



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV

## **Bericht zu den Ergebnissen der Vernehmlassung**

### **Gesetzgebungsvorlage für den Güterverkehr (Güterverkehrsvorlage)**

**März 2007**

## 1. Durchführung der Vernehmlassung

Der Bundesrat beauftragte das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK am 5. Juli 2006 ein Vernehmlassungsverfahren zur Güterverkehrsvorlage durchzuführen.

Die Vernehmlassung wurde am 17. Juli 2006 eröffnet und dauerte bis zum 16. Oktober 2006.

Zur Vernehmlassung wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die auf gesamtschweizerischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände sowie Organisationen eingeladen. Bei den Organisationen zu erwähnen sind insbesondere das Initiativkomitee (Alpen-Initiative), Eisenbahnunternehmungen, ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband und der VöV Verband öffentlicher Verkehr.

Insgesamt gingen 103 Vernehmlassungsantworten ein, wovon 6 auf eine inhaltliche Stellungnahme verzichteten. Von den zur Vernehmlassung eingeladenen Kreisen antworteten 26 Kantone, 8 politische Parteien, 7 Wirtschaftsverbände, 46 Organisationen. Hinzu kamen 16 Eingaben von nicht angeschriebenen Adressaten (Weitere/Spontanantworten).

	<b>Adressaten Total</b>	<b>Antwortende</b>	<b>davon Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme</b>
1 Kantone	26	26	
2 Politische Parteien	15	8	
3 Wirtschaftsverbände	11	7	2
4 Organisationen	85	46	4
5 Weitere/Spontanantworten		16	
<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>103</b>	<b>6</b>

## 2. Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

<b>Abkürzung Abréviation</b>	<b>Absender Expéditeur</b>
<b>1</b>	<b>Kantone und kantonale Konferenzen / cantons et conférences cantonales</b>
AG	Kanton Aargau
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
BE	Kanton Bern
BL	Kanton Basel-Land
BS	Kanton Basel-Stadt
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
JU	Canton du Jura
LU	Kanton Luzern
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
SG	Kanton St. Gallen
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SZ	Kanton Schwyz
TG	Kanton Thurgau
TI	Cantone Ticino
UR	Kanton Uri
VD	Canton de Vaud

VS	Canton du Valais
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs und BPUK Schweiz. Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>2</b>	<b>Politische Parteien / Partis politiques / Partiti politici</b>
CVP/PDC	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
FDP/PRD	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
Grüne Partei	Grüne Partei der Schweiz
Lega	Lega dei Ticinesi
PLS	Liberale Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
<b>3</b>	<b>Wirtschaftsverbände / Associations l'economie / Federazioni dell'economia</b>
CP	Centre Patronal economiesuisse
KV	Kaufmännischer Verband Schweiz Schweizer Arbeitgeberverband
Bauernverband	Schweizerischer Bauernverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund Travail.Suisse
<b>4</b>	<b>Organisationen / Organisations / Organizzazioni</b>
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung Alpen-Initiative
ÄrztInnen für Umweltschutz	Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
AGVS	Autogewerbe-Verband der Schweiz
ACS	Automobilclub der Schweiz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
Cargo Forum	Cargo Forum Schweiz
Coop	Coop Schweiz (Basel)
Post	Die Schweizerische Post
EKL	Eidgenössische Kommission für Lufthygiene Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
EV	Erdöl-Vereinigung
Gotthard	Gotthard-Komitee Greenpeace Schweiz
Hupac	Hupac AG
Litra	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
IGLS	Interessengemeinschaft gegen Eisenbahnlärm Schweiz
IgöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
RoutiersSuisse	Les Routiers Suisse
Migros	Migros-Genossenschafts-Bund Pro Bahn Schweiz Pro Natura
RAIpin	RAIpin AG
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SRV	Schweizerische Richtervereinigung
SVS	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft
SEV	Schweizerischer Eisenbahner-Verband
Gemeindeverband	Schweizerischer Gemeindeverband
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
StV	Schweizerischer Städteverband

	Schweizerischer Versicherungsverband
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
strasseschweiz	strasseschweiz routesuisse, Verband des Strassenverkehrs FRS
TCS	Touring Club der Schweiz
transfair	Transfair Christliche Gewerkschaft Service public und Dienstleistungen Schweiz
UNIL	Université de Lausanne, Faculté de droit
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VESTRA	Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer
auto-schweiz	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
SVI	Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
Weko	Wettbewerbskommission
WWF	World Wildlife Fund Schweiz
<b>5</b>	<b>Weitere</b>
	Associazione Amici del Parco della Montana, Arzo
NoSuperstrada	Comitato contro la superstrada Stabio Est-Gaggiolo, San Pietro
	Fédération des Entreprises Romandes
	Greenpeace gruppo regionale, Bellinzona
	IGLS Pratteln / Umgebung, Pratteln
	Infrastruktur Strasse
Krebsliga	Krebsliga Schweiz
	Leventina vivibile, Faido
	Ouest Rail, Delémont
RKGK	Regierungskonferenz der Gebirgskantone
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband Société Suisse des Entrepreneurs
	Seilbahnen Schweiz, Bern 6
USAM	SGV@USAM Dachorganisation der kleinen und mittleren Unternehmen KMU / Organisation faitière des petites et moyennes entreprises PME
SOS Mendrisiotto	SOS Mendrisiotto Ambiente, Chiasso
UmverkehR	UmverkehR, Zürich
VSMR	Verband Stahl- und Metall-Recycling Schweiz

### 3. Zustimmung und Kritik

Parteien, Verbände und Interessengruppen haben entsprechend ihrer allgemeinen verkehrspolitischen Positionierung Stellung bezogen. Ein Grossteil der Antworten betrifft nur die Berichtsteile zur Verlagerungspolitik. Zu den transportrechtlichen Vorschlägen (Transportgesetz, Anschlussgleisgesetz und Eisenbahnhaftpflichtrecht) sind im Verhältnis zur Gesamtzahl der Antworten nur wenige konkrete Vorschläge und Anträge eingegangen.

#### A Güterverkehrsverlagerungsgesetz

##### 3.1 Zur generellen Zielsetzung

Die eingegangenen Stellungnahmen lassen zusammenfassend den Schluss zu, dass die Vorlage einerseits gesamthaft sehr unterschiedlich aufgenommen worden ist, andererseits selbst innerhalb einer Vernehmlassungsantwort sowohl Zustimmung als auch Ablehnung zu einzelnen Teilfragen beinhaltet sein können.

Die Mehrheit der Antwortenden äussert sich positiv im Sinne einer Weiterverfolgung der generellen Stossrichtung zur Umsetzung des Artikels 84 BV (z.B. Kantone, Organisationen). Über die Eckwerte und die Ausgestaltung der Massnahmen variieren die Antworten jedoch teilweise diametral.

