter- wie auch dem Personenverkehr eine den Bedürfnissen angepasste Entwicklung erlauben will, so erfordert dies gewisse Reserven auf dem Schienennetz. Überlegungen dazu werden vom Bundesrat keine geliefert. Leider müssen wir feststellen, dass bezüglich der zu erwartenden Nachfrage und der vorhandenen Schienenkapazitäten nicht einmal eine gemeinsame Datenbasis besteht und die Einschätzungen der Akteure unterschiedlich sind. Während die Hupac im Zusammenhang mit dem Felssturz von Gurtellen Ende Mai dieses Jahres kurzfristig zusätzliche Kapazitäten für 1000 Lastwagenladungen pro Tag angeboten hat, bestreiten die SBB heute die in der FinöV-Vorlage angekündigten Kapazitäten nach Realisierung der NEAT am Lötschberg (15-

---

<sup>1</sup> RappTrans, protrans: Alpenquerender Verkehr 2020. Entwicklung und Beurteilung des alpenquerenden Verkehrs mit Fokus auf die Gotthard-Achse. Im Auftrag des Gotthard-Komitees. 10. Juni 2004. – IVT-ETH: Technische Übersetzung aktueller Nachfrageprognosen für den Schienengüterverkehr auf die Trassenkapazitäten 2010 – 2020. Bericht Erstellt im Auftrag des Verbandes öffentlicher Verkehr VöV Kommission Güterverkehr. Zürich, Mai 2004

20 Mio. Tonnen + 20 Mio. Gotthard-Bergstrecke, total 35-40 Mio. Tonnen), erwähnen aber gleichzeitig, dass die vorhandenen Gütertrassen nur an durchschnittlich 160 von 365 Tagen pro Jahr genutzt würden. Wir erinnern daran, dass zum heutigen Zeitpunkt rund 6 Mio. Tonnen von der Strasse auf die Schiene verlagert werden müssten, um das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten zu erreichen. Gemessen an den 24 Mio. Tonnen, die bereits auf der Schiene transportiert werden, entspricht das einer Steigerung um 25%. In den vergangenen Jahren hat die Bahn jährlich problemlos Wachstumssprünge von mehr als 2 Mio. Tonnen bewältigt. Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, dass die Verantwortlichen kein Interesse an den wahren Zahlen haben, weil sie sonst beim Misserfolg der Verlagerungspolitik daran gemessen werden könnten. Wir fordern deshalb, dass vor einer Entscheidung des Bundesrates die Verhältnisse (insbesondere für die Zeit vor Eröffnung der NEAT am Gotthard) zusammen mit den Infrastrukturgesellschaften und externen Experten geklärt werden. Allfällig geortete Engpässe müssen durch organisatorische Massnahmen und allenfalls Ausbauten rechtzeitig behoben werden, damit sie nicht zu einem Hindernis der Verlagerung werden können (vgl. unseren Vorschlag unter Frage 3b). Angeblich fehlende Kapazitäten dürfen nicht als Vorwand für fehlenden Verlagerungswillen dienen. Der Auftrag zur Verlagerung besteht seit 12 Jahren!

