

**„Es gilt das gesprochene Wort“**

**Position CFS in Sachen**

**GÜTERVERKEHRSVORLAGE**

**Geschätzte Damen und Herren**

Das Cargo Forum Schweiz ist über die rege Teilnahme an unserer heutigen Veranstaltung sehr froh! Wie im Programm auch erwähnt, ist das Ziel dieser Tagung, gemeinsam eine objektive Analyse der Vorlage vorzunehmen, um die darauffolgenden Beurteilungen und Schlussfolgerungen in die während der nächsten Session des Parlamentes stattfindenden Diskussionen einfließen zu lassen.

Die Verkehrskommission des Ständerates hat an seiner Sitzung vom 3. September verschiedene Änderungen und Anpassungen vorgenommen, welche für das Cargo Forum Schweiz positiv betrachtet werden können. Ich werde darüber einige Worte am Ende meiner Ausführungen sagen können.

Ich danke den vier Vorrednern für Ihre Darstellungen. Nun geht es darum, dass das Cargo Forum Schweiz seine Position auch bekundet, und zwar unter Rücksichtnahme auf die Interessen der verschiedenen Verbände welche diese Interessengemeinschaft bilden.

Mit dieser Güterverkehrsvorlage (sowie mit der ZEB-Vorlage) sind wichtige Standortsbestimmungen und Projekte in der nationalen Verkehrspolitik im Gange. Man kann nicht von einem „kranken Kind“ reden, sondern eher von einer rasanten Zunahme der Bedürfnisse in Sachen Transport in den letzten Jahren.

Lassen Sie mich Ihnen folgende Punkte ausführlicher präsentieren:

- Die Ausgangslage seitens der CFS-Mitglieder
- Die Position des Cargo Forum Schweiz und Forderungen
- Fazit.

Als Präsident der Interessengemeinschaft Cargo Forum Schweiz, und gleichzeitig des Verlader-Verbandes Swiss Shippers Council, welche zusammen für 80% des Güterverkehrsaufkommens verantwortlich zeichnen, bin ich der festen Überzeugung, dass die Wirtschaft ohne gute Verkehrsverbindungen nicht funktionieren kann.

Der Nutzen des Verkehrs ist somit unbestritten.

Die Interessengemeinschaft Cargo Forum Schweiz, an welcher folgende Verbände beteiligt sind, hat zum Ziel, die volkswirtschaftliche Bedeutung des Güterverkehrs besser aufzuzeigen und eine übergeordnete Interessenvertretung zu bilden.

Zuerst muss ich Ihnen sagen, dass der wirtschaftliche Aufschwung zwar erfreulich ist, doch bringt er auch erhebliche Kapazitätsprobleme mit sich.

Alle Prognosen deuten darauf hin, dass dieser Aufschwung, sowohl in Volumen wie auch in Anzahl Sendungen, andauern wird. Nehmen wir die Zuwachsraten der Transporte per Strasse und Schiene, sowohl die Binnen-, Transit- wie auch Import- oder Export-Transporte.

**Bei den Verkehrsträgern Strasse und Schiene**, nehmen die gesamten Güterverkehrsleistungen bis 2030 je nach Szenario zwischen 32% und 78% weiter zu. Diese Zunahme wird zu einem grossen Teil von der Schiene getragen.

**Bei den Verkehrsarten Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr** werden sich die grenzüberschreitenden Verkehrsarten nach wie vor entwickeln:

- Der Transitverkehr wird zwischen 46% und 104% wachsen
- Der Binnengüterverkehr verliert mit nur 13 bis 50% Wachstum daher weiter an Bedeutung. Dies liegt einerseits am fortschreitenden europäischen Integrationsprozess und andererseits daran, dass im Inland in Bezug auf die Transportintensität allmählich ein Plafond erreicht wird.

-

Die Schweizer Verkehrspolitik beruht auf dem Konzept der Nachhaltigkeit. Dieser Grundsatz ist heute weitgehend politischer Konsens.

Er bedeutet konkret Folgendes:

- Die Verkehrspolitik berücksichtigt soziale und regionale Aspekte.
- Die Rahmenbedingungen sind in der Verkehrspolitik so zu setzen, dass sie einen günstigen Einfluss auf die Entwicklung unserer Wirtschaft haben. Für mich ist in diesem Zusammenhang auch zentral, dass die Finanzierung von neuen Verkehrsinfrastrukturen auf nachhaltiger Basis erfolgen soll.

- Und last but not least: Die Verkehrsentwicklung muss auf die Umwelt Rücksicht nehmen. So ist eines der wichtigsten Ziele der Schweizer Verkehrspolitik die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Dieses Ziel ist auch im **Artikel 84 der Bundesverfassung** festgehalten und das Cargo Forum Schweiz steht dazu. Wie schon erwähnt, kann und darf die Schweiz keinen Alleingang anstreben. Somit müssen die Ziele unserer Verkehrspolitik mit denen der EU-Ziele übereinstimmen.