## Parteien

- Die SP unterstützt das grundsätzliche Verlagerungskonzept aber ist gegen eine Verschiebung des Verlagerungsziels.
- Die CVP unterstützt die Vorlage in weiten Teilen und ist auch mit der Erstreckung des Zeitpunkts einverstanden.
- Die FDP steht hinter der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs, beurteilt die Vorlage jedoch als ungenügend, um das Ziel zu erreichen. Erst aufgrund präziser Antworten z.B. zu den Vor- und Nachteilen aller getroffenen Massnahmen und ihren Kostenfolgen und zur Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten könne das weitere Vorgehen beurteilt werden. Mit der Erstreckung des Zeitpunktes ist die FDP hingegen einverstanden.
- Die SVP bezeichnet die Vorlage als verfehlten Versuch, die Verkehrsverlagerung voranzutreiben. Sie fordert, dass sich der Bundesrat auf den Verfassungsauftrag beschränkt und nur den alpenquerenden Gütertransitverkehr in die Vorlage einbezieht. Die SVP spricht sich sodann gegen starre Verlagerungsziele aus.
- Die Grüne Partei lehnt die Vorlage ab, da die Verschiebung des Zeitpunktes verfassungswidrig sei und eine Volksabstimmung erfordere.
- Die EVP ist mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden, empfindet jedoch die Erstreckung des Zeitpunktes als stossend.

Nicht einverstanden mit der generellen Zielsetzung der Vorlage sind die Initianten (Alpen-Initiative) sowie Umweltverbände, insbesondere VCS, Greenpeace, ÄrztInnen für Umweltschutz, WWF, pro natura, umverkehrR, weil der Bundesrat gemäss Alpenschutzartikel Auftrag und Kompetenzen hätte, selber die nötigen Verlagerungsmassnahmen auf dem Verordnungsweg zu erlassen. Es wird zudem festgestellt, dass die heutige Verlagerungspolitik auf wackligen Füßen stehe und die Alpen-Initiative schon bei der Publikation des ersten Verlagerungsberichtes im Jahr 2002 gemahnt, weitere Massnahmen verlangt und beim zweiten Verlagerungsbericht im gleichen Sinne nachgedoppelt habe. Statt zu handeln, habe der Bundesrat angekündigt, erst 2006 zu entscheiden, ob an Inhalt und Termin des Verlagerungsziels Veränderungen vorgenommen oder weitergehende Massnahmen umgesetzt werden sollen. Diese Vernehmlassungsteilnehmenden äussern sich dahingehend, dass ein Aufschub der Umsetzung des Alpenschutzartikels ein Vertrauensbruch sei und zudem verfassungswidrig. Die zentrale Forderung lautet daher, die alpenquerenden Lastwagenfahrten bis spätestens 2009 auf 650'000 zu reduzieren. Falls der Verfassungsauftrag nicht umgesetzt werde, habe das Volk Anrecht darauf, über eine Anpassung des Verlagerungsauftrages in einer Verfassungsbestimmung zu befinden (wie indirekt bei der Abstimmung über die Bilateralen I geschehen), da die Demokratie andernfalls zur Farce werde.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG steht hinter dem Verfassungsauftrag, da es auch aus transportwirtschaftlichen und praktischen Gründen Sinn mache, den grenzüberschreitenden Transitverkehr über längere Distanzen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Der ASTAG ist mit den grundlegenden verkehrspolitischen Zielen der Vorlage grundsätzlich einverstanden und unterstützt die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von Grenze zu Grenze. Eine Ausdehnung dieser grundlegenden Zielsetzung lehnt der ASTAG jedoch strikte ab.

Das verkehrspolitische Ziel der Vorlage - namentlich die Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz -, weisen hingegen beispielsweise ACS, strasseschweiz, AGVS, auto-schweiz zurück.

Einige Antwortende (z.B. VöV) bezeichnen den Bericht als ausgezeichnete Übersicht über die aktuellen Fragen und Probleme des alpenquerenden Güterverkehrs in der Schweiz. Andere, insbesondere economiesuisse, sind der Ansicht, dass die finanzpolitischen Überlegungen in dieser Vorlage zu wenig präzise dargelegt worden seien.

Teilweise wird auch vorgebracht, dass es sich beim unterbreiteten Paket um eine europapolitisch motivierte Transitvorlage handle (beispielsweise EV). Der VAP hält fest, dass die Vorlage ihrer umfassenden Bezeichnung "Güterverkehrsvorlage" in keiner Weise gerecht werde, da sie sich ausschliesslich mit der Umsetzung des Alpenschutzartikels befasse und die dringend anstehenden und von der Verladerschaft wiederholt angeregten Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den gesamten Bahngüterverkehr weitgehend ausblende. Diese reine Transitvorlage habe daher für den Binnenverkehr gefährliche Auswirkungen, die Rahmenbedingungen für den gesamten Bahngüterverkehr würden erneut verschlechtert, so dass eine weitere Verlagerung auf die Strasse drohe. Dabei werde die Schweizer Wirtschaft mit der LSVA auf den so verlagerten Strassenverkehren

den Im- und Exportverkehr unserer Nachbarn durch die Schweiz subventionieren, diese absurde Situation schädige die Bahn und den Wirtschaftsstandort Schweiz enorm.

Die IGLS Schweiz befürwortet beispielsweise zwar die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene, nicht aber die Lärmverlagerung von der Strasse auf die Schiene und kritisiert, dass die Vorlage zum Verkehrsverlagerungsgesetz keine konkreten Massnahmen gegen den Lärm aus dem Mehrverkehr beinhaltet.

Teilweise wird darauf hingewiesen, dass jedes der drei Beförderungssysteme konventioneller Wagenladungsverkehr (WLV), unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV), Begleiteter Kombiniertes Verkehr (RA) angemessen zu behandeln sei, wobei die Effizienz der verschiedenen Systeme zu beachten sei; eine einseitige Förderung nur eines Segmentes wird als nicht zielführend oder gar kontraproduktiv bezeichnet (insbesondere BLS, VAP). So befürchtet etwa der SVI, dass der kombinierte Verkehr gerade dank Subventionierung den WLV kannibalisiere - der WLV jedoch bezüglich Effizienz dem UKV und vor allem der RoLa vorzuziehen sei.

## **3.2 Umstrittene Themen**

### **3.2.1 Geltungsbereich**

Bezüglich des Geltungsbereichs des Verlagerungsgesetzes sind die Stellungnahmen kontrovers, dies zeigt sich jeweils auch in den verschiedenen Teilfragen wieder.

Während einige Vernehmlassungsteilnehmende die Verlagerung des Güterverkehrs ausschliesslich von Grenze zu Grenze sehen, wird von anderer Seite bemängelt, dass der Binnen-, Import- und Exportverkehr vernachlässigt werde.

Insbesondere von Seiten der Kantone wird festgestellt, dass das Engagement des Bundes im alpenquerenden Güterverkehr nicht auf Kosten des Güterverkehrs in den dicht besiedelten Räumen des Schweizer Mittellandes erfolgen dürfe. Hierzu verweist beispielsweise der Kanton Zürich darauf, dass aufgrund der grossen Bedeutung des Import- und Exportverkehrs für die Schweiz eine gegenüber dem alpenquerenden Verkehr tiefere Priorität für Terminalanlagen, die dem Binnen-, Import- und Exportverkehr dienen, nicht gutgeheissen werde und der im Sachplan Verkehr enthaltene Gateway im Limmattal prioritär behandelt werden solle und dessen Finanzierung sicherzustellen sei.

Insbesondere der Kanton Uri lehnt es kategorisch ab, dass der Bund einerseits Milliarden in den Ausbau der Infrastrukturen für den internationalen Transitverkehr investiere, andererseits aber die flächendeckende Versorgung im Schienengüterverkehr systematisch abbaue - und gleichzeitig die LSVA erhöhen wolle.

Auf der anderen Seite wehren sich insbesondere ASTAG und SVP gegen eine Ausdehnung des Geltungsbereichs, der weiter gefasst ist, als der "Grenze-Grenze"-Verkehr.

### **3.2.2 Mischverkehr und Prioritätenordnung Personenverkehr und Güterverkehr**

Es werden Befürchtungen geäussert, dass der Bund durch den Verlagerungsauftrag im Transitgüterverkehr den Personenverkehr (insbesondere den regionalen Personenverkehr) verdrängen könnte. So weisen verschiedene Kantone darauf hin, dass eine flexible Handhabung der Prioritätenordnung im Konflikt zwischen Personen- und Güterverkehr für den zentralen Alpenraum zu fatalen Auswirkungen führen könnte, denn aus rein technischen Überlegungen könnte die Flachbahn am Gotthard zu einem reinen Güterverkehrskorridor verleiten, was die Erschliessung des zentralen Alpenraums für den Personenverkehr gefährden würde (Kantone UR, ZG, GR, VS; Regierungskonferenz der Gebirgskantone, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete).

### **3.2.3 Zeitpunkt der Umsetzung**

Die Erstreckung des Zeitpunkts auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird von der Mehrheit der Kantone und des KöV sogar als knapp beurteilt, sie sehen den Zeitpunkt eher bei 3 bis 4 Jahren nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Hingegen ist z.B. für die Kantone UR, TI, NE, NW, GR eine Erstreckung des Zeitpunkts nicht akzeptabel.

Von den Parteien sind die CVP, FDP und die PLS mit der Erstreckung des Zeitpunkts einverstanden. Nicht einverstanden sind hingegen die SP und die Grüne Partei - sie halten am ursprünglichen Verlagerungsziel fest. Die Grüne Partei bemerkt dazu, dass der mit dem Produktivitätseffekt der NEAT am

Gotthard begründete Aufschub in keiner Art und Weise beziffert werde. Hingegen schlagen einige Strassenverkehrsverbände vor, überhaupt keinen Zeitpunkt festzuschreiben.

### **3.2.4 Fahrtenziel**

Die Frage, ob weiterhin ein Fahrtenziel gelten soll, wird praktisch von allen Vernehmlassungsantwortenden bejaht. Gegen ein Fahrtenziel spricht sich hingegen die SVP aus, weil die Verkehrsverlagerung als dynamischer Prozess anzusehen sei und Mengenziele grundsätzlich zu hohen, nicht steuerbaren Staatsausgaben führten. Ein Fahrtenziel lehnen ebenfalls PLS, CP, EV, ACS, AGVS, auto-schweiz, strasseschweiz, VESTRA, SBV, InfrastrukturStrasse ab.

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsantworten sprechen sich klar für ein Fahrtenziel aus - von diesen befürworten 84 % als Fahrtenziel 650'000 Fahrten, obwohl dies - wie viele erwähnen -, ein sehr ehrgeiziges (teilweise *zu* ehrgeiziges) Ziel sei. Fünf Antwortende (Kantone ZG, SZ, Migros, TCS, USAM) sprechen sich für 1 Mio Fahrten aus. Die ASTAG schlägt 1 Mio Fahrten im Jahre 2012 resp. 1.2 Mio 2017/19 vor, economiesuisse und der Bauernverband plädieren dafür, die Anpassung der vorgeschlagenen 650'000 zu prüfen. RoutiersSuisse schlägt vor, das heutige Niveau zu halten.

Die Alpen-Initiative, die Grüne Partei und einige Umweltverbände unterstützen das Festhalten am Ziel von 650'000 Fahrten, schlagen allerdings vor, gleichzeitig festzuschreiben, dass es sich dabei um LKW-Fahrten mit zugelassenem Gewicht von 3,5 bis maximal 40 Tonnen handle. Damit werde 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.

### **3.2.5 Variantenentscheid**

In der Vernehmlassungsvorlage wurden 3 Varianten unterbreitet. Bei der Beurteilung der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen und Einschätzung der bestehenden Handlungsspielräume zeigen sich unterschiedliche Ansichten. Es kommt auch häufig vor, dass - trotz Zustimmung zu einer Variante - einzelne Elemente wie Zeitpunkt oder Fahrtenzahl abgelehnt werden.

Die Stellungnahmen ausschliesslich zur Variantenwahl zeigen folgendes Bild:

#### **3.2.5.1 Variante 1**

Eine klare Mehrheit stimmt der Variante 1 zu. So wird Variante 1 beispielsweise von praktisch allen Kantonen und KÖV, der CVP, Bahnen (SBB, BLS), RALpin, Hupac, Organisationen wie VöV, Litra, IGLS, SVI, Gemeindeverband, StV, AFV, Coop, Migros, Bauernverband, transfair unterstützt. Auch seitens einiger Wirtschaftsverbände wie economiesuisse und Travail.Suisse findet Variante 1 Zustimmung. Auch die ASTAG unterstützt teilweise die Variante 1, obwohl dieser Verband die prognostizierten Verkehrsmengen in allen Varianten als unrealistisch beurteilt, lehnt jedoch Varianten 2 und 3 ab.

Bei denjenigen Antwortenden, die klar gegen eine Verschiebung des Umsetzungszeitpunktes sind, haben einige mit dem Vorbehalt der Zeit trotzdem der Variante 1 zugestimmt (z.B. SEV, Migros), andere wie Alpen-Initiative, SP, Grüne Partei sprachen sich jedoch gegen alle vorgeschlagenen Varianten aus.

#### **3.2.5.2 Variante 2**

Die Variante 2 findet bei einer Minderheit Zustimmung (von den Kantonen GE, SZ, ZG, ZH). So beurteilen die Kantone Schwyz und Zug das Kosten-Nutzen-Verhältnis für gut, ohne den Personenverkehr auf der Schiene zu gefährden. Der Kanton Zürich unterstützt das Ziel, Subventionen abzubauen und spricht sich daher für Variante 2 aus. Variante 2 wird beispielsweise auch von VAP, Post, EV und RoutiersSuisse unterstützt.

### 3.2.5.3 Variante 3

Deutlich fällt das Resultat zur Variante 3, die einen substantiellen Ausbau der Rollenden Autobahn vorsieht, aus. Diese Variante wird von den Vernehmlassungsteilnehmenden einstimmig abgelehnt.

### 3.2.5.4 Ablehnung aller Varianten

Ein Teil der Antwortenden lehnt alle Varianten ab, weil sie den Verfassungsauftrag, Verlagerungsfrist und Verlagerungsziel nicht ernst nehmen (insbesondere Alpen-Initiative, SP, Grüne Partei, VCS, Greenpeace, ÄrztInnen für Umweltschutz, WWF, pro natura, umverkehr, SGB).

Aus anderen Gründen lehnen insbesondere ACS, strasseschweiz, AGVS, autoschweiz ebenfalls alle Varianten ab, da diese dem Landverkehrsabkommen zu wenig Rechnung tragen, auf dem Primat der Ökologie beruhen sowie auf einem viel zu starren System basieren und nicht zuletzt die Schiene einseitig bevorzugen bzw. die Strasse einseitig benachteiligen. Auch die SVP lehnt alle vorgeschlagenen Varianten ab, insbesondere deshalb, weil sie sich gegen ein starres Mengenziel wehrt, da sich das Verkehrswachstum nicht vom Wirtschaftswachstum abkoppeln lasse.

### 3.2.6 Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen im Rahmen der Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs

Die Kontinuität der Verlagerungspolitik und damit das staatspolitische Ziel der Verlagerung wird gegenüber haushaltspolitischen Zwängen von einer deutlichen Mehrheit als prioritär beurteilt (beispielsweise die absolute Mehrheit der Kantone, SP, SBB, BLS, SEV, ASTAG, VöV, CargoForum, VAP, SGB, transfair).

Hingegen beurteilen andere Vernehmlassungsteilnehmende wie ACS, strasseschweiz, AGVS, autoschweiz dieses Konfliktfeld als sehr virulent, zumal sich nicht nur die NEAT im Speziellen, sondern auch die Verlagerungspolitik im Allgemeinen in finanzieller Hinsicht je länger, desto mehr als Fässer ohne Boden erwiesen und sich der Bundeshaushalt heute in einer angespannten finanziellen Situation befinde.

### 3.2.7 Massnahmen

Auf die Frage nach weiteren Handlungsmöglichkeiten und Massnahmen im Bereich der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen wurde insbesondere genannt:

#### I Schienenseitige Massnahmen

##### **Ausbau der Zulaufstrecken**

Der Ausbau der Zulaufstrecken im In- und Ausland wird als dringende Massnahme von den meisten Antwortenden erwähnt, damit die durch den Gotthard-Basistunnel ausgelösten Produktivitätsfortschritte verstärkt und nachhaltig gesichert werden können. Insbesondere die Kantone VS, VD, NE weisen in diesem Zusammenhang speziell darauf hin, dass die Möglichkeit eines zweiten Gleises am Lötschbergtunnel geprüft werden soll, um auch die Kapazität der Lötschberg/Simplon-Achse zu verbessern. Auch die FDP fordert den Bundesrat auf, die Projekte der NEAT prioritär zu behandeln, auch müsse er in seiner Botschaft das Problem der Zufahrtsgleise von den neuen Alpentransversalen bis an die Grenzen behandeln.

Als Zulauf zur Schweiz wird auch die Rheinschiffahrt (vgl. Ziffer 3.4.2) als besonders ressourcenschonender und umweltfreundlicher Verkehrsträger vorgeschlagen (insbesondere Kantone, KöV, Cargo Forum).

Vorgeschlagen wird ferner zum Beispiel vom Kanton SZ die Erarbeitung einer NEAT-2-Vorlage, da nur mit einer solchen Vorlage die dringend notwendigen Zufahrtstrecken zu den Basistunnels gebaut werden könnten.

Die Grüne Partei und die Alpen-Initiative (sowie beispielsweise WWF, Greenpeace, ÄrztInnen für Umweltschutz, pro natura, umverkehr) schlagen die Einrichtung eines speziellen Fonds vor, um sicherzustellen, dass allenfalls nötige Infrastrukturausbauten (Zulaufstrecken, Knoten, Terminals) jederzeit finanziert werden können. Damit würde den Nachbarländern und der EU auch eine Garantie gegeben, dass immer genügend Schienenkapazität vorhanden sein wird. Zudem wird von diesen Antwortenden



die Einrichtung einer Rola zwischen Göschenen und Airolo vorgeschlagen, um den potenziell gefährlichen Schwerverkehr schrittweise aus dem Strassentunnel zu verbannen.

### **Bahnliberalisierung und Marktöffnung im Schienengüterverkehr**

Von unterschiedlichster Seite der Vernehmlassungsantwortenden werden verstärkte Bemühungen für eine Harmonisierung der je nach Land unterschiedlichen Normen und Regelungen im Güterverkehr (erleichterte Interoperabilität) gefordert (insbesondere Kantone, KöV, BLS, CVP, ASTAG, ACS, strasseschweiz, AGVS, auto-schweiz).

Einige Antwortende schlagen vor, dass die Schweizer Verkehrspolitik alle Möglichkeiten ausschöpfen solle, um die Marktöffnung Schiene voranzutreiben und in der Schweiz mit der Bahnreform 2 einen aktiven Regulator zur Marktöffnung zu schaffen (beispielsweise Hupac, ASTAG, AFV, Migros, economiesuisse, VAP).

### **Verstärkte Förderung des UKV**

Einige Antwortende, wie RKGK, SAB, Kantone GR, UR, schlagen vor, das Management des internationalen UKV und insbesondere der Verladeterminale zu verbessern. Während einer Übergangszeit wird die verstärkte Subventionierung des UKV auch von der ASTAG unterstützt, da die schweizerische Verkehrspolitik konsequent den Marktbedürfnissen Rechnung tragen müsse und der UKV ein grosses Wachstumspotenzial aufweise.

### **Trassenpreissystem**

Die Anpassung des heutigen Trassenpreissystems wird von verschiedenster Seite vorgeschlagen. Die konkreten Vorschläge reichen von der Überprüfung des Systems bis zur Priorität für Güterzüge.

In diesem Sinne wird die Prüfung folgender neuer Lösungsansätze angeregt:

- nachfrage- und nutzungsabhängige Trassenpreise (z.B. SBB)
- lärmabhängige Trassenpreise, was nach ihrer Ansicht einen Anreiz für die Bahnen und privaten Güterwagenbesitzer bietet, die bestehende Flotte mit K- oder LL-Sohlen auszurüsten (z.B. IGLS)
- qualitätsfördernde Anreize sowohl für den Güterverkehr als auch für die Infrastrukturbetreiberinnen (z.B. SVI)
- eine Korrektur für das schweizerische Trassenpreissystem schlagen ebenfalls ASTAG, ACS, strasseschweiz, AGVS, auto-schweiz vor. Auch die FDP beurteilt Massnahmen betreffend Trassenpreise als unvermeidlich, die Unterschiede zwischen dem Güter- und dem Personenverkehr müssten verringert werden.