- **Die Alpentransitbörse wird schlecht verkauft:** Wir freuen uns, dass der Bundesrat die Alpentransitbörse als Instrument der Verlagerung realisieren will. Der Bundesrat hat damit ein Mittel in der Hand, das nicht nur für die Übergangsphase bis zur Erreichung des Verlagerungszieles hilft, sondern auch danach erlaubt, den Strassenverkehr dauerhaft auf diesem Niveau zu halten. Umso mehr sind wir enttäuscht, dass die Börse zum voraus als nicht europakonform bezeichnet wird („Kontingentierung“, „neue fiskalische Massnahme“), ohne dass die von der Alpen-Initiative vorgeschlagenen Umsetzungsformen geprüft worden wären. Nach unserer Einschätzung ist es möglich, die Alpentransitbörse innerhalb des Landverkehrsabkommens zu realisieren. (*Beilage 4: Argumente für die Eurokompatibilität einer Alpentransitbörse*). Wir finden es auch schade, dass für die Regelung des S-Verkehrs nur eine einzige Variante (finanzielle Kompensation an die betroffenen Kantone) vorgeschlagen wird, obwohl andere Möglichkeiten die Bedürfnisse der Transitzantone möglicherweise besser abdecken würden und das Risiko einer Kollision mit dem Landverkehrsabkommen geringer wäre. Die Alpen-Initiative hat mit Experten eine Anzahl zusätzlicher Ideen gesammelt. (*Beilage 5: Behandlung des S-Verkehrs bzw. Kurzstreckenverkehrs (KSV) im Rahmen einer Alpentransitbörse*). An sich teilen wir die Einschätzung des Bundesrates, dass es wünschbar wäre, die Alpentransitbörse alpenweit einzuführen. Das heisst aber nicht, dass die Einführung auch zeitgleich erfolgen muss. Die Schweiz muss allenfalls wie bei der LSVA vorgehen können, um auf die andern Länder einen entsprechenden Druck auszuüben. Im übrigen haben wir den Eindruck, dass die Konsequenzen der Alpentransitbörse für die Verlagerungspolitik nicht vollständig in die Überlegungen des Vernehmlassungsberichts integriert sind. So ist es nach Einführung einer Alpentransitbörse nicht nötig, für Jahre mit grossem Wirtschaftswachstum das Fahrtenziel anzupassen, wie in Artikel 3 Abs. 3 vorgeschlagen wird.
- **Für die Anpassung der Bussen gegen Regelverstösse im Strassentransport werden keine konkreten Vorschläge gemacht:** Wir begrüssen die Absicht des Bundesrates, parallel zum Ausbau der LKW-Kontrollen auch die Bussenniveaus zu erhöhen. Die Notwendigkeit von Massnahmen in diesem

Bereich bestätigt auch Prognos in einem Bericht für die Deutsche Bahn AG, der fordert, dass Bussen so hoch sein müssten, „*dass sich Verstösse gegen das geltende Recht nicht mehr lohnen – dies ist heute oftmals nicht der Fall.*“<sup>2</sup> Leider finden wir im Vernehmlassungsbericht keine konkreten Angaben, wann und wie diese Veränderungen vorgenommen werden sollen.

- **Wie weit gilt das heutige Verkehrsverlagerungsgesetzes weiterhin?** Mit dem geltenden Verkehrsverlagerungsgesetz wurden das Strassenverkehrsgesetz und das Gesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer geändert. Wir möchten die Frage aufwerfen, ob mit der geplanten Aufhebung des Verkehrsverlagerungsgesetzes diese neuen Bestimmungen in den erwähnten Gesetzen bestehen bleiben oder mit aufgehoben werden. Wenn letzteres der Fall wäre, so müsste dies mit einer geeigneten Formulierung verhindert werden, da in den betroffenen Artikeln die Sperrzeiten des Nachtfahrverbotes auf Gesetzesstufe geregelt und die Rechtsgrundlagen für die Verkehrslenkung (Dosiersystem) und die vermehrten LKW-Kontrollen (Schwerverkehrskontrollzentren) geschaffen wurden.

2. Unterstützen Sie die Zielsetzung der künftigen Verlagerungspolitik?

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

Wir unterstützen das Festhalten am Ziel von 650'000 Fahrten. Wir schlagen jedoch vor, gleichzeitig festzuschreiben, dass es sich dabei um LKW-Fahrten mit zugelassenem Gewicht von 3,5 bis maximal 40 Tonnen handelt. Damit wird gleichzeitig indirekt ein Tonnage-Mengenziel gemäss BV Artikel 84 gesetzt und Gelüsten nach einer höheren Gewichtslimite ein Riegel vorgeschoben, ohne eine sinnvolle Effizienzsteigerung innerhalb dieser Grenze zu verunmöglichen. (In Deutschland und den Niederlanden laufen zur Zeit Versuche mit 60-Tönnern. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die Diskussion auch in die Schweiz überschwappt.)

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

Nein. Der Bundesrat begründet den Aufschub mit dem Produktivitätseffekt der NEAT am Gotthard. Dabei wird dieser Effekt in keiner Art und Weise beziffert. Ein Überschlagsrechnung zeigt, dass dieser Effekt nicht sehr gross und auf jeden Fall nicht entscheidend sein kann: Der Ausbau der Nord-Südachse erfolgt auf ca. 90 km. Diese 90 km werden auf ca. 60 km verkürzt und flach. Nehmen wir an, dass damit die Produktionskosten auf diesem Abschnitt um 50% gesenkt werden können, so resultiert daraus für einen durchschnittlichen Zuglauf von 750 km (gemäss Statistik SBB) noch eine Kostenersparnis von ganzen 6%. Zum Vergleich: In den letzten Jahren hatte SBB Cargo ohne NEAT den Auftrag, die Produktivität jährlich um 5% zu verbessern! Zudem wird mit keinem Satz erwähnt, dass auch die Strasse in den nächsten Jahren weitere Produktionsfortschritte machen wird, z.B. durch einen allfälligen Einsatz von 60-Tönnern in EU-Ländern, der allein die Produktivität der

---

<sup>2</sup> Prognos: Quantifizierung der Nicht-Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften auf der Strasse und ihre Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene im Güterverkehr. Basel, 2003. (Kurzfassung, Seite 10)

Strasse um rund 20% verbessern würde. Was gedenkt der Bundesrat gegen diese Entwicklung in der EU zu unternehmen?

- 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, wir teilen diese Ansicht. Das Fahrtenziel ist klar und leicht kontrollierbar. Ein Umweltziel würde wohl nur zu vielen Diskussionen und Interpretationen führen, wie die Erfahrungen mit dem gescheiterten österreichischen Ökopunktesystem gezeigt haben.

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

Grundsätzlich verlangt Art. 84 Absatz 2 BV eine Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs. Dies scheint ein Marktanteilsziel nahe zu legen, und es ist mehr als unschön, wenn auch bei sinkenden LKW-Zahlen sich der Modal-Split zugunsten der Strasse verschiebt. Ein Marktanteilsziel ist aber viel weniger leicht kontrollierbar als das Fahrtenziel und kann nur über theoretische Annahmen in Durchfahrtsrechte umgerechnet werden, wie sie für den Betrieb der Alpentransitbörse nötig sind. Zudem verhindert ein in Prozenten definiertes Ziel das Anwachsen des Schwerverkehrs in absoluten Zahlen nicht. Wir schlagen deshalb die unter Buchstabe a beschriebene Lösung vor.

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? 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?*

Aus unserer Sicht sind alle drei Varianten unbefriedigend, weil sie den Verfassungsauftrag (Verlagerungsfrist, Verlagerungsziel) nicht ernst nehmen. Die Verlagerung ist nicht primär eine Frage des Bundeshaushalts, sondern des politischen Willens und der Prioritätensetzung. Mit der Alpentransitbörse wartet ein billiges und effizientes Instrument auf die Umsetzung. Für uns kommt daher nur ein Massnahmenbündel in Frage, das sich am Ziel von 650'000 Fahrten im Jahr 2009 orientiert. Der Massnahmenmix besteht aus folgenden Hauptelementen:

1. Verschärfung des Dosierungssystems (2006)
2. Intensivierung der LKW-Kontrollen (2006), Verschärfung der Sanktionen (2007)
3. Einführung eines Reservationssystems als Vorstufe zur Alpentransitbörse (2007)

4. Einführung der Alpen transitbörse (2008, Verschärfung 2009)
5. Für eine Übergangsfrist Weiterführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs in einem Ausmass, das eine laufende Verminderung der LKW-Fahrten schon vor Einführung der Alpen transitbörse und eine Abfederung der Alpen transitbörse in der Anlaufphase nach deren Einführung erlaubt
6. Weiterführung oder nötigenfalls Ausbau der Rola, soweit Nachfrage und Kapazitäten dies ermöglichen
7. Sicherstellung der Finanzierung allfälliger Engpässe auf den Nord-Süd-Schienenkorridoren ausserhalb des NEAT-Perimeters

Wenn der Bundesrat nicht bereit ist, diesen Weg zu gehen, dann hat das Volk das Anrecht, über eine Anpassung des Verlagerungsauftrags in einer Verfassungsabstimmung zu befinden (wie indirekt bei der Abstimmung über die Bilateralen I geschehen). Andernfalls wird die direkte Demokratie zur Farce und die Bundesverfassung zur Makulatur. Daran misst sich die Ehrlichkeit des Bundesrates dem Volk gegenüber.

