

Übersicht Güterverkehrsvorlage

Martin Oeschger, Geschäftsleiter Cargo Forum Schweiz



Warum, meine Damen und Herren sind wir alle heute hier?

Warum beschäftigen sich vor allem Politiker und Akteure des Güterverkehrs in den letzten Jahren so intensiv mit der Verlagerungspolitik?

Der Grund liegt in der Abstimmung vom 20. Februar 1994 über die Alpeninitiative. Damals stimmte das Volk dem Art. 84 BV der Bundesverfassung zu. der Abs. 2 lautet:

Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen.

Um diesen Verfassungsartikel umzusetzen genehmigte das Parlament das Verkehrsverlagerungsgesetz vom 8. Oktober 1999. Das Referendum dagegen wurde nicht ergriffen. Nach schweizerischem Demokratieverständnis und schweizerischem Verfassungsrecht gilt dieses Gesetz damit als vom Volk erlassen und kann juristisch nicht auf dessen Verfassungsmässigkeit überprüft werden.

Art. 1 Abs. 2 dieses Gesetzes lautet:

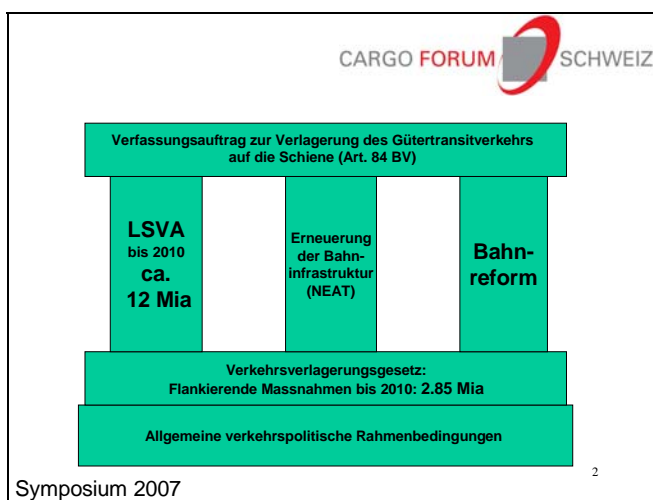
Für den auf den Transitstrassen im Alpengebiet verbleibenden alpenquerenden Güterschwerverkehr gilt eine Zielgrösse von 650 000 Fahrten pro Jahr, welche möglichst rasch, spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erreicht werden soll.

Wie kam man auf diese 650'000 Fahrten?

Man wollte die alpenquerenden Fahrten um die Anzahl Fahrten reduzieren, die von Grenze zu Grenze fahren – also um den echten Transitverkehr. So denkt die Politik entspricht sie dem Volkswillen am ehesten und kann doch noch einigermaßen EU-kompatibel bleiben. Denn eine eins-zu-eins Umsetzung – den Transit auf der Strasse von Grenze zu Grenze zu verbieten - wäre bei der EU wohl ganz schlecht angekommen. Als Referenzjahr für die Berechnung des Verlagerungsziels wurde das Jahr 1999 genommen. Die 650'00 Fahrten entsprechen also eigentlich den schweizerischen Alpentransitfahrten des Jahres 1999.


Das Gesetz sieht vor, dass die Umsetzung mit sog. Pull-Massnahmen, wie LSVA, verschärfte Polizeikontrollen und Push-Massnahmen wie, Bahnreform, Subventionen erfolgen soll.

(Graphik 2)



Schienenseitige Massnahmen

(Graphik 3)

CARGO FORUM  SCHWEIZ


Schienenseitige Massnahmen

- Bestellung und Abgeltung von unbegleitetem, kombiniertem Verkehr (UKV)
- Rola Gotthard und Lötschberg-Simplon: Bestellung von kurzfristigverfügbaren Kapazitäten im „Huckepack-Verkehr“
- Investitionshilfen für den kombinierten Verkehr im In- und Ausland (Terminals)
- Trassenpreisverbilligungen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

Symposium 2007 3

- Bestellung und Abgeltung von unbegleitetem, kombiniertem Verkehr (UKV)
- Rola Gotthard und Lötschberg-Simplon: Bestellung von kurzfristigverfügbaren Kapazitäten im «Huckepack-Verkehr»
- Investitionshilfen für den kombinierten Verkehr im In- und Ausland (Terminals)
- Trassenpreisverbilligungen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