### **Prioritätenordnung**

Viele Antwortende schlagen generell eine Neuregelung der Prioritätenordnung zwischen Personen- und Güterverkehr vor (beispielsweise RAlpin, VAP, economiesuisse, SVI).

So schlägt die BLS die Prüfung einer betrieblichen Zuteilung der Trassen nach der Pünktlichkeit der Züge vor (Priorität hat der pünktlich verkehrende Zug, sei dies ein Reisezug oder ein Güterzug).

Pro Bahn schlägt hierzu vor: In der Planungsphase Vorrang für langläufige Züge (Güter- und Personenzüge) vor kurzläufigen Zügen (Regional- und S-Bahnzüge); in der Betriebsphase Vorrang von pünktlichen Zügen vor verspäteten Zügen (unabhängig davon, ob es sich um Personen- oder Güterzüge handelt), da ohne diese Verbesserung der gesamte Güterverkehr immer an den beiden wichtigen Punkten "Wirtschaftlichkeit" und "Pünktlichkeit" leide.

### **Technische Ansätze**

Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Güterzüge (SBB).

### **Förderbeiträge**

Die SBB schlägt vor, zu prüfen, ob zusätzliche Anreize für die verladende Wirtschaft in Form von Förderbeiträgen zur Umstellung von einer strassenseitigen auf eine schienenbasierte Transportlogistik

möglich seien. Der VöV schlägt vor, eine Vereinbarung mit der EU voranzutreiben und dadurch die Möglichkeit zum Bezug von Fördermittel im Rahmen des EU-Programms Marco Polo II zu schaffen.

## II Strassenseitige Massnahmen

Von verschiedenster Seite, beispielsweise SP, Kanton BL, wird die Verschärfung des Vollzugs der sicherheitsrelevanten Vorschriften, die Intensivierung der Strassenverkehrskontrollen und damit verbunden ein koordiniertes Vorgehen der Kantone gefordert.

Die Alpen-Initiative, Umweltverbände, Grüne Partei schlagen zudem vor:

- durch einen Verzicht auf das geplante teure Mega-Kontrollzentrum Monteforno (dessen Fertigstellung erst für 2013 geplant ist) und den Ersatz durch ein kleines Kontrollzentrum in Chiasso, damit die geltenden Vorschriften viel früher durchgesetzt werden können
- die Verschärfung der Dosierung am Gotthard, welche problemlos direkt vom UVEK beschliessbar sei, sowie die Aufrechterhaltung eines Dosiersystems am San-Bernadino-Tunnel
- ein gestaffelt einzuführendes Verbot von Lastwagen der Abgaskategorien EURO 0, 1 und allenfalls 2 auf den Transitachsen
- eine höhere LSVA, die heute noch nicht integrierte externe Kosten abdecken soll
- eine Verlängerung des Nachtfahrverbotes um 1 bis 2 Stunden.

Ferner wird, insbesondere von der SP, SEV, SGB, die Schaffung eines Landes-GAV zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der LKW-FahrerInnen gefordert. So möchte die SP durch eine koordinierte Erhöhung des Strafniveaus und einer erhöhten Kontrollwahrscheinlichkeit die abschreckende Wirkung verstärken.

Nach RoutiersSuisse müssen Verkehrslenkungsmassnahmen besser geregelt werden, da die Lage zurzeit prekär sei.

Die FDP hält eine qualitativ hoch stehende Strasseninfrastruktur als unumgänglich. Dem Infrastrukturfonds komme diesbezüglich eine wichtige Funktion zu, nämlich die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und das Sicherstellen der Funktionalität des bestehenden Netzes. Auch muss gemäss FDP die Strassensicherheit sichergestellt werden, hingegen dürfe die Verlagerungspolitik nicht zum Vorwand genommen werden, die Kontrollmassnahmen im Bereich des Schwerverkehrs unverhältnismässig stark zu intensivieren.

## III Generelle Massnahmen

### **Verkehrsvermeidung**

Als generellen Ansatz zur Verkehrsvermeidung schlägt insbesondere der Kanton BL vor, dass Handlungsansätze für Massnahmen zur Beeinflussung der kontinentalen und globalen Arbeitsteilung und der Produktionsprozesse im Rahmen dieser Vorlage dargestellt und evaluiert werden sollten, auch wenn die Schweiz im Alleingang wenig bewirken könne.

### **3.2.8 Alpentransitbörse**

#### **Kantone**

Eine Alpentransitbörse wird von der Mehrheit der Kantone und der KöV als äusserst effizientes Instrument zur Erreichung des Verlagerungsziels beurteilt, ihre Koppelung mit dem Ausbau der Rollenden Landstrasse jedoch nur als Übergangslösung bezeichnet. Die Alpentransitbörse wird als technisch machbar und EU-kompatibel beurteilt. Die Nachteile für den schweizerischen Binnenverkehr über die Alpen könnten - analog dem heutigen Strassenverkehrsregime - abgedeckt werden.

Es wird von Kantonsseite darauf hingewiesen, dass der administrative Aufwand minim bleiben müsse (Kanton ZG), gleichzeitig wird der Bundesrat aufgefordert - nicht zuletzt aus finanziellen Gründen (Einnahmen) - diese Herausforderung anzunehmen (Kanton BL). Der Kanton AI verweist beispielsweise darauf, dass die Alpentransitbörse den Einbezug der EU resp. Neuverhandlungen voraussetze - und sieht durch eine "vorausseilende" Legiferierung die Verhandlungsposition der Schweiz eingeschränkt.

Insbesondere die RKGK, SAB, GR, UR, VS sehen noch folgende offene Punkte: Diskriminierung des Binnenverkehrs; die Frage der Fiskalität; Bewältigung der stark schwankenden Kapazitäten im Güterschwerverkehr. Diese Kantone könnten sich einen vorerst befristeten Pilotversuch vorstellen, bevor die Alpentransitbörse alpenweit eingeführt würde.

### **Parteien**

Die SVP verweist darauf, dass die Einführung der Alpentransitbörse Neuverhandlungen des Landverkehrsabkommens nötig machen und Zugeständnisse der Schweiz (z.B. Aufhebung Nachtfahrverbot) unausweichlich würden, zudem schaffe die Alpentransitbörse einen verfassungswidrigen Zustand, indem sie die freie Wahl des Verkehrsmittels einschränke.

Die SP, die Grüne Partei und EVP begrüßen die Alpentransitbörse mit Nachdruck. Die SP findet die "Kann-Formulierung" zu schwach und schlägt eine verpflichtende Formulierung vor und regt zudem an, die Einnahmen vollumfänglich für die Umsetzung des Verlagerungsziels einzusetzen.

Für die FDP sind die Vorschläge zu wenig konkret, um dem Bundesrat einen Blanko-Scheck auszustellen.

Die CVP verweist auf die Notwendigkeit von Neuverhandlungen mit der EU und will die Thematik aus der Güterverkehrsvorlage ausklammern.

Die Lega dei Ticinesi begrüsst eine Alpentransitbörse allerdings *nur* für den Transitverkehr, jedoch dürfe auf keinen Fall der Binnenverkehr mit einer zusätzlichen Abgabe belastet werden.

### **Organisationen**

Die Alpen-Initiative und weitere Antwortende, beispielsweise VCS, Greenpace, ÄrztInnen für Umweltschutz, WWF, pro natura, umverkehrR sehen in der Alpentransitbörse das einzige Instrument, das bei den heute existierenden Rahmenbedingungen nicht nur die Erreichung des Zieles, sondern auch dessen nachhaltige Sicherung erlaube und sind überzeugt, dass die Börse so ausgestaltet werden könne, dass sie mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar ist. Sie bezeichnen den Kaufpreis für ein Alpen transitrecht nicht als fiskalische Massnahme, weil der Staat dabei nichts einzunehmen brauche, wenn er z.B. die Durchfahrtsrechte als Bonus für die Benützung der Schiene gratis abgibt und erst sekundär ein Handel an der Börse stattfindet. Durch die Schaffung einer Sonderregelung, wie das in der Form des S-Verkehrs schon beim heutigen Dosiersystem der Fall ist, könnte die Massnahme auch für den regionalen Güterverkehr akzeptabel ausgestaltet werden.

Auch von weiteren Organisationen, wie den Bahnen, VöV, Litra, SEV, IGöV, Pro Bahn wird die Alpentransitbörse positiv beurteilt.

Hingegen wird die Alpentransitbörse von der ASTAG und beispielsweise ACS, strasseschweiz, AGVS, auto-schweiz, Routiersuisse, VESTRA, SBV, Infrastrukturstrasse und TCS abgelehnt, weil damit eine De-facto-Diskriminierung des Binnenverkehrs geschaffen würde und zudem die Versteigerung von Durchfahrtsrechten den teilweise kurzfristigen Anforderungen der Wirtschaft an das Transportgewerbe nicht entspreche. Gerade auf Kurzstrecken und im Ver- und Entsorgungsbereich erachten sie die Alpentransitbörse als nicht praktikabel.

Die Hupac und RAIPin lehnen die vorgeschlagene gesetzliche Regelung ab, weil Neuverhandlungen mit der EU notwendig seien. Die Hupac verweist zudem darauf, dass die Alpentransitbörse an den massiven Ausbau der Rollenden Autobahn als flankierende Massnahme gekoppelt sei.

### **Verladerseite**

Auf Verloaderseite befürwortet Cargo Forum die Alpentransitbörse, sofern ein separates Kontingent für den Import-, den Export und den Binnenverkehr reserviert wird. Der VAP begrüsst die Einführung als Druckmittel gegenüber der EU, damit diese die für den internationalen Bahngüterverkehr notwendigen Massnahmen ergreifen.

Coop, Migros, EV lehnen die Alpentransitbörse hingegen ab, weil sie den Inlandverkehr diskriminieren würde.

### **Wirtschaftsverbände**

Bei economiesuisse löst die Alpentransitbörse kontroverse Reaktionen aus: ein Teil der Mitglieder befürworten diese Börse, andere lehnen sie ab. Der SGB, transfair, Travail.Suisse befürwortet die Alpentransitbörse, der Bauernverband befürchtet Mehrkosten, die auf die Bevölkerung abgewälzt

würden und sieht ein spezielles Problem bei den leicht verderblichen Waren, CP lehnt die Einführung ab.

Nach Ansicht der Weko ist die Plafonierung der Durchfahrtsrechte kein marktwirtschaftliches Instrument, sondern lediglich eine staatliche Mengenbeschränkung. Hingegen stelle die Versteigerung der Durchfahrtsrechte grundsätzlich ein marktwirtschaftliches Instrument dar. Weil die Zahl der erlaubten Fahrten auf die verschiedenen Alpenübergänge und Zeiträume verteilt werden, bestimme nicht der Markt wie viele Fahrten stattfinden, vielmehr nehme eine staatliche Institution diese Verteilung vor. Daher sollte gemäss Weko die rechtliche Unabhängigkeit dieser Institution gewährleistet sein. Bei der Erstvergabe ist die Verhinderung von Marktmachtmissbrauch wahrscheinlich, hingegen befürchtet die Weko Probleme durch Missbrauch von Marktmacht eher auf dem Sekundärmarkt.

### **3.2.9 Finanzielle Förderung**

Zum Thema der finanziellen Förderung wurde die Frage gestellt, ob die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs als zielführend erachtet und ob eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche als sinnvoll erachtet wird.

Viele Antwortende differenzierten nicht zwischen der ersten und der zweiten Teilfrage. Von den zustimmenden Antworten wird die finanzielle Förderung mehrheitlich als notwendig erachtet, bis die Rahmenbedingungen verbessert sind.

Von den Kantonen und der KÖV wird die Ansicht vertreten, dass nebst der Förderung des alpenquerenden Güterverkehrs eine gleichwertige Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche in die Vorlage aufgenommen werden müsse - wobei nebst dem Binnenverkehr auch Import und Export als Flächenverkehr dazu zähle. Der Kanton ZG erwähnt beispielsweise, dass die Subventionierung der Trassenpreise durch die öffentliche Hand eine unerwünschte Senkung der durchschnittlichen Transportkosten bringe und dadurch ein Mengenwachstum mit öffentlichen Geldern provoziert werde - mittels Investitionshilfen könne hingegen eine nachhaltigere Wirkung erzielt werden.

RKGK, SAB, Kanton GR halten beispielsweise fest, dass es nicht akzeptabel sei, wenn ganze Landesteile vom Bahngüterverkehr abgeschnitten würden und verweisen darauf, dass die SBB den Wagenladungsverkehr auf einige wenige gut frequentierte Linien konzentrieren möchte. Diese Absichten und auch die passiv-abwartende Haltung des Bundes wird kritisiert und Artikel 8 des Entwurfes daher vehement abgelehnt.

Die SVP macht darauf aufmerksam, dass sich der Volkswille ausschliesslich auf die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze beschränke - darüber hinausgehende Massnahmen, wie die weitere Ausdehnung der Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche entspräche nicht dem Verfassungsauftrag und sei dementsprechend zu präzisieren. Auch die ASTAG vertritt die Ansicht, dass die Verfassungsgrundlage für eine weitere Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche fehle. Ablehnung erfolgt ebenfalls von ACS, strasseschweiz, AGVS, autoschweiz, RoutiersSuisse, VESTRA, SBV, InfrastrukturStrasse, TCS. Auch CargoForum und VAP wollen keine Subventionierung, sondern verbesserte Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr.