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

Strassenseitig:

- Durch einen Verzicht auf das geplante teure Mega-Kontrollzentrum Monteforno (Fertigstellung erst 2013 geplant!) und Ersatz durch ein kleineres und billigeres, aber schneller realisierbares **Kontrollzentrum in Chiasso** können die geltenden Vorschriften viel früher durchgesetzt werden. Die Massnahme würde für die Angleichung der Spiesse zwischen Strasse und Schiene mehr bringen als die NEAT.
- Eine **Verschärfung der Dosierung** am Gotthard (weniger LKW pro Zeiteinheit) ist problemlos direkt vom UVEK beschliessbar und würde verhindern, dass bereits im laufenden Jahr die LKW-Zahlen wieder ansteigen. Der Brand im Fréjus-Tunnel vom Juni 2005 legt aus Sicherheitsgründen einen Mindestabstand von 300 Metern nahe.
- Die Aufrechterhaltung eines **Dosiersystems am San-Bernardino-Tunnel** auch nach der Sanierung trägt zu mehr Sicherheit bei und verhindert ein Ausweichen des Schwerverkehrs vom Gotthard auf den San Bernardino.
- Durch ein gestaffelt einzuführendes **Verbot von Lastwagen der Abgaskategorien EURO 0, 1 und allenfalls 2** auf den Transitachsen kann kurzfristig eine Verbesserung der Luftsituation erreicht werden. In den französisch-italienischen Alpentunnels ist die Massnahme realisiert, in Österreich wird sie zur Zeit diskutiert.
- Für die Zukunft muss die **LSVA** auch die heute noch nicht integrierten externen Kosten abdecken. Gemäss neuen Schätzungen des ARE müsste die LSVA schon heute rund 20% höher sein.

- Eine Anpassung der **Sperrzeiten des Nachtfahrverbotes** an die im Luftverkehr geltenden Verbote, die 1 bis 2 Stunden länger sind als das LKW-Nachtfahrverbot, würde der durch den Strassenbau ständig wachsenden Attraktivität der Strasse etwas entgegenwirken.

Schienseitig:

- Bei weiterem Wachstum des Güterverkehrs und parallel des Personenverkehrsangebots werden nach dem Zieljahr 2009 da und dort Engpässe im Schienennetz auftreten (Zulaufstrecken zur NEAT, Knoten, Terminals). Es ist sicherzustellen, dass im Rahmen des **ZEB** und der **Leistungsvereinbarung** mit der SBB immer genügend Mittel vorhanden sind, um die nötigen Ausbauten zu realisieren. Zusätzlich ist der im **Zahlungsrahmen** vom 28.9.99 verbleibende Rest (gemäss Vernehmlassungsbericht, Seite 40 und 41: 211 Mio. Franken) für Infrastrukturausbauten umzuwidmen. Ein **zukünftiger Zahlungsrahmen** ist so auszugestalten, dass er nicht nur für Betriebssubventionen, sondern auch für Infrastrukturaufwendungen im Zusammenhang mit dem Nord-Süd-Güterverkehr zur Verfügung steht. Allenfalls ist dafür ein spezielles Gefäss zu schaffen. Das Geld ist in Infrastrukturen effizienter eingesetzt als in Betriebssubventionen. Damit geben wir den Nachbarländern und der EU auch eine Garantie, dass immer genügend Schienenkapazität vorhanden sein wird, um den Verkehr zu bewältigen.
- Die Einrichtung einer **Rola zwischen Göschenen und Airolo** würde erlauben, den gefährlichen Schwerverkehr schrittweise aus dem Strassentunnel zu verbannen und diesen gleichzeitig weniger attraktiv zu machen. Aufgrund unserer Berechnungen können bereits vor Eröffnung des Basistunnels ein grosser Teil der Lastwagen (insbesondere diejenigen mit einer hohen potentiellen Brandleistung) verladen werden. (*Beilage 6: mrs: LKW-Verlad am Gotthard. Schlussbericht, November 2003*)