(Graphik 4)

CARGO FORUM  SCHWEIZ

Schienenseitige Massnahmen


- Flankierende Massnahme zur Förderung des Wagenladungsverkehrs befristet bis 2007
- Produktivitätssteigerungen Monitoring der Produktivitätsverbesserungen im Infrastruktur- und im Verkehrsbereich
- Internationale Förderung des Schienengüterverkehrs

Symposium 2007 4

- Flankierende Massnahme zur Förderung des Wagenladungsverkehrs befristet bis 2007
- Produktivitätssteigerungen Monitoring der Produktivitätsverbesserungen im Infrastruktur- und im Verkehrsbereich

- Internationale Förderung des Schienengüterverkehrs

(Graphik 5)

CARGO FORUM  SCHWEIZ

Strassenseitige Massnahmen

- Schwerverkehrskontrollen Sicherstellung der Einhaltung der relevanten Strassenverkehrsvorschriften
- Verkehrsmanagement Sicherstellen eines flüssigen Verkehrs auf der Strasse
- Angleichung der Wettbewerbsbedingungen Strasse/Schiene
- Pauschale Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf zu KV-Terminals

Symposium 2007 5

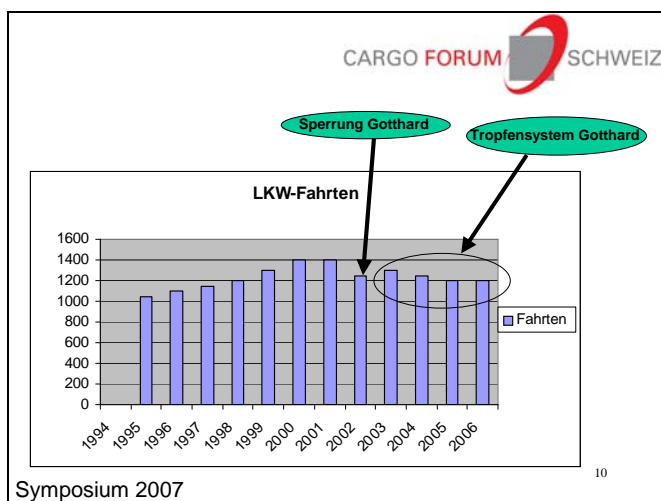
Strassenseitige Massnahmen

- Schwerverkehrskontrollen Sicherstellung der Einhaltung der relevanten Strassenverkehrsvorschriften
- Verkehrsmanagement Sicherstellen eines flüssigen Verkehrs auf der Strasse
- Angleichung der Wettbewerbsbedingungen Strasse/Schiene
- Pauschale Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf zu KV-Terminals

Dieses Gesetz läuft am 31.12.10 aus.

Was hat man bis jetzt erreicht?

(Graphik 6)



| | |
|------|------------------------|
| 1995 | 1,05 Mio. Durchfahrten |
| 2000 | 1,4 Mio. Durchfahrten |
| 2005 | 1.2 Mio. Durchfahrten |

Für die flankierenden Massnahmen wird man bis 2010 CHF 2.83 Mia. ausgegeben haben.

In den CHF 2.83 Mia. sind nicht enthalten die Investitionsbeiträge an Terminals, die Beiträge an die Erstellung privater Anschlussgeleise und die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen und schon gar nicht die Kosten für den Bau der NEAT.

Das Ziel 650'00 Durchfahrten pro Jahr wird man bis ins Jahr 2010 sicher nicht erreichen,