Die SP fordert für den Binnenverkehr die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, wie sie nun für den Transitverkehr vorgelegt wird. Damit soll die möglichst umfassende Verlagerung des Güterverkehrs im Binnenmarkt ermöglicht und die langfristige Finanzierung sichergestellt werden.

Befürwortet wird die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs insbesondere auch von CVP und EVP. Die PLS lehnt diese jedoch ab. Zustimmung erfolgt beispielsweise vom VöV, Hupac, Gemeindeverband, StV. Litra bezeichnet sie jedoch als zeitlich befristet notwendig.

Die FDP vertritt die Ansicht, dass die finanzielle Unterstützung im Bahngüterverkehr insoweit sinnvoll ist, als ein Verfassungsziel definiert wurde und Infrastrukturen zu dessen Verwirklichung im Bau sind. Diese Hilfe soll nur bis zu der im Gesetz erwähnten Frist gewährt werden, die Fristen sollen jedoch auch dem Fortschritt der Infrastrukturbauten angepasst werden und nicht nur dem im Gesetz erwähnten Zeitplan. Mögliche Verspätungen sollen keine Finanzierungsmängel verursachen. Ferner soll kein Bereich, dessen Rentabilitätspotential erkannt wird, langfristig mitfinanziert werden - es sollen also degressive Mechanismen festgelegt werden.

Die Weko bevorzugt Massnahmen mit nachhaltiger Wirkung wie Produktivitätssteigerungen oder einmalige Investitionshilfen bei den Terminalkapazitäten. Bei den anderen Massnahmen bestehe hin-

gegen ein finanzielles Engagement des Bundes über einen längeren Zeitraum. Obwohl die Abgeltungen der Transportunternehmen für ihre ungedeckten Kosten aufgrund des von Bund und Kantonen bestellten Verkehrsangebotes gesetzlich vorgesehen sind, scheint der Weko ein zurückhaltendes finanzielles Engagement der öffentlichen Hand sinnvoll, da dieses am ehesten einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung der Güterverkehrslandschaft in der Schweiz entspreche.

Die Grüne Partei, die Alpen-Initiative und Umweltverbände erachten im heutigen Verlagerungskonzept die finanzielle Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs als absolut notwendig, sehen jedoch aufgrund des Sparkurses des Bundes kaum eine längerfristige Fortsetzung. Die finanzielle Förderung widerspreche zudem ihrer Grundphilosophie der Kostenwahrheit, bei deren Nichteinhaltung immer mehr Verkehr erzeugt wird, als wirtschaftlich sinnvoll ist. Die Grüne Partei befürwortet die Förderung während einer gewissen Übergangszeit. In der Fläche könne eine Subventionierung im Sinne der Aufrechterhaltung des Service public hingegen sinnvoll sein.

### **3.3 Unbestrittene Themen**

#### **3.3.1 Verzicht auf ein Umweltziel**

Die Vernehmlassungsantworten waren auf die Frage zur Aufnahme eines Umweltziels absolut einhellig. Dieses wurde praktisch einstimmig abgelehnt, insbesondere weil die Umsetzung dieser Massnahme als äusserst schwierig und fast nicht praktikabel erachtet wird. Einzig der Kanton Zug bejaht ein Umweltziel, da der Umweltbereich äusserst gewichtige Argumente für die Verkehrsverlagerung liefere und es deshalb vernünftig wäre, wenn einzelne Werte der Luftbelastung im Alpenraum definiert würden.

#### **3.3.2 Verzicht auf ein Marktanteilsziel**

Die Einführung eines Marktanteilsziels wurde von den Vernehmlassungsteilnehmenden einstimmig abgelehnt, da dieses Ziel schwieriger kontrollierbar wäre als ein Fahrtenziel. Hingegen schlagen Alpen-Initiative, Grüne Partei und Umweltverbände vor, mit dem Fahrtenziel gleichzeitig festzuschreiben, dass es sich dabei um LKW-Fahrten mit zugelassenem Gewicht von 3.5 bis maximal 40 Tonnen handle und damit indirekt ein Tonnage-Mengenziel gesetzt würde.

#### **3.3.3 Rollende Landstrasse - substanzieller Ausbau**

Die Antworten auf die Frage, ob ein schneller und substantieller Ausbau der Rollenden Landstrasse als zielführende Verlagerungsmassnahme angesehen werde, fielen deutlich aus.

Ein **substantieller** Ausbau der Rollenden Landstrasse wird von allen Seiten deutlich abgelehnt. Lediglich im Sinne einer Ergänzung des Verlagerungsprozesses und zur Erleichterung der Einführung der Alpentransitbörse wird er insbesondere von der Grünen Partei, der SP, der Alpen-Initiative, Umweltverbänden, VöV, gesehen - jedoch der Ausbau auch nur soweit, als Schienenkapazitäten und Nachfrage vorhanden sind.

### **3.4 Weitere Themen**

#### **3.4.1 Alpentransitabgabe**

Insbesondere die SAB bedauert es, dass der Idee einer Alpentransitabgabe (ATA) im Vernehmlassungsbericht nur sehr wenig Beachtung geschenkt werde und wichtige Fragen offen blieben; da das Landverkehrsabkommen auf jeden Fall demnächst neu ausgehandelt werden müsse (auch im Hinblick auf die Einführung einer Transitbörse) sei es nicht ersichtlich, wieso sich die Schweiz dabei nicht auch energisch für eine wirksamere ATA für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze einsetzen sollte. Dies nicht anstelle der für 2008 geplanten Erhöhung der LSVA, sondern als zusätzliches Instrument für einen späteren Zeitpunkt.

Einer Alpentransitabgabe stimmen beispielsweise EKL und transfair zu. Der ASTAG schlägt vor, mit einer Alpentransitabgabe gezielt beim Transit von Grenze zu Grenze anzusetzen; neuerliche fiskalische Massnahmen, die allenfalls finanzpolitisch auf den ersten Blick Sinn machen, müssten - wenn überhaupt - ausschliesslich beim alpenquerenden Strassentransit-Güterverkehr ansetzen.

Eine Alpentransitabgabe wird hingegen beispielsweise vom Kanton ZH, SBB, VöV, Migros abgelehnt. Der SEV befürchtet, dass - wenn nicht gleichzeitig Verhandlungen mit der EU über die Erhöhung der Maximalabgabesätze aufgenommen werden könnten -, die ATA zur Folge hätte, dass die flächendeckend erhobene LSVA gesenkt werden müsste, was zu Wettbewerbsungleichheiten zwischen Schiene und Strasse und zu Mindereinnahmen beim FinöV-Fonds führen würde.

Die Alpen-Initiative schlägt vor, die Artikel 4 und 5 des Güterverkehrsgesetzes zu integrieren, da die Gesamttransitabgabe wohl nur in der Form einer ATA erhöht werden könne, weil sich bei schneller Einführung einer Alpentransitbörse beide Artikel erübrigen würden.

Im Falle der Einführung einer ATA werden in der Ausgestaltung spezielle Regelungen bzw. Ausnahmen gefordert: so beispielsweise:

- könnte der Kanton Tessin eine Bestrafung des Tessins im Vergleich zu anderen Regionen nicht tolerieren, da sich die ATA für die Randregionen südlich der Alpen als diskriminierend erweisen würde. Der Binnenverkehr, der auf kurzen oder mittellangen Distanzen fahre, erfolge zu einem grossen Teil auf der Strasse und es stünden nicht immer effiziente Alternativen der Bahn zur Verfügung.
- Der Kanton Graubünden verlangt im Falle der Einführung einer ATA Ausnahmeregelungen analog dem heutigen S-Verkehr. Damit müssten die grossen Nachteile im Binnenverkehr der Alpenregionen, insbesondere bei Kurzstrecken am Alpenkamm und auf Strecken ohne Bahnalternative (wie z.B. von Nord- nach Südbünden) aufgefangen werden. Zudem müssten bei Einführung einer ATA vom Bund spezielle Massnahmen zur Verhinderung von Umwegverkehren getroffen werden (beispielsweise Lukmanier-, Maloja- oder Berninapass).
- Die Migros verlangt, falls eine ATA eingeführt werden sollte, dass nicht schienenaffine nationale alpenquerende Transporte von Unternehmen, die einen nationalen Versorgungsauftrag haben, von einer Abgabe bzw. Teilnahme an einer Börse befreit oder zumindest bevorzugt behandelt werden müssten.

### **3.4.2 Einbezug Rheinschifffahrt**

Einige Vernehmlassungsteilnehmende wie die Kantone BS, BL, SO, die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft SVS, CargoForum bemängeln, dass die verkehrspolitische Diskussion vollständig von der Schiene und der Strasse dominiert werde. Dieser Ansatz widerspreche dem heutigen Verständnis der Zusammenarbeit, werde aber auch der Konkurrenzsituation der verschiedenen Verkehrsträger nicht gerecht; beim Güterverkehr handle es sich um ein eigentliches System, welches starke Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Transportarten aufweise. In der Güterverkehrsvorlage fehle die Berücksichtigung der Schifffahrt, welche grosse Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft und die Verlagerung habe und zudem noch über bedeutende brachliegende Potenziale verfüge. Es wird darauf hingewiesen, dass im Transportmarkt die Leistungen der Rheinschifffahrt bereits heute sehr beachtlich sind. Der Containertransport auf dem Wasserweg werde heute aber nicht vom Bund subventioniert, im Gegensatz zum Weitertransport ab den Basler Rheinhäfen per Bahn zu den schweizerischen Terminals und Wirtschaftszentren.

## **B Gütertransportgesetz**

Positiv aufgenommen worden ist, dass die Vorlage dem liberalisierten Umfeld im Güterverkehrsmarkt Rechnung zu tragen versucht. Überreglementierungen des geltenden Rechts würden erfreulicherweise reduziert. Begrüsst wird auch, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen teilweise an die internationalen Entwicklungen angepasst werden.

In diesem Bereich liegt zugleich auch einer der Hauptkritikpunkte, dass sich nämlich die Vorlage zu wenig an die für den internationalen Verkehr geltenden Bestimmungen anlehne, insbesondere an COTIF bzw. CIM. Von den Bahnen wie von Seiten der Wirtschaft wird gefordert, dass entweder nur in begründeten Fällen von den internationalen Vereinbarungen abgewichen werden dürfe, oder dass sie sogar integral auch für die nationalen Transporte als anwendbar zu erklären seien. Gerügt wird auch, dass die Vorlage lückenhaft und systematisch mangelhaft sei. Insbesondere sei eine Definition des Wagenhalters notwendig, weil heute die Privatgüterwagen nicht mehr im Fahrzeugverzeichnis der Bahnen eingetragen seien und deshalb statt der Bahnen die Halter in die Pflicht genommen werden müssten. Gefordert wird des Weiteren, dass neben dem Frachtvertrag auch der Wagenstellungs- und der Wagenverwendungsvertrag reguliert werden. Von verschiedener Seite bemängelt wird, dass ent-

gegen dem heutigen Recht eine gesetzliche Grundlage fehlt, die es der öffentlichen Hand erlaubt, bei den Bahnen Güterverkehrsleistungen zu bestellen.

### **C Anschlussgleisgesetz**

Die Teilrevision wird unterschiedlich beurteilt. Neben grundsätzlicher Zustimmung finden sich auch Stimmen, die nicht einverstanden sind. Während einige die Rollenteilung zwischen Infrastrukturbetreiberin, Anschliesser und Eisenbahnverkehrsunternehmen als gelungen bezeichnen, finden andere, sie sei noch zu wenig auf die Erfordernisse des Betriebs hin überprüft worden und müsse noch in zusätzlichen Bestimmungen umgesetzt werden. Auch die Neuregelung bezüglich Anwendbarkeit der Sicherheitsbestimmungen findet einerseits Zustimmung und wird andererseits sehr skeptisch beurteilt. Vereinzelt wird gefordert, die Kostenfolgen müssten in einigen Bestimmungen gesetzlich geregelt werden. Abgelehnt wird teilweise die Streichung der Bestimmungen über die Verträge zwischen Mitbenützern und zwischen Vor- und Nachanschliessern.

### **D Eisenbahnhaftpflichtrecht**

Die Aufhebung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und die Überführung ins Eisenbahngesetz werden fast rundweg positiv aufgenommen. Inhaltlich wird einerseits begrüsst, dass nicht mehr zeitgemässe Spezialbestimmungen aufgehoben werden, weil es keine sachlichen Gründe gebe, die eine rechtsungleiche Behandlung im Vergleich zu anderen Gefährdungshaftungen rechtfertigen. Andererseits wird sehr kritisch beurteilt, dass nun einzelne Teile der noch nicht zu Stande gekommenen Gesamtrevision des Haftpflichtrechts allein im Eisenbahnbereich umgesetzt werden. Von einzelnen Vernehmlassungsteilnehmern wird die Revision gar als zurzeit nicht erforderlich abgelehnt und beantragt, die Gesamtrevision abzuwarten.

Bei den Hauptpunkten der Vorlage stösst vor allem die Einführung der Solidarhaftung von Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Netzzugang auf Widerstand. Gefordert wird von Seiten der Bahnen auch die Einführung einer summenmässigen Haftungsbegrenzung, die Beibehaltung des Verschuldens als Voraussetzung der Genugtuung und die Beibehaltung der heutigen Verjährungsfristen. Im Weiteren wird vereinzelt beantragt, die Skilifte nicht der Kausalhaftung zu unterstellen, weil es aufgrund des viel geringeren Gefährdungspotenzials nicht gerechtfertigt sei, einen Systemwechsel vorzunehmen.