#### 4. Wie beurteilen Sie die Massnahmen im Einzelnen?

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

Die Alpentransitbörse ist das einzige Instrument, das in den heute existierenden Rahmenbedingungen (fehlende Kostenwahrheit und Nichteinhaltung der geltenden Vorschriften im Strassenverkehr, mangelnde Qualität des Bahnangebots etc.) nicht nur die Erreichung des Ziels, sondern auch dessen nachhaltige Sicherung erlaubt.

Im Unterschied zum Bundesrat sind wir überzeugt, dass die Börse so ausgestaltet werden kann, dass sie mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar ist. Der Kaufpreis für ein Alpentransitrecht ist keine fiskalische Massnahme (der Staat braucht dabei nichts einzunehmen, wenn er z.B. die Durchfahrtsrechte als Bonus für die Benützung der Schiene gratis abgibt und erst sekundär ein Handel an der Börse stattfindet). Sie ist keine Kontingentierung. (Wie der Bundesrat richtig bemerkt, gehört auch die Rola zum System Strasse, und solange auf der Rola genügend Kapazitäten angeboten

werden, ist der Durchgang grundsätzlich möglich). Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt gewährleistet.

Die Alpentransitbörse kann unseres Erachtens auch für die von der Massnahme negativ betroffenen Regionen akzeptabel gestaltet werden, indem für den regionalen Güterverkehr eine Sonderregelung geschaffen wird, wie das in der Form des S-Verkehrs schon beim heutigen Dosiersystem der Fall ist. In Beilage 4 haben wir Möglichkeiten aufgezeigt. Dabei sind wir offen für die diesbezüglichen Wünsche der Kantone, soweit sie dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung in Einklang gebracht werden können. Es sollte allerdings nicht vergessen werden, dass die gleichen Kantone auch diejenigen sind, denen die Reduktion des alpenquerenden Schwerverkehrs am meisten Nutzen bringt.

Zudem können wir bereits heute in Frankreich und Österreich ein reges Interesse an der Alpentransitbörse feststellen. Beide Länder sind insbesondere im Hinblick auf die geplanten neuen Eisenbahnbasislinien Lyon-Turin bzw. Brenner daran interessiert, ein eurokompatibles Lenkungsmittel zu finden, welche gewährleistet, dass die getätigten Investitionen ins Schienennetz dereinst auch genutzt werden. Die neue Eurovignetten-Richtlinie erlaubt in Artikel 9 ausdrücklich Lenkungsabgaben zusätzlich zu den Mauten.

Die österreichischen Alpenübergänge sind heute u. a. so attraktiv für den Schwerverkehr, weil die Treibstoffpreise um 0,10 bis 0,20 Euros tiefer sind als in den meisten Nachbarländern. Daraus resultiert pro Fahrt eine Kostenminderung von 100 bis 200 Euros<sup>3</sup>. Würde Österreich die Mineralölsteuern den Nachbarn angleichen, so wären seine Alpenübergänge mindestens so teuer wie die schweizerischen und französischen. Der heutige Umwegverkehr (nach österreichischen Schätzungen 28% des Brenner-Verkehrs, ca. 562'000 LKW; die schweizerischen Schätzungen sind viel tiefer) oder wenigstens ein Teil davon würde in die Schweiz zurückverlagert. Einer solchen Entwicklung kann nur durch eine Alpentransitbörse adäquat begegnet werden.

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

Die im heutigen Verlagerungskonzept absolut notwendige finanzielle Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs kann angesichts des Sparkurses des Bundes kaum längerfristig fortgesetzt werden. Zudem ist davon auszugehen, dass der Finanzbedarf infolge des Verkehrswachstums jährlich zunehmen würde, was die Rolle der billigen und effizienten Alpentransitbörse noch mehr hervorhebt. Die finanzielle Förderung widerspricht auch unserer Grundphilosophie der Kostenwahrheit, bei deren Nichteinhaltung immer mehr Verkehr erzeugt wird, als wirtschaftlich sinnvoll ist. Wir könnten uns jedoch vorstellen, dass die Förderung während einer gewissen Übergangszeit parallel zur Alpentransitbörse als deren Abfederung weitergeführt wird. Das würde eine schnellere Zielerrei-

---

<sup>3</sup> Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung: Verkehr im Tirol – Bericht 2005. Innsbruck, Mai 2006

chung bei anfänglich kleinerer finanzieller Belastung des Strassentransports ermöglichen. In der Fläche kann eine Subventionierung im Sinne der Aufrechterhaltung des Service public sinnvoll sein.

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

Die Rola erleichtert die Einführung der Alpentransitbörse. Sie sollte aber nur soweit ausgebaut werden, als Schienenkapazitäten und Nachfrage vorhanden sind.

8. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

**Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln des GVG**

(unter Vorbehalt, dass gemäss Artikel 84 Abs. 2 BV nur die Ausnahmen in einem Gesetz geregelt werden sollen, während die Massnahmen in eine Verordnung gehören)

Artikel 1:

Die Einschränkung „auf angemessene .. Weise“ (Absatz 1) ist überflüssig und hat im Alpenschutzartikel keine Grundlage. Absatz 2 ist überflüssig.

Artikel 3 (Variante 1):

In Absatz 1 muss verdeutlicht werden, dass es sich um Fahrzeuge zwischen 3,5 und 40 Tonnen zugelassenes Gewicht handelt. In Absatz 2 muss das Jahr 2009 als Termin aufrechterhalten bleiben. Der zweite Teil von Absatz 3 ist bei Einführung einer Alpentransitbörse überflüssig. Als Zwischenziel sind für 2007 eine Grösse von 900'000 und für 2008 750'000 Fahrten zu fixieren.

Artikel 4 und 5:

Die Artikel sind zu integrieren, da die Gesamttransitabgabe wohl nur in der Form einer ATA erhöht werden kann. Bei schneller Einführung einer Alpentransitbörse erübrigen sich beide Artikel.

Artikel 6:

Absatz 1 ist verpflichtend zu formulieren: „Der Bundesrat führt - wenn möglich in Koordination mit den übrigen Ländern des Alpenbogens - eine Alpentransitbörse ein.“ In diesem Artikel müsste auch die Erstallokation der Transitrechte geregelt werden.

Artikel 8:

Eine Überprüfung im Abstand von drei Jahren liefert zu wenig Grundlagen für die Entscheide, die in Anwendung der Artikel 4 und 5 zu treffen sind. Die Berichterstattung ans Parlament sollte bis zur Zielerreichung jährlich erfolgen. Danach kann auf einen längeren Zeitabstand umgestellt werden, wenn die Alpentransitbörse eingeführt ist.

Artikel 10:

Es ist klarzustellen, dass die im geltenden Verkehrsverlagerungsgesetz von 1999 beschlossenen Änderungen anderer Gesetze nicht betroffen sind von der Aufhebung.

Freundliche Grüsse

Nationalrat Fabio Pedrina  
Präsident

Alf Arnold  
Geschäftsführer

Beilagen:

*Beilage 1: Stufenmodell für das Verlagerungsziel 2009*

*Beilage 2: Argumente für den Verordnungsweg – Warnung vor dem Gesetzesweg*

*Beilage 3: Überlegungen zum Vollzugsdefizit bei der Verkehrsverlagerung*

*Beilage 4: Argumente für die Eurokompatibilität einer Alpentransitbörse*

*Beilage 5: Behandlung des S-Verkehrs bzw. Kurzstreckenverkehrs im Rahmen einer Alpentransitbörse*

*Beilage 6: LKW-Verlad am Gotthard. Schlussbericht, November 2003*