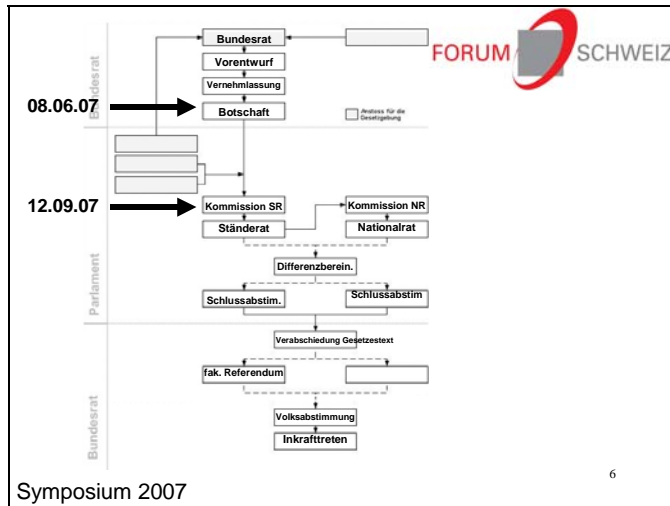
Was tut man also, um dem Verfassungsauftrag trotzdem noch genüge zu tun?

Das UVEK und der Bundesrat schlagen ein neues Gesetz vor, das Güterverkehrsverlagerungsgesetz -

<http://www.admin.ch/ch/d/ff/2007/4513.pdf>

Wo stehen wir mit diesem neuen Gesetz heute?

(Folie 7)



Der Entwurf des UVEK ging in die Vernehmlassungsrunde. Alle Interessierten konnten sich dazu äussern. Alle, die auch heute auf dem Podium vertreten sind mit Ausnahme von Herrn Dr. Helmut Lamprecht von der Wirtschaftskammer Tirol / Österreich konnten sich und haben sich auch geäußert.

Aufgrund der Vernehmlassungsrunde hat das UVEK einen neuen Entwurf erarbeitet und dem Bundesrat übermittelt. Der Bundesrat verabschiedete am 8. Juni 2007 seine Botschaft zu Händen des Parlaments. D.h. der Vorschlag wird nun im Parlament behandelt.

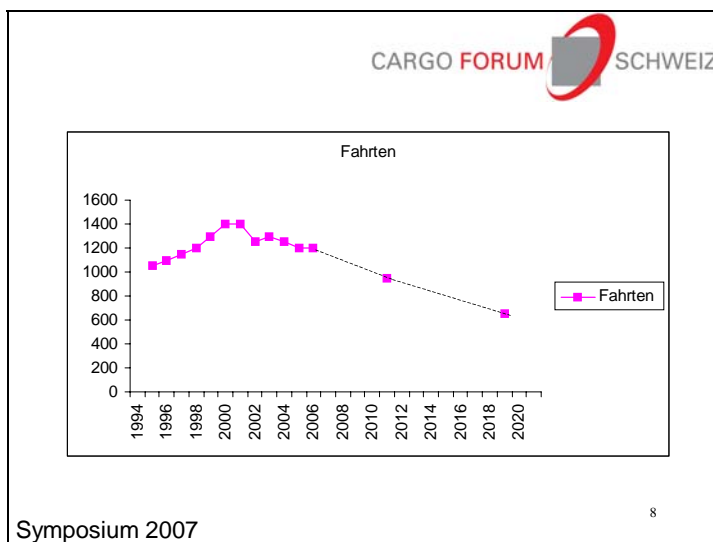
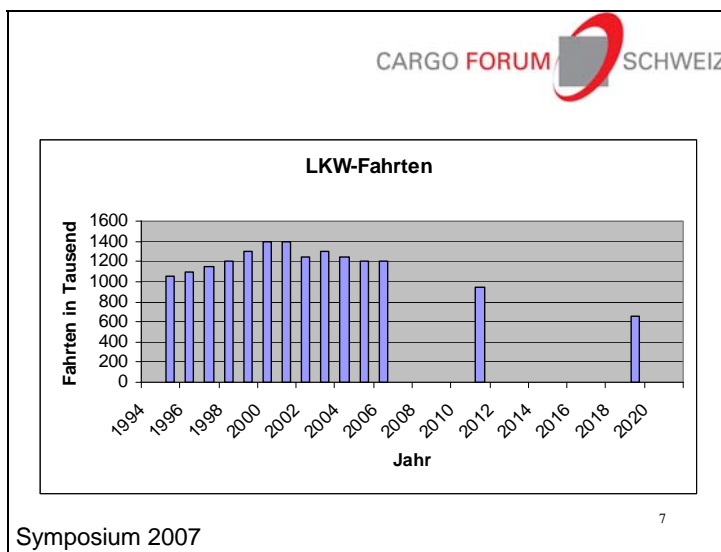
Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates hat bereits damit begonnen. Die Vertreter der auf dem Podium anwesenden Akteure – mit Ausnahme unseres Freundes aus dem Tirol – konnten im Rahmen eines Hearings dieser Kommission ihre Position erklären.

