

# Vortrag zur Güterverkehrsvorlage anlässlich des Symposiums 2007 des Cargo Forum Schweiz vom 12. September 2007

**Es gilt das gesprochene Wort**

## **Binnenschifffahrt in der Güterverkehrsvorlage**

Die Rheinschifffahrt ist unbestritten der umweltfreundlichste, energiesparsamste und nachhaltigste Verkehrsträger mit noch freien Kapazitäten. Mit 8-9 Mio. Tonnen pro Jahr erbringt sie eine Verkehrsleistung von 5-6 Mrd. Tonnenkilometer. Der grösste Teil der über den Rhein importierten Güter sind für das CH-Hinterland, rund 10% für die Region Nordwestschweiz und ca. 15%, also mehr als 1 Mio. Tonnen für den Transit nach Italien bestimmt. Aber auch in umgekehrter Richtung, Süd-Nord, erreichen immer mehr Güter die Basler Häfen mit der Bahn und gelangen per Schiff weiter in den Norden bzw. in die Seehäfen.

Dass die Rheinschifffahrt in der Vernehmlassung zur Güterverkehrsvorlage keine Erwähnung gefunden hat, ist nachvollziehbar. Den umweltfreundlichsten Verkehrsträger kennt man auf Bundesebene nicht bzw. noch nicht. Dies hat die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft veranlasst, aktiv an der Vernehmlassung teilzunehmen und auf dieses gravierende Manko hinzuweisen. Sie hat u.a. gefordert, dass die Schifffahrt gleich behandelt wird wie z.B. die Bahnen. Namhafte Verbände und Organisationen, so auch das Cargo Forum Schweiz, unterstützen unsere Forderungen. Sie vertreten mit uns zusammen die Meinung, dass die Rheinschifffahrt in die Güterverkehrsvorlage gehört und damit endlich Eingang in die Schweizerische Verkehrspolitik findet. In der vom Bundesrat verabschiedeten Gesetzesvorlage sind unsere Forderungen, aus was für Gründen auch immer, nicht berücksichtigt worden. In der dazu verfassten Botschaft wird zwar die Schifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger mit grosser Bedeutung für die schweizerische Volkswirtschaft anerkannt aber explizit die Förderung von Schiffstransporten ausgeschlossen. Wahrscheinlich greifen bei diesem Thema die Überlegungen und Argumentationen zu kurz. Güterverkehr beginnt nicht an der Schweizergrenze! 70% der in den Häfen ankommenden und abgehenden Güter werden per Bahn weiterbefördert und entlasten damit das schweizerische Strassennetz gewaltig. Die Aussagen in der Botschaft sind somit falsch.

In der Botschaft auf den Seiten 38 und 39 wird die Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstrasse beschrieben. Wörtlich ist nachzulesen, ich zitiere:

***Die Förderung ermöglicht einen Transport auf der Schiene ab den See- und Binnenhäfen wie auch ab anderen Wirtschaftszentren bis zum Anschlussgleis des Verladens oder Terminals in der Schweiz.***

Auf der gleichen Seite ist nachzulesen:

***Dass oben erwähnte Verkehre, also die unbegleiteten Kombiverkehre, ohne die Fördermassnahmen des Bundes prinzipiell nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten.***

Wenn man der Logik der Argumentation des Bundesrates folgt, ist hier die Frage erlaubt, wie stark das schweizerische Strassennetz durch **diese Fördermassnahmen** entlastet wird?

Die einseitige Förderung der Schienentransporte, zum Beispiel ab den Seehäfen oder dem Ruhrgebiet, führt zur Verlagerung von Güterströmen von der Schifffahrt weg zu den Schienentransporten. Eine Entwicklung, die sich die Politik wohl anders vorgestellt hat.

Die SVS ist der Ansicht, dass es für die Bewältigung der enormen Güterströme - und sie werden in den nächsten Jahren noch zunehmen - alle Verkehrsträger braucht, also Schiene, Strasse und Schifffahrt. Deshalb verlangen wird die Anpassung von vier Artikeln des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG), eine Änderung von Artikel 95 des Eisenbahngesetzes und zwei Ergänzungen im Gütertransportgesetz (GÜTG)

- Art. 1 Zweck

***Zum Schutz des Alpengebietes soll der Güterschwerverkehr – insbesondere im alpenquerenden Bereich - auf nachhaltige Weise von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.***

**Zwischen allen Verkehrsträgern des alpenquerenden Güterschwerverkehrs soll ein ökologisch ausgewogenes und den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechendes Verhältnis bestehen.**

- Art. 2 Geltungsbereich

***Dieses Gesetz gilt für sämtliche Verkehrsträger, soweit sie einen direkten oder indirekten Einfluss auf das System des Güterverkehrs haben.***

Diese Anpassung ist notwendig, da den gegenseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Verkehrsträger sonst nicht Rechnung getragen werden kann.