### **Paradigmenwechsel in der EU?**

Die Europäische Kommission hat vor einigen Monaten das zweite Weissbuch zur gemeinsamen Verkehrspolitik veröffentlicht. Schwerpunkte bilden ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern und die Beseitigung von Engpässen. Beachtenswert in dieser Sache ist die Nähe zur Schweizer Verkehrspolitik, welche als Vorbild diene!

In dieser Halbzeitbilanz stellt man auch fest, dass ein neuer Begriff entstanden ist: die Ko-Modalität. Dies ist nun kein Paradigmenwechsel, sondern angesichts der erwarteten starken Verkehrszunahme, gerade auch im Güterverkehrsbereich, ein neuer Einsatz der Mittel: **Für lange Strecken stehen Bahn und Binnenschifffahrt im Vordergrund, für kurze wird es die Strasse bleiben.**

### **Das Konzept der Ko-Modalität:**

Ko-Modalität heisst eine effiziente Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen, um eine optimale und nachhaltige Nutzung der Ressourcen zu erreichen.

Das Cargo Forum Schweiz ist verkehrsneutral und befürwortet deshalb die Ko-Modalität, das heisst den Einbezug aller vorhandenen Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Rheinschifffahrt) ohne Diskriminierung einzelner Verkehrsträger.

Passen Ko-Modalität und Verlagerung zusammen?

Ja, weil:

- 1) Die Verlagerungspolitik der Schweiz für realistische Alternativen im Transportbereich sorgt. So wird eine echte Wahl erst ermöglicht.
- 2) Die Effizienz insgesamt gesteigert wird.
- 3) Die Effizienz der einzelnen Verkehrsträger gesteigert wird.
  - der Bahnen sowieso: bessere Infrastruktur, mehr Trassen, billigere Angebote, kürzere Durchlaufzeiten, verbesserte Terminals.

- der Strasse auch: Die Verlagerung weg von der Strasse führt zu weniger Staus und offeneren Strassen für diejenigen, die wirklich auf die Strasse angewiesen sind.
- der Binnenschifffahrt als Zusatz zu den beiden anderen erwähnten Verkehrsträger.

Insgesamt macht die Ko-Modalität Sinn. Die Folgen sind: Es braucht Investitionen in die Infrastrukturen – Schiene, Strasse und Häfen– um die Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl zu erweitern. Dies wird auch zu effizienteren und effektiveren Transporten führen.

Der Transitverkehr auf der Strasse belastet die bestehenden Strassen- und Zollinfrastrukturen derart, dass der Import-, der Export- und der Binnenverkehr massiv darunter leiden. Im Interesse der schweizerischen Wirtschaft befürwortet das Cargo Forum Schweiz geeignete Massnahmen zur Stärkung des Gütertransitverkehrs auf der Schiene. Damit verfolgen wir ein Doppelziel, einerseits um den Verfassungsauftrag gerecht zu werden und andererseits um die nötigen Kapazitäten **für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr wieder frei zu bekommen**. (insbesondere Zollübergänge und Gotthard)

### **Güterverkehrsverlagerung – Position CFS**

Die heutige Verlagerung des Strassengüterverkehrs im Transit durch die Schweiz ist kaum eine Verlagerung auf die Schiene, sondern de facto eine Verlagerung in die Nachbarstaaten. Es ist aus diesem Grund unabdingbar, dass eine Beschränkung des Alpen transitverkehrs innerhalb der EU und der Schweiz für alle Alpenübergänge abgestimmt ist. Das Mengenziel von 650'000 Fahrten pro Jahr ist nicht realistisch und sollte nicht durch das Gesetz vordefiniert sein. Wichtig ist, dass das Mögliche sinnvoll verlagert wird und dass dem Bundesrat bei den Verhandlungen mit der EU genügend Spielraum eingeräumt wird.

### **Kontingentierung – Alpen transitbörse**

Das Gesetz schlägt eine Alpen transitbörse vor. Ein Bericht zur Machbarkeit wurde ebenfalls vorgelegt und enthält sachdienliche Elemente. Das Cargo Forum Schweiz kann sich eine Kontingentierung des alpenquerenden Verkehrs vorstellen. Auf welche Art und Weise eine solche Kontingentierung realisiert wird, muss das Resultat von Verhandlungen mit der EU sein.

Das Cargo Forum Schweiz erachtet dies aber nur unter folgenden zwingenden Voraussetzungen als realistisch und sinnvoll:

- EU-Kompatibilität
- Separate Kontingente für den Import-, den Export-, und den Binnenverkehr, da ansonsten dieser viel kurzfristiger disponierte Verkehr extrem benachteiligt würde

- Abbau der Subventionen (Gütertransitverkehr, RoLa, LSVA)

Die bis heute eingesetzten Mittel (2.83 Mia CHF) haben nicht die gewünschte Verlagerung gebracht. Bei den getroffenen Massnahmen handelt es sich somit um Symptombekämpfung mittels Subventionen anstelle von Ursachenbekämpfung.

Vorrangig wären die **Bahnreform II** voranzutreiben und infrastrukturelle Engpässe zu beseitigen (Bahn 2000, 2. Etappe). Hier müssen nun endlich die folgenden Forderungen berücksichtigt werden:

- Gleichstellung von Personen- und Güterverkehr durch eine Trassenpreisharmonisierung
- Prioritätenregelung im Personen- und Güterverkehr auf der Transitachse anpassen
- Einsatz eines „Rail Regulators“ als Aufsichtsorgan.

Mit einer Kontingentierung der alpenquerenden Verkehre auf der Strasse könnte sich die Schweiz endlich von ihrer jetzigen Subventionspolitik verabschieden. Es ist danach weder nötig, den Transitverkehr auf der Schiene zu subventionieren, noch mit einer als Lenkungsinstrument gedachten LSVA zu operieren.

## **Verkehrsträger**

Das Cargo Forum Schweiz lehnt eine weitere Förderung der Rollenden Landstrasse (RoLa) ab. Sie gehört zum System Strasse und verhindert damit die nachhaltige Verlagerung auf die Schiene. Daneben ist sie ineffizient, teuer und kapazitätsfressend. Auch im Hinblick auf Verhandlungen mit der EU wäre es falsch, bereits im Gesetz ein so kostenintensives Modell zu zementieren. Hingegen plädieren wir für die Gleichbehandlung der in der Vorlage nicht berücksichtigten Binnenschifffahrt. Im Sinne der europäisch angestrebten Ko-Modalität trägt die Rheinschifffahrt wesentlich zur Bewältigung der zu bewegenden Güterverkehrsvolumina bei. So werden beispielsweise ca. 13% des Schweizer Importvolumens via Rhein abgewickelt.

## **Fazit**

Ich komme zum Schluss:

Es besteht ein weitgehender Konsens darüber, dass wir die Verkehrszunahme auf nachhaltige Art und Weise bewältigen wollen. Wir müssen die finanziellen Mittel, die uns dafür zur Verfügung stehen, effizient einsetzen. Dazu braucht es eine Sichtweise, welche die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsträger einschliesst. Das bedeutet zum Beispiel, dass der öffentliche Verkehr dort ausgebaut wird, wo er die Strasse entlasten kann, so wie das im Infrastrukturfonds vorgesehen ist.

Es bringt nichts, die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Ganz wichtig ist es, die Funktionalität des gesamten Verkehrsnetzes zu erhalten und zu verbessern, sowohl in der Schweiz selbst als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Denn ein funktionierendes Verkehrssystem ist eine wichtige Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum.

Man berücksichtigt hauptsächlich die Strasse und die Schiene. Vergessen wir die Binnenschifffahrt und ggf. die Luftfahrt nicht und schenken wir diesen auch unsere volle Beachtung!

Eine Abstimmung mit der europäischen Verkehrspolitik ist von grösster Bedeutung. Somit muss der Bundesrat sofortige Verhandlungen über Fahrkontingente im ganzen Alpenraum mit den betroffenen Ländern aufnehmen.

Wie am Anfang meiner Rede erwähnt, hat sich die **Verkehrskommission des Ständerates KVF** mit dem Gesetzes-Entwurf befasst und die Resultate dieser Vorberatung ist gegenüber der Position und der Forderungen des Cargo Forum Schweiz sehr zufrieden stellend:

- 1) dieses Gesetz gilt für sämtliche Verkehrsträger
- 2) die Rechtsgrundlage für eine Alpentransitabgabe wurde gestrichen, aber der Bundesrat erhält, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung, eine Verhandlungsermächtigung für die Alpentransitbörse. Für die Umsetzung unterbreitet er dieser eine Gesetzesvorlage.
- 3) der Bundesrat legt im Interesse des regionalen alpenquerenden Güterschwerverkehrs Ausnahmen fest
- 4) der Reinertrag der Alpentransitbörse wird insbesondere für Massnahmen zur Erreichung der Ziele verwendet
- 5) die Rollende Landstrasse darf nur ergänzend gefördert werden.

Die Beratungen haben erst begonnen. Bleiben wir weiter am Ball, damit unseren Forderungen Rechnung getragen wird!

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.