Das Gesetz geht dann in das Plenum des Ständerates, dann in die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats, dann in das Plenum des Nationalrats, in das Differenzbereinigungsverfahren und allenfalls in die vereinigte Bundesversammlung. Die Endfassung untersteht dann dem fakultativen Referendum.

Was schlägt der Entwurf vor?

Der Bundesrat hält daran fest, dass das bisherige Verlagerungsziel von 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr durch die Schweizer Alpen so rasch als möglich erreicht werden soll, spätestens 2 Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, also ca. 2019.

(Folien 8 + 9)



Als Zwischenziel soll im Jahr 2011 die Millionengrenze unterschritten werden.

Wie will der Bundesrat dies erreichen?

Zur Fortsetzung der finanziellen Förderung des Bahngüterverkehrs ist ein Finanzrahmen von 1,6 Milliarden Franken für die Jahre 2011 bis 2018 im Gesetz vorgesehen. Die Effizienz der eingesetzten Mittel soll erhöht werden. Trotzdem, der bisherige Massnahmen-Mix soll fortgeführt werden, nämlich

die schienenseitigen Massnahmen, wie Bestellung und Abgeltung von unbegleitetem, kombiniertem Verkehr (UKV),
die Rola soll noch ausgebaut werden
Investitionshilfen für den kombinierten Verkehr im In- und Ausland (Terminals)
Trassenpreisverbilligungen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs
Produktivitätssteigerungen Monitoring der Produktivitätsverbesserungen im Infrastruktur- und im Verkehrsbereich
Internationale Förderung des Schienengüterverkehrs

Und die strassenseitige Massnahmen
Schwerverkehrskontrollen Sicherstellung der Einhaltung der relevanten Strassenverkehrsvorschriften
Verkehrsmanagement Sicherstellen eines flüssigen Verkehrs auf der Strasse
Angleichung der Wettbewerbsbedingungen Strasse/Schiene

Bis zur Einführung einer Alpentransitbörse liegen die Schwerpunkte bei der finanziellen Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie beim Ausbau der Rollenden Landstrasse mit 400'000 Stellplätzen.

Dazu findet sich in der Botschaft folgende Aufstellung:

(Folie 10)

| | | |
|---|-----|-------------|
| Abgeltung alpenquerender KV UKV und Rola | CHF | 1'600 Mio |
| Investitionsbeiträge an Terminals | CHF | 120 Mio |
| Intensivierung Schwerverkehrskontrollen | CHF | 248 Mio |
| Schwerverkehrsmanagement | CHF | 160 Mio |
| Anschlussgleise | CHF | 174 Mio |
| Total | CHF | (2'302 Mio) |

Note: In the original image, '1'600 Mio' and 'CHF 1'600 Mio' are circled in green, and a double-headed arrow connects them.

Symposium 2007

9

Ja, Sie sehen richtig. Es sind eigentlich CHF 2.3 Mia.. Das erklärt sich so, 500 Mio. finanzieren sich aus anderen Finanzierungsgrundlagen (LSVA und Mineralölsteuer) und nicht auf Basis dieses Gesetzes.

Daneben soll eine Alpen transitbörse eingeführt werden. Mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz soll die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen werden. Sie soll nur in Abstimmung mit der EU und den Nachbarländern eingeführt werden.

Bei der Alpen transitbörse würde also die Durchfahrten kontingentiert. Die einzelnen Durchfahrtsrechte sollen versteigert werden und dann auch frei handelbar sein.

Die Idee der Alpen transitbörse wurde von der Alpeninitiative ins Spiel gebracht. Vielleicht avancierte sie deshalb zum umstrittensten Punkt der Vorlage.

Botschaft unter:

<http://www.news.admin.ch/dokumentation/00002/00015/index.html?lang=de&msg-id=12980>