- Art. 8 Verwendung des Reinertrages der Alpentransitbörse

***Der Reinertrag der Alpentransitbörse wird für Massnahmen zu Erreichung der Ziele gemäss Artikel 3 verwendet, soweit internationale Übereinkommen über die Alpentransitbörse keine andere Verwendung vorsehen***

- Art. 9 Förderung des Schienengüterverkehrs

### **Änderung des Titels in: Förderungsmassnahmen**

**Damit das Verlagerungsziel erreicht wird, kann der Bund Förderungsmassnahmen beschliessen. Diese Massnahmen dürfen keine diskriminierenden Auswirkungen auf die schweizerischen und ausländischen Transportunternehmen im Güterverkehr haben.**

Mit dieser Formulierung können künftig auch berechtigte Anliegen der Schifffahrt und anderer Verkehrsträger in die Verkehrspolitik des Bundes aufgenommen werden.

Und zuletzt noch ein Ergänzungsantrag in Art. 95 des Eisenbahngesetzes, damit in der Binnenschifffahrt die Güterschifffahrt der Personenschifffahrt gleichgestellt werden kann und die Drehscheibe der Rheinhäfen bei der Infrastrukturfinanzierung auch hier z.B. den Rangierbahnhöfen der Bahn gleichgestellt werden kann:

- Art. 95

**Die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Finanzierung der Infrastruktur gelten sinngemäss für Schifffahrts- und Hafenunternehmungen.**

Die Rheinhäfen sind die grösste und wichtigste Umschlagsplattform im Güterverkehr. Die Hafeninfrastruktur dient der Region, der Schweiz und dem Transitverkehr. Jetzt schon werden rund 70% der ankommenden Güter per Bahn weitertransportiert. Eine Modernisierung der Infrastruktur ist die zwingende Voraussetzung, um noch mehr Güter auf die Bahn verladen zu können. Zudem braucht es eine enge Kooperation zwischen den Bahnen und der Rheinschifffahrt. Die gegenseitige Konkurrenzierung schwächt die Verkehrsträger und führt schlussendlich zu massiven Verlusten.

Zusammenfassung:

- Die Rheinschifffahrt ist umweltfreundlich, sicher und leistungsfähig. Sie verfügt noch über beachtliche freie Kapazitäten.
- Der nachhaltigste Verkehrsträger, die Schifffahrt, wird von der Politik kaum wahrgenommen, es sei denn, die Rheinschifffahrt ist gesperrt. Bei solchen Ereignissen wächst kurzfristig das Interesse.
- In der Güterverkehrsvorlage wird die Rheinschifffahrt nicht berücksichtigt, ja, sie wird sogar explizit ausgeschlossen, obschon sie 7- 8 Mio. Tonnen umweltfreundlich transportiert und über 1 Mio. Tonnen für den Transitverkehr nach Italien zuführt.
- Fördermassnahmen sogar ab den Seehäfen sind ausschliesslich für den Schienengüterverkehr vorgesehen. Die Schifffahrt wird explizit in der Botschaft ausgeschlossen. Die dafür angeführten Begründungen sind nicht stichhaltig.

- Die Schweizer Rheinhäfen sind die grösste Umschlagsplattform in der Schweiz. Sie spielen für die Versorgung der Schweiz eine bedeutende Rolle und leisten bei der Bewältigung des Güterverkehrs auch im Transitbereich eine entscheidende Rolle.
- In der Güterverkehrspolitik müssen alle Verkehrsträger diskriminierungsfrei beteiligt sein. Etwas anderes als eine verkehrsträgerübergreifende Politik können wir uns letztlich gar nicht mehr erlauben. Die Schifffahrt gehört somit in die Strategie der schweizerischen Verkehrspolitik.
- Die Güterverkehrsvorlage und ein Artikel des Eisenbahngesetzes sowie zwei Artikel im Gütertransportgesetz müssen geändert bzw. ergänzt werden.
- Selbstverständlich ist auch der Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Fördermassnahmen zur Erreichung der Ziele des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes entsprechend anzupassen.

Zum Schluss:

Wer Güter umweltfreundlich, sicher und kostengünstig transportieren will, wählt die Schifffahrt in Kombination mit der Bahn!

Rudolf Feierabend  
Präsident der Schweizerischen Vereinigung für  
Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS)