	Ergebnisse im Einzelnen	Seite
	A Güterverkehrsverlagerungsgesetz	
	Allgemeine Bemerkungen und zur generellen Ausrichtung der Vorlage	2
	Fahrtenziel	41
	Zeitpunkt	45
	Beurteilung der Verlagerungsmassnahmen und Variantenentscheid; Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen	51
	Vorschläge für weitere Handlungsmöglichkeiten	77
	Alpentransitbörse	95
	Finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs	109
	Substantieller Ausbau Rollende Landstrasse	119
	Umweltziel	126
	Marktanteilsziel	127
	B Gütertransportgesetz	
	Gütertransportgesetz	129
	Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen	131
	C Anschlussgleisgesetz	
	Anschlussgleisgesetz	134
	Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen	136
	D Eisenbahnhaftpflichtrecht	
	Revision Eisenbahngesetz	138
	Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen	139

	Résultats en détail	Page
	A Loi sur le transfert du trafic marchandises	
	Remarques générales et remarques sur l'orientation générale du projet	2
	Objectif „nombre de courses“	41
	Date	45
	Evaluation des mesures de transfert et décision concernant la variante; Conflits entre les exigences de la politique de transfert et les contraintes budgétaires	51
	Propositions d'autres possibilités d'action	77
	Bourse du transit alpin	95
	Promotion financière du transport ferroviaire des marchandises	109
	Extension substantielle de la chaussée roulante	119
	Objectif „environnement“	126
	Objectif „part de marché“	127
	B Loi sur le transport des marchandises	
	Loi sur le transport des marchandises	129
	Remarques sur les dispositions	131
	C Loi sur les voies de raccordement	
	Loi sur les voies de raccordement	134
	Remarques sur les dispositions	136
	D Législation sur la responsabilité civile des chemins de fer	
	Révision de la loi sur les chemins de fer	138
	Remarques sur les dispositions	139

Ergebnisse im Einzelnen

Vorbemerkungen

Die von den Antwortenden vorgebrachten Meinungen, Anregungen und Forderung werden weder gewichtet noch bewertet.

Die Ausführungen wurden teilweise gekürzt.

Sprache: Die Anträge wurden in der Sprache der Antragssteller/-innen aufgenommen.

In der Vernehmlassungsvorlage wurden insgesamt 15 Teilfragen gestellt. Da teilweise nicht darauf geantwortet wurde, können nicht alle zusätzlich thematisierten, allgemeinen Bemerkungen in diesem Bericht aufgeführt werden. Prioritär wurden die Antworten ausgewertet, die zu den konkret gestellten Fragen Stellung nahmen.

Für einige Fragen erfolgt die Auswertung in Tabellenform. Diejenigen Antworten, die sich nicht präzise für oder gegen ein Thema festlegten, wurden darin nicht aufgeführt.

Résultats en détail

Remarque préliminaire

Les avis, les suggestions et les demandes exprimés dans les réponses ne font ici l'objet ni d'une appréciation ni d'une évaluation.

Les exposés ont en partie été raccourcis.

Langue : les propositions ont été saisies dans la langue des requérants.

Lors de la consultation, 15 questions ont été posées. Etant donné qu'elles n'ont pas toutes donné lieu à des réponses, il n'est pas possible de mentionner dans le présent rapport toutes les remarques supplémentaires et d'ordre général. Les réponses évaluées en priorité sont celles qui prennent position sur les questions posées concrètement.

L'évaluation de certaines questions a eu lieu sous forme de tableau. Les réponses qui ne sont pas prononcées avec précision pour ou contre un sujet n'y sont pas mentionnées.

A Güterverkehrsverlagerungsgesetz / Loi sur le transfert du trafic marchandises

Allgemeine Bemerkungen und zur generellen Ausrichtung der Vorlage Remarques générales et remarques sur l'orientation générale du projet

Unterstützen Sie die Zielsetzungen der künftigen Verlagerungspolitik? Soutenez-vous l'objectif de la future politique du transfert?
Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage? Quelles autres remarques avez-vous à faire à propos du projet mis en consultation?

Kategorie	Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
1	KöV	Mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden. Die Gesetzesvorlage zeigt klar, wie die Verlagerungspolitik in der Periode nach 2010 aussehen soll. Dies ist die Grundlage für alle Investitionsentscheide und Förderprogramme.
1	AG	<p>Wir haben bei der Ausarbeitung der Vernehmlassung der BPUK/KöV mitgewirkt. Die BPUK/KöV hat unsere Anliegen weitgehend übernommen. Der Kanton Aargau schliesst sich somit der Vernehmlassung der BPUK/KöV an und unterbreitet in Ergänzung zwei Anliegen:</p> <p>Prioritätenordnung bei der Trassenvergabe Das Schienennetz ist stellenweise an der Kapazitätsgrenze. Hauptengpässe sind namentlich die nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT von Basel Richtung Lötschberg/Gotthard (Juraquerung von Basel Richtung Olten/Aarau und Bözberglinie/Südbahn), die Zufahrtsstrecken zum Rangierbahnhof Limmattal (RBL) und zum zukünftigen Gateway-Terminal (Zulauf aus dem Raum Brugg/Baden und Heitersberglinie) sowie die dicht belegte Ost-West-Achse Limmattal - Aarau - Olten. Im Kanton Aargau hat dies bereits zur unannehmbaren Verdrängung des Regionalverkehrs geführt. Dem weiteren Ausbau des Regionalverkehrs sind auf dicht befahrenen Strecken sehr enge Grenzen gesetzt, teilweise ist das heutige Angebot gefährdet. Der Prioritätenordnung bei der Trassenvergabe kommt somit hohe Bedeutung zu. Der Netzzugang ist im Eisenbahngesetz geregelt. Der vertaktete Personenverkehr hat Vorrang (EBG Art. 9a Abs. 2). Gemäss den Vernehmlassungsunterlagen wird Art. 9 des Eisenbahngesetzes nicht geändert. Im Bericht zur Güterverkehrsvorlage (Seite 99) ist jedoch der Hinweis, dass sich der Bundesrat für eine flexible Handhabung der geltenden Prioritätenordnung einsetzt. Dieser flexiblen Handhabung stimmen wir nicht zu und fordern, dass die Regelungsgemäss geltendem Eisenbahngesetz beibehalten wird.</p> <p>Ausbau der Zufahrtsstrecken zur NEAT Wir unterstreichen die Forderung der BPUK/KöV, wonach mit der Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten auf den Zulaufstrecken vor</p>

		Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels zu beginnen ist. Dementsprechend muss der finanzielle Rahmen des Projekts. Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) weiter gesteckt werden, als es der Bund vorsieht. Für den Kanton Aargau haben insbesondere die dritte Juraquerung (Wisenberg) wie auch der zweite Heitersbergtunnel hohe Priorität.
1	AI	Der Kanton Appenzell I.Rh. ist mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden und schliesst sich der von der BPUK / KöV gemeinsam ausgearbeiteten Stellungnahme grundsätzlich an und nimmt zu einzelnen Punkten wie folgt Stellung: Mit der generellen Zielsetzung einverstanden, die Standeskommission fragt sich jedoch, inwiefern sich eine Ausdehnung auf den Gütertransport in der Fläche rechtfertigen lässt.
1	AR	Der Kanton Appenzell Ausserrhoden schliesst sich vollumfänglich der gemeinsamen Vernehmlassungs-Antwort von BPUK und KöV an.
1	BE	Unterstützt die Stellungnahme KöV vollumfänglich. Zusätzlich betont der Kanton Bern seinen ausdrücklichen Willen <ul style="list-style-type: none"> • am Verlagerungsziel (650'000 Fahrten) festzuhalten. Er favorisiert daher die Variante 1. • einen sachgerechten Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel sicherzustellen. Insbesondere soll deshalb nicht nur die Bereitstellung von Zügen unterstützt werden, sondern es sind auch die nötigen Investitionen für die Infrastruktur der Zufahrtsstrecken zu den NEAT- Tunneln zu tätigen. Im Kanton Bern ist hier zum Beispiel der Ausbau der Lötschberg- Zufahrt im Aaretal zu nennen (Löchligut – Ostermundigen; Gümligen – Münsingen). An diesen Stellen müssen für ein attraktives Angebot zwingend Engpässe beseitigt werden. • den Binnengüterverkehr nicht auszublenden. Eine Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene im internationalen Bereich darf nicht dazu führen, dass der Güterverkehr in den Agglomerationen auf die Strasse verlagert wird. • auch den Personenverkehr (Fern- und Regionalverkehr) möglichst weitgehend auf den öffentlichen Verkehr zu lenken. Die Güterverkehrsverlagerung darf infolgedessen die nötigen Entwicklungen des Personenverkehrs nicht blockieren.
1	BL	Im Grundsatz schliessen wir uns der gemeinsamen Stellungnahme der Konferenz der Kantonsregierungen (KdK), der Konferenz der KöV und BPUK an, mit folgenden Abweichungen: Der Kanton Basel-Landschaft steht hinter dem Verlagerungsziel. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene darf aber nicht auf Kosten der Angebote des öffentlichen Personennah- und Personenfernverkehrs auf der Schiene erfolgen. Daher grosse Bedenken, dass die zukünftigen Gesamtverkehrsmengen auf den Schienen – insbesondere im Ergolzthal – bewältigt werden können. Die notwendigen Infrastrukturen (Wisensbergtunnel und Entflechtung des Knotens Basel) sind rechtzeitig bereitzustellen. Auch vermissen wir jegliche Ansätze zur Verkehrsvermeidung , die zur Erreichung des Mengenziels durchaus eine gewisse Bedeutung haben kann. Die Rheinschiffahrt ist mit der Bahn gleich zu behandeln. Obschon der vollständige Titel des GVG "Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene" heisst, umfasst das GVG - in Fortsetzung der heutigen Praxis - auch die Import/Export-Relationen im Kombiverkehr, insbesondere entlang der Nord-Südt-Achsen (aber auch im West-Ost-Verkehr wie z.B. Bregenz-Wolfurt-Niederglatt). Die Rheinschiffahrt trägt seit über zwei Jahrzehnten zur Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Strasse bei. Sie ist fester Bestandteil im Modalsplit Wasserstrasse/Schiene (=Hauptlauf) – Strasse (letzte Meile). Die Leistungen der Rheinschiffahrt im Transportmarkt des Korridors Benelux (Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) – Ruhrgebiet – Schweiz sind bereits heute – ohne Subventionen auf dem Wasserweg – beachtlich; insbesondere die von 1985 bis 2005 von 8'000 auf 83'000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) gesteigerten Containermengen. Von denen wird ein Grossteil ab Basel per Bahn ins schweizerische Mittelland und auch nach Norditalien weiterbefördert. Die KV-Terminals der Schweizerischen Rheinhäfen in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft bilden die grösste Umschlagsplattform für Container in der Schweiz. Speziell interessant ist der Umstand, dass die ab dem Rhein per Bahn in die schweizerischen Wirtschaftszentren (u.a. Terminals Chavornay,

		<p>Frenkendorf, Reckingen, Niederglatt, Zürich u.a.) weiterbeförderten Container heute vom Bund finanziell gefördert werden, der (sehr ökologische) Hauptlauf ab den Seehäfen bis Basel jedoch nicht.</p> <p>Mit der Gleichbehandlung der Rheinschifffahrt mit der Bahn im neuen GVG kann ein weiteres - heute noch nicht erschlossenes - Verlagerungspotenzial ausgeschöpft werden. Diese (eigentlich unerklärliche) Lücke muss aus volkswirtschaftlicher wie auch aus verkehrspolitischer Sicht jetzt geschlossen werden.</p>
1	BS	<p>Im Grundsatz schliessen wir uns der Stellungnahme der BPUK/KöV an. Speziell aus Sicht Kanton Basel-Stadt äussern wir uns zu folgenden wesentlichen Punkten:</p> <p>Die Schifffahrt wird in der Vernehmlassungsvorlage in den Bereichen Transportrecht und Haftpflicht erwähnt. Die verkehrspolitische Diskussion hingegen wird vollständig von der Schiene und der Strasse dominiert. Dieser Ansatz wird dem heutigen Verständnis der Zusammenarbeit, aber auch der Konkurrenzsituation der verschiedenen Verkehrsträger nicht gerecht. Längst hat der Bund erkannt, dass es sich beim Güterverkehr um ein eigentliches System handelt, welches starke Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Transportarten umfasst. Das ist mithin der Grund, weshalb bundesseitig (direkt und indirekt) auch die Verlagerung von nicht alpenquerenden Transporten auf die Schiene gefördert wird und weshalb Investitionen unterstützt werden, die nicht allein oder vorwiegend dem Transitverkehr dienen. Dies hat seine Berechtigung. Durch das fortdauernde Ausblenden der Bedeutung und Funktion der Wasserwege in der verkehrspolitischen Diskussion in der Schweiz (im Gegensatz zu Europa) wird die Schifffahrt hingegen schwer belastet. Der ökologische Verkehrsträger gerät durch diese Weichenstellung unter Druck und sieht sich dem Risiko gegenüber, seine Leistung für die Schweizer Volkswirtschaft nicht mehr erbringen zu können. Es gilt daher unbedingt zu verhindern, dass die Schifffahrt aufgrund von zu wenig koordiniert eingesetzten Fördermitteln für die Schiene unter Ausblenden seiner eigenen Bedeutung "unter die Räder" kommt. In der Güterverkehrsvorlage wird viel zum alpenquerenden Verkehr und einiges zum flächendeckenden Verkehr in der Schweiz ausgeführt. Wie oben dargelegt, findet die Förderung der Schiene auf den Ebenen Infrastruktur, direkte Abgeltungen und Defizitgenehmigungen statt. Dies muss unbedingt in einen Gesamtzusammenhang der einzelnen kooperierenden und sich konkurrenzierenden Verkehrsträger gestellt werden. Und hier fehlt die Berücksichtigung der Schifffahrt, welche - wie gezeigt - grosse Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft und die Verlagerung hat und zudem noch über bedeutende brachliegende Potenziale verfügt. Im Transportmarkt sind die Leistungen der Rheinschifffahrt bereits heute sehr beachtlich: Innerhalb des Korridors Benelux (Seehäfen) - Ruhrgebiet - Schweiz konnten zwischen 1985 und 2005 die Containermengen von 8'000 auf 83'000 TEU gesteigert werden, von denen der Grossteil ab Basel per Bahn ins schweizerische Mittelland und auch nach Norditalien weiterbefördert wird. Der Containertransport auf dem Wasserweg wird aber heute nicht vom Bund subventioniert, im Gegensatz zum Weitertransport ab den Basler Rheinhäfen per Bahn zu den schweizerischen Terminals und Wirtschaftszentren. Der Kombinierte Verkehr (KV) per Bahn kommt, auf der Grundlage des bisherigen Verlagerungsgesetzes, auf den Relationen zwischen den Seehäfen Antwerpen / Rotterdam und der Schweiz ebenfalls in den Genuss von Fördermitteln des Bundes, dies obwohl die Bahnstrecken vielerorts parallel zum Rhein verlaufen. Somit muss das Ziel der Güterverkehrspolitik gegenüber sämtlichen Verkehrsträgern geöffnet werden. Artikel 3 Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GWG) ist daher (in beiden Varianten des Entwurfs) wie folgt zu formulieren bzw. um einen Absatz zu ergänzen:</p> <p>Art. 3 Ziele im Güterverkehr (bisherige Formulierung: Verlagerungsziele)</p> <p><i>Im gesamten System Güterverkehr ist ein ökologisch ausgewogenes und den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechendes Verhältnis sämtlicher Verkehrsträger anzustreben.</i></p> <p>Als Folge ist in der Vernehmlassungsvorlage die einseitige Möglichkeit zur Förderung des Schienengüterverkehrs (als direkter Konkurrentin der Wasserwege) gemäss Artikel 7 GWG zu eng. Zwar wird im zweiten Satz des Artikels ausgeführt, dass solche Fördermassnahmen keine diskriminierenden Auswirkungen auf die schweizerischen und ausländischen Strassentransportunternehmen im Güterverkehr haben. Letztlich</p>

		<p>dürfen derartige Massnahmen generell keine diskriminierenden Auswirkungen haben. Eine entsprechende Festlegung erscheint daher angezeigt. Deshalb schlagen wir folgende Neuformulierung von Art. 7 vor: Art. 7 (neu) <i>Förderung im Güterverkehr: Der Bundesrat kann Massnahmen zur Förderung einzelner Verkehrsträger beschliessen, damit die Ziele nach Artikel 3 erreicht werden können. Diese Massnahmen dürfen keine diskriminierenden Auswirkungen auf andere Verkehrsträger haben.</i></p> <p>Gestützt auf diese Formulierungen können künftig auch berechnigte Anliegen der Schifffahrt in der Verkehrspolitik des Bundes aufgenommen werden.</p> <p>Keine geeigneten Standorte für RoLa-Terminals in Basel: Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt hat nur der unbegleitete KV Zukunft. Die RoLa kann daher nur eine Übergangslösung oder Ergänzungsangebot sein. Insbesondere fehlt es im Kanton Basel-Stadt an geeigneten Flächen für ein weiteres RoLa-Terminal. Allein schon aus diesen Gründen lehnen wir Variante 3 ab.</p>
1	FR	<p>Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg partage la prise de position de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics et de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Il souhaite, cependant, préciser sa position en ce qui concerne le trafic interne de marchandises. Le transfert du trafic marchandises de la route au rail est l'un des objectifs principaux de la politique des transports de la Confédération. Le transfert du trafic de transit alpin de marchandises (d'une frontière à l'autre) est un mandat constitutionnel acquis, qui ne doit pas être interprété de façon restrictive. Le transfert le plus large possible du trafic marchandises de la route au rail doit par conséquent constituer une tâche générale de la Confédération et concerner aussi le marché intérieur. On peut regretter à cet égard la suppression des subventions pour le trafic des wagons complets qui est, de ce point de vue, totalement incompréhensible, puisqu'elle a pour conséquence – contraire à l'objectif susmentionné – de transférer le trafic du rail à la route, souvent dans des régions où les infrastructures routières ne sont pas adaptées au trafic lourd. De plus, cette situation crée une distorsion importante de la concurrence entre le trafic de transit sur rail et le trafic intérieur, au détriment des entreprises localisées en Suisse.</p>
1	GL	<p>Für den Kanton Glarus ist es von substanzieller Bedeutung, dass er auch in Zukunft regelmässig, d.h. gemäss den Bedürfnissen der Kundschaft, mit dem Güterverkehr bedient wird. Dabei muss auch die Preisgestaltung so angelegt werden, dass sie schlussendlich für die Kundschaft interessant ist und der Güterverkehr auf der Schiene abgewickelt wird. Dies wiederum ist von grösster Bedeutung, um gerade auch in den Alpentälern die Strassen von grossen LKW's zu befreien.</p> <p>Im Übrigen unterstützt der Regierungsrat die Stellungnahme von BPUK und KöV.</p>
1	GR	<p>Der Kanton Graubünden schliesst sich der gemeinsamen Stellungnahme der Regierungskonferenz der Gebirgskantone an. Ergänzend dazu wird auf folgende Punkte speziell hingewiesen:</p> <p>Die vorgesehene Schaffung einer Rechtsgrundlage für eine Alpentransitabgabe (ATA) lehnen wir ab. Eine ATA ist, wie im Bericht des Bundesrates beschrieben, im Hinblick auf die Verlagerung kontraproduktiv. Zusammen mit dem vorgesehenen Verzicht auf die Subventionierung des Wagenladungsverkehrs in der Fläche würde dies eine unerwünschte Verlagerung im Binnenverkehr von der Schiene auf die Strasse bedeuten.</p> <p>Bei einer allfälligen Einführung einer ATA oder einer Alpentransitbörse sind deshalb spezielle Regelungen für den Binnenverkehr in Alpenregionen erforderlich, z.B. durch die Einführung von Ausnahmeregelungen analog dem heutigen S-Verkehr. Damit müssen 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 (z.B. Lukmanier-, Maloja- oder Berninapass).</p>
1	JU	<p>En résumé le Canton du Jura se rallie aux réponses exprimées dans la position commune de la CTP (Conférence des directeurs cantonaux des transports publics) et de la DTAP (Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de</p>

		<p>l'environnement) sauf sur la question 2.b où il demande que l'objectif de 650'000 poids lourds à travers les Alpes soit déjà atteint en 2015.</p> <p>Le Canton du Jura est favorable à la politique de transfert de la route vers le rail. Cette politique a été approuvée à plusieurs reprises par le peuple. Même si les objectifs quantitatifs de départ seront difficiles à atteindre, nous sommes d'avis qu'il faut impérativement les maintenir. Dans le cas contraire, le risque serait trop grand que les efforts déjà entrepris se relâchent et que la politique ambitieuse des transports soit vidée de son contenu. Pour cela, il nous paraît indispensable que les objectifs de départ et le calendrier fixé soient maintenus et que, pour les atteindre, de nouveaux instruments (par ex. la bourse du transit alpin) ou l'approfondissement de ceux existants soient envisagés. En particulier, nous relevons la phrase suivante dans le Rapport (point 4.1.2.3, p. 52): "Il serait ainsi possible d'atteindre un niveau de 650'000 courses d'ici à 2009 si des mesures supplémentaires de fiscalité routière étaient prises assez tôt."</p> <p>De ce point de vue, nous ne pouvons pas accepter les variantes 2 et 3 proposées. Concernant la variante 1, nous demandons qu'elle soit reformulée de manière à atteindre l'objectif de 650'000 poids lourds plus rapidement que la date proposée. D'autre part, le Canton du Jura demande que la politique de transfert de la route sur le rail ne se limite pas au trafic de transit, il est indispensable que la Confédération inscrive clairement, dans les textes légaux et les budgets, la promotion du transfert sur le rail des transports intérieurs de marchandises.</p>
1	LU	<p>Der Kanton Luzern schliesst sich den Ausführungen des KÖV/BPUK an. Ergänzend und vertiefend dazu folgende Bemerkungen:</p> <p>Eine Erstreckung des Zeitpunktes der Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist daher aus Sicht des Kantons Luzern gerechtfertigt, wenn auch mit Blick auf die Verkehrssituation in der Agglomeration Luzern, die damit verbundene Umwelt- und Luftbelastung und die hier noch bevorstehenden Sanierungsarbeiten am Autobahnnetz nicht unproblematisch.</p> <p>Auf die Aufnahme sowohl eines Umweltziels wie auch eines Marktanteilsziels in das Güterverkehrsverlagerungsgesetz ist zu verzichten. Die in der Verfassung festgelegte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist mit dem vorgesehenen Fahrtenziel am einfachsten überprüfbar. Das Fahrtenziel ist leicht kontrollierbar. Zusätzliche Umwelt- oder Marktanteilsziele würden eher zur Verwirrung und zu unnötigen Diskussionen beitragen. Gleichwohl ist es notwendig und sinnvoll, das laufende Umweltmonitoring (vgl. „Monitoring Flankierende Massnahmen Umwelt“ des Bundes) weiter zu führen, gilt es doch gerade auch die Einflüsse von Nanorusspartikel auf die Bevölkerung entlang der Transitachsen noch vertiefter zu untersuchen.</p>
1	NE	<p>Sur la forme, nous souhaitons une substantielle amélioration rédactionnelle visant une meilleure clarté sur les propositions formulées et une plus grande concision. Ce rapport contient de nombreuses répétitions qui ne facilitent pas la compréhension des enjeux et des propositions formulées. La terminologie utilisée semble également approximative dans le texte français. La structure du rapport ne contribue pas non plus à la facilité de compréhension.</p> <p>Le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à la Confédération de conduire une politique active dans le trafic intérieur. Elle doit notamment accentuer la pression sur CFF Cargo pour améliorer la qualité de ses prestations dans le secteur des wagons complets dont il détient le quasi-monopole. Les réactions suscitées récemment suite au projet de réorganisation de ce trafic par Cargo CFF (projet «Focus») montrent que des améliorations de productivité restent possibles sans démanteler ce trafic. Aujourd'hui le constat n'est pas enthousiasmant. Alors que les poids lourds ont acheminé 45% de marchandises supplémentaires en 2005 par rapport à 2000, cette augmentation n'est que de 15% pour le rail.</p> <p>On cherchera vainement dans le rapport une démonstration crédible que l'objectif décrit à la variante 1 ou à la variante 2 pourrait être atteint alors que celui prescrit dans la loi actuelle est resté hors de portée. Conscients de cette lacune, les auteurs du rapport invoquent l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard à partir de 2015, car «A ce moment-là, le transport ferroviaire des marchandises pourra améliorer sensiblement sa productivité grâce à la réduction des temps de parcours et aux avantages liés à un chemin de fer à faible déclivité. Ce sont les conditions essentielles du succès du transfert» (rapport page 70). Malheureusement, cet optimisme est émoussé peu avant dans le</p>

		<p>rapport (page 58) : « l'ouverture de la NLFA n'offrira toutefois pas des gains de productivité instantanés si des améliorations notables ne seront pas obtenues en parallèle sur le plan international le long de tout le parcours ». En effet, toute amélioration sur territoire suisse, aussi appréciable soit-elle, ne concerne jamais que environ 10% du trajet total qui est en moyenne de 750 kilomètres.</p> <p>Revaloriser le Lötschberg</p> <p>Le rapport jette un trouble sur le rôle des NLFA. Entre «la clef du succès de la politique de transfert» et «le rôle mineur», les auteurs semblent hésiter. De plus, ces derniers parlent du Lötschberg «équipé partiellement sur une seule voie» comme d'une fatalité. Or il s'agit de la première des deux transversales ferroviaires alpines qui sera mise en exploitation en décembre 2007, soit dix ans avant le Gothard de base, à nouveau l'objet de problèmes géologiques récents. L'axe Lötschberg/Simplon offre donc, à court terme, des prestations nouvelles dont il faut tirer parti de manière optimale et qu'il faudra améliorer progressivement et par étapes, dans l'attente de l'ouverture du Gothard. Nous relevons surtout la nécessité de ne pas se limiter à la seule problématique du trafic nord-sud à travers les Alpes, mais aussi de viser le développement du trafic est-ouest, notamment entre la France et l'Italie, en valorisant l'axe du Simplon. Finalement, il est à notre avis stérile d'opposer le trafic voyageurs au trafic marchandises. Le système ferroviaire et ses infrastructures sont à aménager de telle sorte que les deux types de trafic puissent s'écouler de manière rapide et fiable, aussi bien en trafic de transit qu'en trafic interne par un maillage serré.</p>
1	NW	<p>Wir schliessen uns der Stellungnahme des KöV/BPUK an. Wir haben lediglich bei der Beantwortung des Fragenkataloges zum Bericht eine Differenz zur Stellungnahme von KöV/BPUK: Es handelt sich um die Fragestellung nach der Erstreckung des Zeitpunktes der Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels:</p> <p>Der im geltenden Verkehrsverlagerungsgesetz festgelegte Zeitpunkt 2009 ist offensichtlich mehr als optimistisch, da das Ausland bisher nicht wie gewünscht und geplant in die Zubringerlinien investiert hat und die Kapazitäten des neuen Lötschbergbasistunnels begrenzt sind. Trotz dieser Einschränkungen kommt für uns eine Fristerstreckung um gegen 10 Jahre nicht in Frage. Diese Fristerstreckung ist unserer Meinung nach eine Kapitulation vor nicht erwünschten Entwicklungen und so nicht akzeptierbar. Wir halten am festgelegten Zeitpunkt von 2009 fest.</p>
1	OW	<p>Wir unterstützen die Stellungnahme der BPUK und der KöV vollumfänglich. Zudem unterstützen wir die Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB). Bei dieser Stellungnahme geht es zusätzlich um die wichtigen Forderungen nach einer beschleunigten Umsetzung der Variante 1 mit den dazu nötigen rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Massnahmen sowie nach einem attraktiven flächendeckenden Angebot im Bahngüterverkehr mit der Schaffung von entsprechenden gesetzlichen Grundlagen im neuen Gütertransportgesetz.</p>
1	SG	<p>Der Kanton St. Gallen unterstützt die gemeinsame Vernehmlassung der BPUK/KöV.</p> <p>Aus Sicht des Kantons St.Gallen und mit Blick auf seine Grenzlage zu Österreich und Deutschland ist ausserdem anzustreben, dass die Güterverkehrsvorlage stärker auf die Bedürfnisse des übrigen, das heisst auch des nicht alpenquerenden Güterverkehrs ausgerichtet wird. So sind insbesondere auch für die zunehmenden Transitgüterverkehre am Bodensee (Deutschland/Österreich) und Walensee (Frankreich-Österreich) sowie den Import/Exportverkehr Lösungen aufzuzeigen. Besondere Beachtung ist dabei den Auswirkungen der EU-Osterweiterung sowie der absehbaren Elektrifizierung der deutschen NEAT-Zulaufstrecken im Bodenseeraum auf die Veränderungen der Güterverkehrsströme zu schenken. Wir stellen fest, dass hier in den meisten Fällen auch über lange Transportdistanzen keine adäquaten Transportalternativen auf der Schiene bestehen resp. Schienenverkehre wegen Infrastrukturmängeln im Grenzraum über ungeeignete Routen geführt werden. Finanzielle Mittel sollen deshalb auch für den Aufbau von Kombiverkehrsangeboten auf neuen Relationen wie z.B. (München/Augsburg/Ulm-) Wolfurt (A) - Gotthard - Italien zur Verfügung stehen. Angesichts der beträchtlichen Subventionssumme ist aus Sicht des Kantons St.Gallen anzumerken, dass die Variante 1 mit einem finanziellen Engagement von zwei Milliarden Franken innert sieben Jahren hinsichtlich der Verlagerungswirkung besser begründet werden muss. Der Nachweis für den Erfolg des bestehenden Rahmenkredits von 2,85 Milliarden Franken für die Jahre 2000 bis 2009 erscheint uns nicht erbracht. Immerhin hat die auf der Strasse über die Schweizer</p>

		Alpenübergänge transportierte Menge vom Jahr 2000 bis ins Jahr 2005 um 45 Prozent zugenommen, währenddem die Bahn im gleichen Zeitraum lediglich um 15 Prozent zulegen konnte. Dass die Zahl der Lastwagenfahrten im genannten Zeitraum dennoch um 14 Prozent abgenommen hat, liegt massgeblich in der Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen innerhalb dieses Zeitraums begründet. Dieser Sondereffekt wird inskünftig aber nicht mehr spielen. Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnel wird bereits Ende 2007 eine erste moderne Flachbahn durch die Schweizer Alpen zur Verfügung stehen. Wir erwarten, dass der Produktivitätsgewinn aus dieser 4,4 Milliarden Franken-Investition genutzt und zugunsten des Aufbaus zusätzlicher Kombiverkehrsangebote, zum Beispiel aus dem Raum Bodensee/Ostschweiz zur NEAT, abgeschöpft wird.
1	SH	Wir unterstützen die Stellungnahme der KöV und BPUK.
1	SO	Wir unterstützen die Stellungnahme des KöV und die inhaltlichen Aussagen zu den Sachfragen im Anhang. Als Ergänzung zur Stellungnahme der BPUK und KöV erlauben wir uns, noch folgende Bemerkungen zur Güterverkehrsvorlage anzubringen: Nebst dem Binnenverkehr müssen auch der Import und Export auf der Schiene gefördert werden, da diese als klassische Langstreckenverkehre sonst auf die Strasse zurückkehren, was aus der Sicht der Kantone eine unerwünschte Entwicklung wäre. Dazu gehört auf der Hauptimport und Hauptexportachse der Schweiz (Seehäfen Amsterdam / Rotterdam /Antwerpen - Basel - Schweiz) auch der Einbezug der Rheinschiffahrt, damit das Potenzial der umweltfreundlichsten Transportkette Schiff - Bahn punkto Verlagerung erschlossen wird. Gemäss Handbuch III zur Störfallverordnung (StFV) des damaligen BUWAL vom Dezember 1992 muss man auf der Strasse (Autobahn) von einer vielfach höheren Unfallhäufigkeit pro Fahrzeug und Kilometer als bei der Bahn ausgehen. Die Beförderung von gefährlichen Gütern mit der Bahn führt somit zu weniger Zwischenfällen. Diesem Umstand trägt auch die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) mit einer Mengenbeschränkung pro Transportbehälter der giftigen Gase wie Chlor, Phosgen und Schwefeldioxid Rechnung. Für die Bahn gibt es keine solchen Beschränkungen. Unter diesem Aspekt ist die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs, insbesondere des Gefahrgutverkehrs, auf die Schiene zu begrüssen. Die Polizei des Kantons Solothurn ist bereit, durch Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen, zu den strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen beizutragen, sofern die nötigen Infrastrukturanlagen (Schwerverkehrs-Kontrollplätze) und das entsprechende Kontrollpersonal auch zur Verfügung stehen. Entsprechend der Güterverkehrsvorlage sind keine finanziellen Auswirkungen aus der Verlagerungspolitik des Bundes für die Kantone zu erwarten, was wir begrüssen. Wir gehen davon aus, dass der Bund die zusätzliche Belastung seines Finanzhaushaltes nicht indirekt den Kantonen weitergibt.
1	SZ	Der Kanton Schwyz schliesst sich in vielen Punkten der Stellungnahme der KöV an. Allerdings gibt es zu einzelnen wichtigen Aussagen Abweichungen, die hier zusammengefasst werden: Mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden. Die Gesetzesvorlage zeigt klar, wie die Verlagerungspolitik in der Periode nach 2010 aussehen soll. Dies ist die Grundlage für alle Investitionsentscheid und Förderprogramme. Allerrdings darf der Personenverkehr auf der Schiene, insbesondere der Regionale Personenverkehr auf Grund von beschränkten Trasse-Kapazitäten nicht vom Güterverkehr verdrängt werden. Ein Ausbau des Regionalverkehrs auf der Schiene muss weiterhin möglich bleiben. Der Ausbau des Regionalen Schienenverkehrs auf der Achse Brunnen - Arth-Goldau - Zug - Zürich bzw. Luzern ist für die Standortattraktivität der Region Innerschwyz von entscheidender Bedeutung. Die gute Erreichbarkeit der Agglomerationen Zürich und Luzern auf der Schiene soll auch aus Sicht des Umweltschutzes aufrechterhalten und verbessert werden. Mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasis- bzw. Ceneritunnels und der Umsetzung der Verlagerungsziele verschärft sich die Problematik auf der Schiene auf der Nord - Südachse. Neben einem weiteren ZEB Beschluss ist deshalb möglichst rasch eine NEAT 2 Vorlage zu erarbeiten. Nur mit einer solchen Vorlage können die dringend notwendigen Zufahrtsstrecken zu den Basistunnels gebaut werden. Dem Transport von gefährlichen Gütern sowohl auf der Strasse wie auch

		auf der Schiene ist besondere Beachtung zu schenken, weil die Transitachsen im Schienenverkehr teilweise direkt durch Siedlungsgebiete führen. Im Rahmen dieser Güterverkehrsvorlage ist diese Problematik vertieft zu analysieren. Mit neuen Zulaufstrecken zu den Basistunneln könnte auch dieser Konflikt entschärft werden.
1	TG	Der Kanton Thurgau schliesst sich der Stellungnahme der KÖV vollumfänglich an. Mit Bezug auf die besondere Problematik des Güterzugsverkehrs entlang des Bodensees (Kreuzlingen - Romanshorn - Rorschach) verweisen wir auf die Stellungnahme zur Ergänzung "Emissionsplan 2015" vom 3. Oktober 2006.
1	TI	<p>Concordiamo sulla necessità del progetto e sulle sue finalità generali. Crediamo tuttavia che strategia e misure non siano ancora sufficienti per concretizzare gli obiettivi dell'Iniziativa delle Alpi.</p> <p>Conferma della politica di trasferimento del traffico Questo Consiglio sostiene la politica svizzera dei trasporti, che mira a trasferire il traffico delle merci dalla strada alla ferrovia. Reputiamo indispensabile che l'impegno assunto negli scorsi anni e le diverse misure adottate vengano riconfermati e ulteriormente sviluppati. Il raggiungimento dell'obiettivo della riduzione del traffico merci su strada presuppone in effetti una politica di medio-lungo termine e condizioni quadro chiare e costanti, che costituiscano punti di riferimento sicuri per operatori pubblici e privati attivi nel settore. I provvedimenti adottati a suo tempo — tassa sul traffico pesante, investimenti nella rete ferroviaria, liberalizzazione del mercato ferroviario e misure fiancheggiatrici per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia - stanno dando i primi frutti. Dal 2001 infatti il numero di veicoli pesanti attraverso le Alpi svizzere è diminuito del 14%, scendendo a circa 1.2 milioni di unità nel 2005. E' continuata invece la crescita del volume di merci trasportate sia su ferro (+15%) sia su strada (+45%). Le prospettive fino al 2030 indicano un ulteriore e significativo incremento. Auspichiamo pertanto che la tassa sul traffico pesante sia adeguata nel 2008 a quanto previsto negli Accordi bilaterali con TUE. Contiamo su ulteriori sforzi da parte delle compagnie ferroviarie per migliorare la qualità delle prestazioni. Occorre garantire condizioni adeguate per una tempestiva messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo e del Monte Ceneri così come un rapido miglioramento delle linee di accesso. Infine le misure fiancheggiatrici, previste dall'attuale Legge sul trasferimento del traffico, vanno riconfermate e potenziate.</p> <p>Mantenimento della funzionalità della strada nazionale A2 e A13 per i bisogni interni Il carico dell'autostrada al San Gottardo aveva raggiunto nel 2001, con circa 4800 vp/giorno, livelli fino ad allora mai conosciuti, cominciando a metterne in forse sicurezza e funzionalità, Il carico ambientale aveva pure toccato valori molto elevati. Questa situazione era fortemente condizionata dal traffico in transito, in costante crescita. Successivamente il quadro è migliorato, grazie all'introduzione di nuove modalità di gestione del traffico nella galleria del San Gottardo (dosaggio e poi "contagocce"), agli effetti della tassa sul traffico pesante e all'influsso delle misure fiancheggiatrici. Siamo fermamente convinti della necessità di riconfermare l'obiettivo di raggiungere un massimo di 650'000 veicoli attraverso le Alpi svizzere entro il 2009.</p> <p>Realizzazione del progetto AlpTransit e sua completazione con le linee d'accesso Il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia presuppone, tra l'altro, l'offerta di prestazioni ferroviarie in sufficiente quantità e di elevata qualità. Da questo punto di vista riteniamo che gli sforzi intrapresi con il progetto Alp Transit vadano ulteriormente ampliati. I notevoli miglioramenti che si otterranno con la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo e del Monte Ceneri non saranno sufficienti per ottenere un effettivo trasferimento di traffico dalla strada alla rotaia se perdurassero limiti di capacità sulle linee di accesso. Occorre peraltro anche assolutamente garantire un servizio attrattivo per il traffico dei viaggiatori sulle lunghe percorrenze e per il traffico regionale, che stiamo progressivamente potenziando con le FFS. Va quindi affrontata da subito la problematica della completazione di AlpTransit con linee d'accesso adeguate. In tal senso il programma "ZEB", attualmente in discussione, appare troppo riduttivo.</p> <p>Tassa sul transito alpino Il progetto di legge prevede la possibilità di istituire una tassa specifica per l'attraversamento delle Alpi. Al di là del problema della</p>

		<p>compatibilita con gli Accordi bilaterali con TUE, giudichiamo negativamente questa proposta. Essa verrebbe a .configurarsi come discriminatoria per le regioni periferiche situate al sud delle Alpi. Il traffico interno, che opera sulle brevi e medie distanze si svolge in gran parte su strada e non può sempre disporre di efficaci alternative su ferrovia. La penalizzazione del Ticino rispetto alle altre regioni sarebbe intollerabile.</p>
1	UR	<p>Es ist für uns inakzeptabel, dass sich die Umsetzung des Alpenschutzartikels der Bundesverfassung weiter verzögert.</p> <p>Die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der letzten Jahre machen deutlich, dass die meisten Gemeinden entlang der grossen Transitrouten von der vergleichsweise guten Verkehrsanbindung heute nicht nur profitieren - im Gegenteil: die Standortqualität leidet und die Abwanderung, gerade der jüngeren Bevölkerung, ist überdurchschnittlich. Dies gilt insbesondere für den Kanton Uri, der wegen seiner geographischen Verhältnisse und des hohen Schwerverkehrsaufkommens besonders betroffen ist. Der Güterverkehr wird in den nächsten Jahrzehnten aller Voraussicht nach weiterhin zunehmen, und damit droht eine Tendenz zur Verstärkung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt, auf die Gesundheit der Bevölkerung und auf die Standortqualität der betroffenen Transitkorridore. In dieser Situation erwartet der Kanton Uri vom Bund, dass er alles daran setzt, dass das Verlagerungsziel so rasch als möglich erreicht wird. Die vorliegenden Varianten überzeugen nicht (vgl. unten) - wir erwarten eine schnellere Gangart!</p> <p>Kapazitäten In den vorgelegten Unterlagen finden wir keine klaren Hinweise über die technischen Möglichkeiten, insbesondere allfällige Kapazitätsengpässe und -einschränkungen. Im Wissen, dass die Resultate der vom Parlament beschlossenen Studie KANSAS noch nicht vorliegen, müssen wir die Kapazitätsfragen am Schlussbericht "Alpen querender Verkehr 2020" vom RapTrans und ProgTrans im Auftrag des Gotthardkomitees Zürich (10. Juni 2004) orientieren. Darin wird aufgezeigt, dass auch bei eingeschränktem Wirtschaftswachstum die Kapazitäten im Alpen transit sowohl auf Schiene wie auf Strasse in absehbarer Zeit knapp werden. Die Studie hält u. a. auch unmissverständlich fest, dass die Verlagerungsziele des Bundes nicht erreicht werden können, wenn nicht zusätzliche Massnahmen umgesetzt werden. Im Lichte dieser Erkenntnis wirkt es irritierend, dass zwar verschiedene Szenarien über Zusatzmassnahmen in den Unterlagen dargelegt, hingegen die Herausforderungen im Zusammenhang mit Kapazitätsproblemen nicht oder nur am Rande angesprochen werden. Wir sehen klar die Notwendigkeit, dass für die Erreichung der anvisierten Verlagerungsziele die Engpässe auf den Schienen-Zufahrtlinien zum Gotthard schnell beseitigt werden müssen. Mit anderen Worten: Die Verlagerungsdiskussion darf nicht ohne die Beschleunigung in der Behebung der Kapazitätsengpässe auf der Schiene geführt werden. Diesbezüglich greift die Vorlage eindeutig zu kurz.</p> <p>Mischverkehr und Prioritätenordnung Im erläuternden Bericht wird auf den Seiten 14 und 15 der Konflikt zwischen dem verdichteten Personenverkehr und dem erwünschten Güterverkehr angesprochen. Dieser Zielkonflikt löst Fragen nach dem Vorrang des vertakteten Personenverkehrs aus und postuliert eine flexible Handhabung und Prioritätenordnungen. Dies kann für den Kanton Uri zu fatalen Auswirkungen führen, denn aus rein technischen Überlegungen könnte die Flachbahn am Gotthard zu einem reinen Güterverkehrskorridor verleiten, was die Erschliessung unseres Kantons und des Kantons Tessin für den Personenverkehr gefährdet. Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass solche Lösungsansätze für uns inakzeptabel wären. Darüber hinaus zeigt sich, dass die Ausbauten gemäss ZEB nicht geeignet sind, die Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene zu forcieren. Wir sind der festen Überzeugung, dass ZEB und die verfassungsmässige Verpflichtung zur Güterverkehrsverlagerung unbedingt aufeinander abgestimmt werden müssen.</p>

		<p>Schienengüterverkehr in der Fläche. Im Vernehmlassungsbericht werden dem Thema "Schienengüterverkehr in der Fläche" rund 5 Seiten gewidmet. Gewissermassen "en passant" schlägt der Bund darin vor, das bestehende Instrumentarium zur Förderung eines flächendeckenden Schienengüterverkehrs weiter abzubauen und die vorhandenen Rechtsgrundlagen im Gütertransportgesetz zu streichen. Letztlich wird es damit den Bahnunternehmen überlassen, ob und wie weit sie "im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Betriebs" noch eine flächendeckende Versorgung betreiben wollen. Für den Kanton Uri ist es klar, dass das Netz der bedienten Standorte von Zeit zu Zeit überprüft und nicht völlig an den Bedürfnissen des Marktes vorbei aufrecht erhalten werden kann. Aus folgenden Gründen braucht es jedoch einen Minimalstandard, der über die rein betriebswirtschaftlichen Bedürfnisse der SBB hinausgeht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Anschluss an den Schienengüterverkehr ist für viele Betriebe ein wichtiger Standortfaktor und entsprechend haben sie in den letzten Jahren in diese Anschlüsse investiert. Werden diese Anschlüsse nicht mehr bedient bzw. werden unzumutbar hohe Kosten in Rechnung gestellt, werden die Standorte neben den grossen Linien einmal mehr geschwächt. • Für verschiedene Bahnunternehmen ist der Güterverkehr nach wie vor ein wichtiges Standbein und hilft, die Infrastrukturen auszulasten. Ein weiterer Abbau wird indirekt auch den Personenverkehr und das ganze ö.V.-System schwächen. • Eine zusätzliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse ist insbesondere entlang der grossen Transitachsen, aber auch im gesamten ländlichen Raum höchst unerwünscht. Das bestehende Strassennetz (oft Kantonsstrassen, die durch die Dörfer führen) ist für zusätzlichen Lastwagenverkehr nicht geeignet. Der Kanton Uri lehnt es kategorisch ab, dass der Bund einerseits Milliarden in den Ausbau der Infrastrukturen für den internationalen Transitverkehr investiert, andererseits aber die flächendeckende Versorgung im Schienengüterverkehr systematisch abbaut - und gleichzeitig noch die LSVA erhöhen will! Aufgrund der gegebenen Distanzen zu den Märkten, der vorhandenen Branchenstruktur und den Bedürfnissen der Konsumenten in den "Randregionen" wird die geplante Erhöhung der LSVA die einheimische Wirtschaft besonders stark betreffen dies erst recht, wenn bei der Alternative Bahn ein Kahlschlag gemacht werden sollte.
1	VD	<p>De maniere générale, nous apportons notre appui à la prise de position commune du 22 septembre 2006 des conférences suisses des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et des directeurs cantonaux des transports publics. Nous réservons toutefois quelques divergences d'appréciation qui ressortent de notre préavis.</p> <p>Nous relevons toutefois l'absence de documentation concernant les modalités de la scission de l'actuelle loi sur les transports publics (RS 742.40) en la loi sur le transport des marchandises d'une part et la loi sur le transport de voyageurs d'autre part. La création de ces deux bases légales était en effet prévue dans le projet de Réforme 2 des chemins de fer, projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005 par les Chambres fédérales. En consultant le Recueil systématique du droit fédéral, la loi sur les transports publics serait toujours en vigueur.</p> <p>Situation et objectifs du canton de Vaud</p> <p>Le canton de Vaud n'est que marginalement concerné par le trafic nord-sud à travers les Alpes, notamment celui des poids lourds qui s'écoule principalement par l'axe du Gothard.</p> <p>Le Conseil d'Etat soutient la politique fédérale de transfert du trafic marchandises de la route au rail. A ce jour, la Suisse a conduit une politique exemplaire dans ce domaine en comparaison avec les pays voisins. Cette stratégie permet de maintenir une part importante de transports des marchandises par le rail. Cette politique contribue à freiner la surcharge des réseaux autoroutiers. De même le développement des trafics marchandises d'origine et à destination de la Suisse et internes doit être favorisé par la Confédération.</p> <p>Nous notons toutefois que les propositions relatives à la politique et aux mesures que la Confédération entend prendre concernant le développement du trafic ferroviaire marchandises intérieur suisse d'une part et d'origine ou à destination de la Suisse d'autre part ne sont guère développées dans ce rapport. Quelques considérations figurent dans le rapport explicatif en page 10 dans le chapitre 2.3 « Autres</p>

		<p>questions » et son paragraphe 2.3.1 « le trafic ferroviaire des marchandises en surface » (soit le trafic ne traversant pas les Alpes!) et en pages 20 et suivantes dans le paragraphe 3.1.5.2 «Répercussions de l'ouverture du marché des transports ferroviaires de marchandises ». A cet égard, le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à la Confédération de conduire une politique active dans ce domaine. Elle doit notamment mettre la pression sur Cargo CFF pour améliorer la qualité de ses prestations dans le secteur des wagons complets dont il détient une situation de quasi-monopole. Les réactions suscitées récemment suite au projet de réorganisation de ce trafic par Cargo CFF (projet « Focus ») montrent que des améliorations de productivité restent possibles sans démanteler ce trafic. Nous sommes certes conscients de la pression sur les prix qu'exercé la concurrence entre transporteurs et qui diminue les marges. Nous relevons surtout la nécessité de ne pas se limiter à la seule problématique du trafic nord-sud à travers les Alpes, mais aussi de viser le développement du trafic est-ouest, notamment entre la France et l'Italie, en valorisant l'axe Dijon – Vallorbe – Simplon – Italie. Nous attendons de la part de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux (CFF) que cet axe ferroviaire soit aménagé sans tarder pour permettre le transport des conteneurs sans limitation liée au gabarit des tunnels. Il est ainsi urgent d'adapter tous les tunnels de la ligne du Simplon entre Lausanne et Viège (notamment à Saint-Maurice et à Sierre) pour garantir la circulation de tous les trains marchandises.</p>
1	VS	<p>En préambule, nous considérons qu'un projet de cette importance aurait mérité une plus grande clarté dans la présentation et dans la structuration des différents éléments mis en consultation qui sont de portée différente. C'est ainsi que sur les 4 objets distincts et indépendants concernant le trafic de marchandises, 3 ont un caractère technique de mise à jour de dispositions concernant les transports de marchandises notamment en ce qui concerne la nouvelle loi sur les transports de marchandises, les adaptations apportées à la loi sur les voies de raccordement tenant compte notamment du principe du libre accès au réseau ferroviaire ainsi que l'abrogation de la loi de 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de la Poste Suisse et son remplacement par des dispositions sur la responsabilité introduite dans le loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) aux articles 40 b à 40 f nouveau. Ces 3 objets, selon les explications données, ont un caractère technique et visent à adapter le droit des transports aux exigences actuelles. Nous n'avons pas de remarques à formuler concernant ces textes et ils n'ont pas fait, de notre part, l'objet d'un examen juridique approfondi. Nous relevons toutefois l'absence de documentations concernant les modalités de la scission de l'actuelle loi sur les transports publics (RS 742.40), en loi sur les transports de marchandises d'une part et en loi sur les transports de voyageurs d'autre part. La création de ces 2 bases légales était, en effet, prévue dans la réforme des chemins de fer 2, projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005 par les Chambres fédérales. La loi sur les transports publics est, par conséquent, toujours en vigueur.</p> <p>L'aspect politique majeur concerne la nouvelle loi sur le transfert du trafic des marchandises qui remplace la loi existante et vise à actualiser les dispositions d'application de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes (article 84 de la constitution fédérale – CST).</p> <p>D'une manière générale, nous apportons notre appui à la prise de position commune du 22 septembre 2006 des Conférences suisses des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et des directeurs cantonaux des transports publics. Nous apportons également notre appui à la position coordonnée de la Conférence gouvernementale des cantons alpins et du Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) du 3 octobre 2006. Nous soutenons également la prise de position de l'Association Ouestrail d'octobre 2006.</p> <p>Situation et objectifs du canton du Valais</p> <p>Le canton du Valais est directement concerné par le trafic nord/sud à travers les Alpes notamment par le projet de la nouvelle transversale ferroviaire alpine NLFA Lötschberg ainsi que par la ligne du Simplon. Le Gouvernement valaisan réitère son soutien à la politique fédérale en faveur d'un meilleur équilibre entre le rail et la route et dans la perspective d'un développement durable des transports à travers les Alpes. Durant les 15 dernières années, le canton du Valais a collaboré activement tout d'abord à la décision de réalisation des NLFA en réseau, puis à la réalisation de la transversale du Lötschberg/Simplon dont l'ouverture est fixée au 09.12.2007. Alors même qu'aucune de ces transversales n'est aujourd'hui en exploitation, les résultats de la politique fédérale peuvent être qualifiés de positifs. Ils ont permis de</p>

		<p>maintenir une part importante des transports de marchandises par le rail. Cette politique doit s'appliquer également à l'ensemble des déplacements d'origine et à destination de la Suisse ainsi qu'internes à notre pays. La mise en service du Lötschberg de base dans moins de 14 mois créera une nouvelle dynamique dans la politique nationale et européenne des transports. Compte tenu des retards plus que probables dans la mise en exploitation de la transversale ferroviaire alpine du Gothard, le Gouvernement valaisan insiste pour que les capacités de l'axe Lötschberg/Simplon soient optimisées de manière à contribuer significativement à l'objectif inscrit dans la Constitution pour le trafic de transit à travers les Alpes. Les possibilités d'amélioration et d'optimisation des capacités de l'axe Lötschberg/Simplon sont loin d'être épuisées et doivent impérativement être planifiées, programmées et réalisées par étapes à court et moyen terme. Sur les 36 km de tunnel, par exemple, moins de 13 km seront exploités à double voie, alors que plus de 28 km ont été excavés au gabarit ferroviaire. Les 15,3 km excavés mais non équipés peuvent être aisément et rapidement aménagés. A la lecture de la documentation remise et des mesures complémentaires à mettre en place proposée, les potentialités de l'axe Lötschberg/Simplon semblent manifestement et étonnement ignorées ou, pour le moins, fortement sousestimées... Nous relevons, par ailleurs, la nécessité de ne pas se limiter à la seule problématique du trafic nord/sud à travers les Alpes mais aussi de viser le développement du trafic nord/ouest – sud/est notamment entre la France et l'Italie en valorisant l'axe Dijon – Vallorbe – Simplon – Italie de la ligne du Simplon. Nous attendons de la part de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux (CFF) que cet axe ferroviaire soit aménagé sans tarder pour permettre le transport des containers sans limitation liée au gabarit des tunnels. Il est ainsi urgent d'adapter, entre Lausanne et Viège, notamment les tunnels de St-Maurice, de Sierre et de la Raspille pour garantir la circulation de tous les trains de marchandises. Cet aménagement sera, par ailleurs, utile pour le transport de voyageurs puisqu'il permettra des circulations de trains à 2 étages par exemple.</p>
1	ZG	<p>Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik. Seit der Annahme des so genannten Alpenschutzartikels im Jahre 1994 haben die schweizerischen Stimmbürgerinnen und Stimmbürger mehrmals den Willen bekräftigt, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Das 1999 vom Parlament verabschiedete Verkehrsverlagerungsgesetz ist zeitlich bis spätestens Ende 2010 befristet. Mit dem Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz) soll das befristete Gesetz nun abgelöst werden. Im neuen Gesetz werden das Ziel der Verlagerung des Alpen querenden Güterverkehrs und die Rechtsgrundlagen für die notwendigen Massnahmen zu dessen Erreichung formuliert. Gleichzeitig werden im Gütertransportgesetz, im Bundesgesetz über die Anschlussgleise und Eisenbahnhaftpflichtrecht verschiedene Anpassungen beantragt. Dieses Vorgehen des Bundesgesetzgebers macht Sinn und wir unterstützen es.</p> <p>Wir unterstützen die Zielsetzungen der Verlagerungspolitik des Bundes. Wir hegen aber die Befürchtung, dass der Bund durch den Verlagerungsauftrag im Transitgüterverkehr den Personenverkehr, insbesondere den regionalen Personenverkehr, verdrängen könnte. An verschiedener Stelle im Bericht ist dieser latente Konflikt zwar erwähnt, er ist jedoch qualitativ und quantitativ nicht umschrieben.</p> <p>Die Zielsetzung der künftigen Verlagerungspolitik unterstützen wir teilweise. Im Bericht fehlen Aussagen über das Verkehrsaufkommen und die Belastung im Alpenraum durch den Gesamtverkehr. Wir stellen zudem fest, dass die Zielsetzungen sich fast ausschliesslich mit dem Transitgüterverkehr befassen. Ähnliche Zielsetzungen müssen aber auch für den nationalen Güterverkehr bzw. den Quell- und Zielgüterverkehr der Schweiz definiert werden. Die Ausführungen unter Ziff. 4.3 (S. 121 ff des Berichts) genügen unseres Erachtens nicht. Auf der Basis dieses Gesamtbilds können dann die einzelnen Ziele für den Transitgüterverkehr gewürdigt werden. Grundsätzlich sind wir jedoch mit der Stossrichtung der Verlagerungsziele einverstanden.</p>
1	ZH	<p>Obwohl der Auslöser beim alpenquerenden Transitverkehr liegt, umfasst die vorliegende Güterverkehrsvorlage auch den nationalen und internationalen Schienengüterverkehr. Ohne die grosse Belastung der gebündelt anfallenden Transitverkehre durch die Alpen zu negieren,</p>

		<p>muss festgehalten werden, dass die in der Schweiz erbrachten Fahrleistungen im Güterverkehr zu 73,8% den Binnenverkehr, zu 15,9% den Import- und Transitverkehr und lediglich zu 10,3% den Transitverkehr betreffen (Quelle «Leistungen der Sachentransportfahrzeuge», Ergebnisse der Erhebung 2003, Bundesamt für Statistik). Die politische Diskussion und auch die Güterverkehrsvorlage ist geprägt vom alpenquerenden Verkehr. Dabei besteht die Gefahr, dass der Güterverkehr im schweizerischen Mittelland und in den dicht besiedelten Agglomerationen zu wenig Beachtung findet. Wir lehnen deshalb die Aussage in Ziffer 4.3.2.3 der Güterverkehrsvorlage ab, wonach Projekte des nicht alpenquerenden Verkehrs einer tieferen Priorisierung zugeordnet werden. Für den Kanton Zürich ist entscheidend, dass das Engagement des Bundes im alpenquerenden Güterverkehr nicht auf Kosten des Güter- und Personenverkehrs in den dicht besiedelten Räumen des Schweizer Mittellandes erfolgt. Die Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Binnen-, Import- und Exportverkehrs ist für den Kanton Zürich, dessen Volkswirtschaft und die Erreichung seiner Luftreinhalteziele von grosser Wichtigkeit. Beispielsweise wird gegenwärtig im Rahmen der kantonalen Richtplanrevision der Modal-Split von Kies und Aushubtransporten sowie die Sicherstellung eines leistungsfähigen Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr (Gateway) diskutiert. Es sollen Trassees zu konkurrenzfähigen Bedingungen zur Verfügung stehen. Die Förderung von Anschlussgleisen soll wie vorgeschlagen fortgeführt werden. Wir fordern, dass der im Sachplan Verkehr enthaltene Gateway Limmattal als Anlage von nationaler Bedeutung behandelt und dessen Finanzierung auf Bundesebene geregelt wird. Nur so werden für die Schweiz ein leistungsfähiger Anschluss an die Seehäfen sichergestellt und das wachsende Verkehrsaufkommen im kombinierten Verkehr bewältigt. Ebenso verfolgt der Kanton Zürich das Ziel, dass mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels neu zwei stündliche Trassen für schnelle Verbindungen zwischen Zürich, dem Tessin und Mailand zur Verfügung stehen. Betreffend alpenquerenden Verkehr nehmen wir erfreut zur Kenntnis, dass die Verlagerungspolitik zu Erfolgen geführt hat, auch wenn die angestrebten Fristen nicht eingehalten werden können. Wichtige Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sind bereits umgesetzt (Einführung der LSV, Erhöhung der Gewichtslimiten). Die Weiterführung der Politik ist deshalb richtig.</p> <p>Generelle Zielsetzung Das Verkehrsverlagerungsgesetz soll mit einer Vorlage abgelöst werden, welche die eingeschlagene Politik weiterführt. Wir befürworten dies. Auf Grund der grossen Bedeutung des Import- und Exportverkehrs für die Schweiz können wir aber eine gegenüber dem alpenquerenden Verkehr tiefere Priorität für Terminalanlagen, die dem Binnen und Import- Exportverkehr dienen, nicht guthelassen. Insbesondere der im Sachplan Verkehr enthaltene Gateway im Limmattal soll prioritär behandelt werden. Dessen Finanzierung ist sicherzustellen.</p> <p>Unterstützen Sie die Zielsetzung der künftigen Verlagerungspolitik? Mit Fertigstellung der Westumfahrung Zürich und der Nationalstrasse N 4 durch das Knonaueramt sowie dem Autobahnzusammenschluss im Kanton Schaffhausen wird künftig auch der Kanton Zürich vermehrt vom alpenquerenden Strassenverkehr betroffen. Wir befürworten das Festhalten am Ziel von 650000 Fahrten pro Jahr, um die Zielsetzungen des Luftprogramms (Massnahmenplan Lufthygiene) einzuhalten. Zwar wird mit der laufenden Verschärfung der Abgasvorschriften auch bei den Lastwagen der Schadstoffausstoss vermindert werden. Ohne wirksame Massnahmen zur Begrenzung des strassengebundenen Güterverkehrs würden die technischen Fortschritte jedoch durch das zu erwartende Verkehrswachstum wieder zunichte gemacht. Auch aus energiepolitischer Sicht ist eine Senkung der Treibhausgasemissionen im Bereich des Güterverkehrs erstrebenswert. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass die Zielerreichung innerhalb der ursprünglich vorgesehenen Zeit unrealistisch ist. Da wichtige Elemente (LSVA, Einführung 40-Tonnenlimite) bereits umgesetzt sind, ist eine Stagnation bei der Verlagerung zu befürchten. Der Bericht zeigt zu wenig konkret auf, welche weiteren Massnahmen in welchem Umfang dazu beitragen, das Verlagerungsziel zu erreichen. Hier ist die Vorlage zu konkretisieren.</p>
1 / 5	RKGK SAB	Die Regierungskonferenz der Gebirgskantone (RKGK) umfasst die Kantone Graubünden, Tessin, Uri, Obwalden, Nidwalden, Glarus und Wallis. Im Gebiet der in der RKGK zusammengeschlossenen Kantone leben rund 930'000 Menschen. Die Fläche der RKGK-Kantone

	GR VS	<p>entspricht einem Anteil von 43 Prozent der Gesamtfläche der Schweiz. Die Stellungnahme ist im Übrigen in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für das Berggebiet (SAB) entstanden.</p> <p>Einerseits wird die formulierte Zielsetzung in Kapitel 4.1.1, wonach die Vorlage „zur Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz“ beitragen soll“, begrüsst. Andererseits wird in diesem Kapitel ein klares Bekenntnis zu den Zielen des Alpenschutzartikels vermisst.</p> <p>Die direkt betroffenen Regionen und Kantone erwarten vom Bund und insbesondere vom Bundesrat, dass er alles daran setzt, dass das Verlagerungsziel so rasch als möglich erreicht wird. Die Varianten, die nun (endlich) vorliegen, überzeugen uns nicht – wir erwarten eine schnellere Gangart.</p> <p>In den vorgelegten Unterlagen finden wir keine klaren Hinweise über die technischen Möglichkeiten, insbesondere allfällige Kapazitätsengpässe und –einschränkungen. Im Wissen, dass die Resultat der vom Parlament beschlossenen Studie KANSAS noch nicht vorliegen, müssen wir die Kapazitätsfragen am Schlussbericht „Alpenquerender Verkehr 2020“ von RapTrans und ProgTrans im Auftrag des Gotthardkomitees Zürich (10. Juni 2004) orientieren. Darin wird aufgezeigt, dass auch bei eingeschränktem Wirtschaftswachstum die Kapazitäten im Alpentransit sowohl auf Schiene wie auf Strasse in absehbarer Zeit knapp werden. Die Verlagerungsdiskussion darf nicht ohne die Beschleunigung in der Behebung der Kapazitätsengpässe auf der Schiene geführt werden. Diesbezüglich greift die Vorlage eindeutig zu kurz.</p> <p>Konflikt zwischen verdichtetem Personenverkehr und Güterverkehr: Zielkonflikt löst Fragen nach dem Vorrang des vertakteten Personenverkehrs aus und postuliert eine flexible Handhabung und Prioritätenordnungen. Dies kann für den zentralen Alpenraum zu fatalen Auswirkungen führen, denn aus rein technischen Überlegungen könnte die Flachbahn am Gotthard zu einem reinen Güterverkehrskorridor verleiten, was die Erschliessung des zentralen Alpenraums für den Personenverkehr gefährdet. Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass solche Lösungsansätze für uns inakzeptabel wären.</p>
2	CVP/PDC	<p>Le PDC suisse salue le projet législatif concernant le trafic des marchandises. Il soutient l'actuelle politique suisse du transfert, comme ancrée à l'article 84 de la Constitution fédérale, et ses principaux instruments en l'occurrence la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP), la modernisation de l'infrastructure ferroviaire avec les NLFA et la libéralisation du trafic ferroviaire des marchandises. La politique suisse des transports doit faire preuve de continuité et il est donc important de soutenir les efforts entrepris depuis la fin des années 90. Il s'agit tout de même d'éviter toute discrimination entre la promotion des transports ferroviaires et la taxation du trafic marchandises par la route. De plus, la position géographique de la Suisse en Europe nécessite une coordination étroite avec nos voisins européens, cette démarche de la Suisse doit être maintenue.</p> <p>Dans le projet de loi sur le transfert du trafic des marchandises, le PDC suisse se prononce en faveur de la variante 1 présentée dans le rapport du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'énergie et de la communication. En effet, nous estimons qu'il faut maintenir l'objectif de 650'000 courses de camions à travers les Alpes, tout en repoussant, de manière réaliste, sa réalisation à au plus tard deux années après la mise en service du tunnel de base du St-Gothard. Nous sommes également favorables à poser l'objectif intermédiaire à 1 million de camions d'ici à 2011. Différentes raisons justifient cette prise de position :</p> <p>Premièrement, il s'agit de respecter la volonté populaire et ainsi les articles 84 et 196, al. 1, 2, 3, 4 de la Constitution fédérale. L'objectif de limiter le transport par les routes de montagne est soutenu par le PDC suisse. Ensuite, il s'agit d'ancrer la politique des transports suisse dans la continuité. Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur le transfert en 2000, le nombre de courses de poids lourds traversant les Alpes a diminué de 14% (2005). En tonnage, il s'agit de deux tonnes de marchandises sur trois qui sont acheminées sur le rail. En même temps, le trafic des marchandises sur le rail à travers les Alpes a augmenté de 15% et le trafic combiné de plus de 50%. En comparaison internationale, la Suisse avec 65% des marchandises acheminées par rail et 35% par les routes alpines, se positionne nettement devant ses voisins européens, qui</p>

		<p>vivent une diminution des parts de marché du rail au détriment de la route. Cela démontre l'efficacité des mesures prises en Suisse afin de diminuer le trafic transalpin des marchandises. Il est donc important de soutenir cette démarche dans la durée afin d'atteindre l'objectif fixé. Le rapport du DETEC confirme que l'objectif d'un trafic routier transalpin de 650'000 camions ne peut pas être atteint en 2009 et qu'il est ainsi réaliste et nécessaire de le reporter à deux ans après l'ouverture du tunnel de base du St. Gothard. Nous saluons cette analyse réaliste de la situation.</p> <p>Enfin, la protection des Alpes passe par un ferroutage plus important du trafic de marchandises. Les mesures prises jusqu'à maintenant ont un impact positif pour l'environnement et la protection des Alpes. Le PDC souhaite que cet aspect continue de faire partie intégrante de la politique suisse des transports.</p>
2	EVP	<p>Das Schweizer Volk hat mit der klaren Annahme der Alpeninitiative den verbindlichen Auftrag erteilt. Die EVP verlangt, dass dieser Auftrag ohne „Wenn und Aber“ umgesetzt wird, und zwar mit der bisher immer wieder dem Volk versprochenen Reduktion der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf maximal 650'000 Fahrten pro Jahr. Die EVP empfindet es als ausserordentlich stossend und ärgerlich, dass das Verlagerungsziel innerhalb der vorgesehenen Fristen nicht erreicht werden kann und nun um Jahre hinausgeschoben werden muss. Die betroffenen Regionen dies- und jenseits des Gotthards haben damit noch viele zusätzliche Jahre der Verlärmung ihrer Täler und der übermässigen Luftbelastung vor sich.</p> <p>Mit der generellen Zielsetzung der Vorlage sind wir einverstanden. Sie erfüllt nichts anderes, als den vom Volk in die Verfassung geschriebenen Auftrag.</p>
2	FDP/PRD	<p>Le PRD rappelle son soutien à la politique de transfert approuvée à de nombreuses reprises par le peuple et les cantons. Le rapport tel que soumis à la consultation est toutefois insuffisant. De nombreux éclaircissements concernant la situation actuelle et la stratégie du gouvernement doivent être apportés dans le message.</p> <p>Le Conseil fédéral a reçu pour mandats constitutionnel et légal de mettre en oeuvre une politique de transfert avec des objectifs précis. Ces derniers n'ont pas été atteints. Il est prié d'expliquer les raisons d'un tel échec. Un bilan de la politique actuelle ainsi qu'un examen détaillé des mesures prises jusqu'ici est indispensable. Sur cette base, le Conseil fédéral est prié de présenter un projet fixant des objectifs réalistes. Le Conseil fédéral est par conséquent prié de présenter dans son message un objectif en termes de nombre de courses et de délais qu'il estime réaliste et réalisable.</p> <p>Le PRD exige que dans son message le Conseil fédéral :</p> <ul style="list-style-type: none"> - précise comment il a impliqué nos partenaires européens dans la mise en oeuvre de sa politique de transfert ; - précise sa stratégie internationale en la matière ; - élabore des systèmes favorisant l'exploitation dans le domaine du transport marchandises (aménagement des horaires, réduction du prix du sillon...) ; - fasse un inventaire précis de toutes les mesures prises jusqu'ici avec une évaluation des résultats ; - apporte toutes les précisions demandées dans notre prise de position. <p>Objectifs de la future politique de transfert / Bilan intermédiaire</p> <p>Les obligations de la Confédération: Selon le PRD le projet proposé par le Conseil fédéral se contente de décrire un problème, sans toutefois montrer les mesures permettant sa résolution. Alors que l'objectif constitutionnel a été adopté par le peuple et les cantons il y a plus de 10 ans et que la loi est en vigueur depuis de nombreuses années, le rapport ne fait pas de véritable inventaire précis de mesures adoptées. De plus, alors que l'objectif fixé par la législation ne sera pas atteint, les raisons de cet échec ne font l'objet d'aucune analyse approfondie. La non-implication de nos voisins dans ce processus est par exemple problématique. Le message devra fournir des indications plus précises</p>

concernant ces différents éléments. La politique de transfert se trouve dans une phase décisive. D'une part, nous nous approchons de 2009, année fixée pour la réalisation des objectifs. D'autre part, il paraît désormais acquis que l'objectif fixé (650'000 courses) ne sera pas atteint. Ce pilier de la politique des transports doit donc être repensé.

Le Conseil fédéral a un certain nombre de tâches à accomplir si les objectifs fixés dans les alinéas 1 et 2 de l'article 1 de la loi semblent compromis. Il doit fixer des étapes intermédiaires du transfert et prendre les mesures nécessaires ou les proposer à l'Assemblée fédérale. En cas de nécessité il propose des mesures supplémentaires. Elles doivent être prises aux niveaux national (collaboration avec les entreprises du secteur et les collectivités publiques) et international (collaboration européenne).

Dans le dossier des NLFA les derniers événements, dont entre autres les reports sur l'axe du Gothard, montrent que le Conseil fédéral s'est trop longtemps contenté d'un rôle de contrôleur. Ce manque de conduite politique doit être corrigé rapidement. Le message précisera comment le Conseil fédéral compte conduire politiquement ce dossier jusqu'à son aboutissement.

Mission accomplie ? A ce stade, la question centrale est de savoir si la mission a été accomplie. La réalisation de l'objectif de stabilisation est très discutée. L'ouverture aux véhicules de 40 tonnes a permis une amélioration de l'efficacité et le nombre de courses est difficilement chiffrable. Dans son dernier rapport, le Conseil fédéral estime que même avec l'adoption de nouvelles mesures, les objectifs légaux ne pourront pas être atteints. Il s'agit ici d'agir sur un marché complexe sur lequel l'influence extérieure est importante, ce qui réduit la marge de manoeuvre suisse. Il faut par conséquent fixer des objectifs réalistes.

Objectifs généraux du projet: Il convient de rappeler que la politique de transfert ne concerne **pas tout le territoire suisse mais le transit alpin**. De plus, ce projet a pour objectif de soutenir le chemin de fer et non de sanctionner la route. La fluidité du trafic des marchandises sur le rail doit être assurée, cela particulièrement aux frontières. La politique de transfert doit être conçue comme un processus de gestion du trafic marchandises et non comme la réalisation obligatoire d'objectifs chiffrés, par définition arbitraires. Un objectif réalisable et réaliste doit être formulé. Le PRD se prononcera sur un nombre de courses à atteindre lorsque tous les éléments permettant une décision crédible seront disponibles. Outre les activités sur la scène internationale (voir ci-dessous), les autorités doivent être actives sur plusieurs fronts. L'augmentation de la RPLP doit être adoptée jusqu'à la limite autorisée par l'accord bilatéral sur le transport terrestre. La poursuite de l'ouverture du marché du trafic marchandise est souhaitable. Il est de plus important que l'interopérabilité soit en tout temps assurée.

Mesures de la politique de transfert : un bilan mitigé et de nombreuses questions ouvertes: Un environnement européen en mutation
La politique de transfert a été décidée il y a plus d'une décennie. Le Conseil fédéral, et plus particulièrement le conseiller fédéral responsable du dossier des transports, doivent intensifier leur activité au niveau européen. Cette dernière a été négligée ces dernières années. Dans son rapport sur le projet législatif, le Conseil fédéral estime pouvoir trouver une entente avec ses partenaires européens concernant l'introduction de la bourse sur le transit alpin. Les motifs pour lesquels ce dialogue n'a pas été entamé plus tôt ne sont pas compréhensibles. Le message doit apporter des précisions à cet égard. La politique d'intégration européenne de la Suisse a pour objectif d'assurer une participation au marché intérieur de l'Union Européenne (UE). En matière de transport terrestre, la renégociation de l'accord en vigueur dans le but d'adopter de nouveaux instruments comporte des risques qu'il ne faut pas négliger (acquis concernant certaines interdictions de circuler entre autres). Lors de la conclusion de l'accord sur le transit terrestre, l'UE ne se composait pas encore de 25 membres. Avec l'élargissement, ce sont nettement plus de poids lourd que prévu initialement qui ont reçu le droit de transiter par notre pays. Lors des discussions avec ses partenaires européens, la Suisse doit leur rappeler les coûts et les efforts supplémentaires découlant de cette nouvelle situation. Cette capacité d'adaptation aux nouvelles réalités doit être considérée comme un atout lors de négociations. La Suisse doit faire valoir sa position centrale (axe de transit nord-sud). Le réseau d'accords bilatéraux constitue un système dont chaque dossier est une composante. Cet

		<p>argument de négociation a longtemps été négligé. L'élargissement de l'UE ayant modifié les équilibres économiques en son sein, une évaluation de son influence sur notre politique des transports est indispensable. C'est dans le courant du mois de juin que L'UE a révisé à mi-parcours le Livre blanc de la commission de 2001 sur la politique des transports et actualisé ses priorités en matière de transfert modal. Alors que le document initial prévoyait de renverser l'équilibre entre les modes de transports d'ici 2010, un nouvel accent est mis sur la co-modalité, ou utilisation optimale de tous les modes de transport. Le message devra contenir une analyse concernant ces derniers développements et leur incidence sur la Suisse.</p>
2	Grüne Partei	<p>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 (obwohl es 1993 auch zur Urner Standesinitiative, welche eine Verlagerungsfrist von 15 Jahren vorsah und parallel zur Alpen-Initiative von den Räten behandelt wurde, nein gesagt hatte). 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. Wird die Umsetzung des Alpenschutzartikels jetzt weiter hinausgeschoben, so ist das ein Vertrauensbruch und verfassungswidrig. Unsere zentralen Forderungen heissen deshalb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. I). Diese Forderung bekräftigen mit ihrer Unterschrift auch eine beachtliche Anzahl 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.) <p>Nein, wir sind mit der generellen Zielsetzung nicht einverstanden, soweit es sich um das GWG handelt. Aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 (vorbehaltlich 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 I BV nun generell geregelt). Eine genauere Begründung finden sich im Argumentarium (Argumente für den Verordnungsweg - Warnung vor dem Gesetzesweg) sowie im Referat von Prof. Heribert Rausch anlässlich der Pressekonferenz vom 26. Juni 2006. 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. 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). <p>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 aufgegleisten Massnahmen nicht erreicht werden kann, ist dem Bundesrat schon seit Jahren klar. Im Verlagerungsbericht 2004 hat er den auch zugegeben, dass die bisher ergriffenen Massnahmen „gemäss heutigem Kenntnisstand ohne zusätzliche Massnahmen</p>

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 lahmen 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 (Rapprans, progtrans: Alpenquerender Verkehr 2020) 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 Lastwagen pro Tag angeboten hat, bestreiten die SBB heute die in der FinöV-Vorlage angekündigten Kapazitäten nach Realisierung der NEAT am Lötschberg (15-20 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 650'00 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 ahn 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 einem Entscheid 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. unter Frage 3a unseren Vorschlag für die Schaffung eines Fonds). Angeblich fehlende Kapazitäten dürfen nicht als Vorwand für fehlenden Verlagerungswillen dienen. Der Auftrag zur Verlagerung besteht seit 12 Jahren!

		<p>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. 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 Transitkantone 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. 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, um auf die ändern 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.</p> <p>Für die Anpassung der Bussen gegen Regelverstösse im Strassentransport werden keine 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. Leider finden wir im Vernehmlassungsbericht keine konkreten Angaben, wann und wie diese Veränderungen vorgenommen werden sollen.</p> <p>Wie weit gilt das heutige Verkehrsverlagerungsgesetzes weiterhin? Mit dem 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 Nachfahrverbotes auf Gesetzesstufe geregelt und die Rechtsgrundlagen für die Verkehrslenkung (Dosiersystem) und die vermehrten LKW-Kontrollen (Schwerverkehrskontrollzentren) geschaffen wurden.</p>
2	Lega	<p>La Lega dei Ticinesi condivide gli obiettivi prefissati del progetto di traffico combinato strada-ferrovia, che prevede un miglior coordinamento del trasporto tramite il trasferimento del maggior numero di merci dalla strada alla ferrovia. Ravvisiamo però un'incongruenza fondamentale tra gli obiettivi strategici e le capacità operative di tale progetto.</p> <p>Infatti, la visione "dopo Alptransit" non è chiara. La NTFA servirà anche al traffico persone, quindi la valutazione reale della capacità di assorbimento del traffico merci (attualmente su strada) da parte delle NTFA manca sostanzialmente (o perlomeno non viene esplicitato).</p> <p>La questione traffico merci vs. traffico persone dovrà poi trovare un'adeguata soluzione - dopo l'apertura della NTFA del Gottardo - a sud di Biasca. Se il tunnel del Ceneri è confermato, i collegamenti ferroviari e i tracciati da Vezia direzione Italia non lo sono.</p> <p>Difficilmente si potrà far passare, anche se per alcuni anni soltanto, un maggior numero di treni merci sulla via ferrata del Cadenazzo-Magadino-Luino, idem per i treni passeggeri via Bellinzona-Lugano-Chiasso. L'assenza di certezze per una rete ferroviaria moderna e completa, nel senso dei collegamenti a sud, rende difficile la comprensione del progetto sottoposto in consultazione. Una mancanza di chiarezza che oltremodo non favorirà il dibattito politico lanciato dall'UDC sui costi e il finanziamento delle NTFA. Questi interrogativi di</p>

		<p>fundamentale importanza per il Ticino non trovano nel documento strategico una loro risposta. Bisogna poi tener conto dello stato d'avanzamento dei lavori presso i nostri partner esteri, Italia in primo luogo. L'indecisione di base su dove portare le merci via rotaia da parte italiana è un freno al progetto presentato, giacché fintanto non sarà chiaro dove entreranno da sud le merci, non potremo da parte nostra affrontare la tematica in maniera operativa.</p> <p>Siamo altresì contrari a che il traffico interno su strada venga ulteriormente penalizzato con aumenti di tasse di circolazione e sul traffico pesante. A pagarne le conseguenze saranno - in ultima analisi - i consumatori e non i trasportatori. In questo senso sosteniamo le osservazioni dell'ASTAG in questo senso. In tal senso, pur condividendo gli obiettivi fondamentali, non possiamo avallare un progetto di legge privo di visioni e strumenti operativi realistici per un coordinamento del traffico merci attraverso la Svizzera.</p>
2	SP	<p>Die SP erinnert an Artikel 84 BV und auch an Art. 196 BV - die Übergangsbestimmung zu Artikel 84 BV, die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach der Annahme der Volksinitiative zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr abgeschlossen sein.</p> <p>Eine Nichteinhaltung dieses Ziels ist verfassungswidrig und erfordert eine Volksabstimmung. Die SP erinnert den Bundesrat an den Verfassungsauftrag. Wir erinnern den Bundesrat auch daran, dass er gemäss Alpenschutzartikel Auftrag und Kompetenzen hätte, selber die nötigen Verlagerungsmassnahmen auf dem 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 generell geregelt). Die SP fordert, dass die Politik der Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene konsequent weitergeführt wird mit dem Ziel einer Reduktion der Fahrten pro Jahr auf 650'000 bis 2009. Mehr Güter auf die Bahn ist ein Ziel, das weiterhin verfolgt und mit griffigen Massnahmen unterstützt werden muss. Die Verlagerungspolitik entspricht auch dem Volkswillen: Diese wurde von Volk und Ständen mehrfach bestätigt.</p> <p>Die vermeintlich fehlenden Kapazitäten können aus Sicht der SP nicht als Grund dafür angeführt werden, dass das Verlagerungsziel nach dem Willen des Bundesrats so weit nach hinten geschoben werden soll. Wir sind vielmehr der festen Überzeugung, dass die möglichen Kapazitäten nicht umfassend ausgenützt werden. Wir fordern deshalb eine seriöse Berechnung der effektiven Kapazitäten und deren volle Ausschöpfung.</p> <p>Die SP anerkennt die Bemühungen des Bundesrats, mit Massnahmen, wie sie in Variante 1 festgehalten sind, die Verlagerung voranzutreiben. Zentral und prioritär zu behandeln sind für uns die folgenden Massnahmen: Vergabe von Durchfahrtsrechten, Alpentransitbörse - im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik im Alpenbogen; Verschärfung des Vollzugs der sicherheitsrelevanten Vorschriften (z.B. Arbeitsvorschriften), Intensivierung der Strassenverkehrskontrollen, koordiniertes Vorgehen der Kantone.</p> <p>Namentlich begrüsst die SP auch: die Anhebung der LSVA im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik im Alpenbogen; Fortsetzung und Konzentration der finanziellen Förderung des kombinierten Verkehrs; Sicherung ausreichender Terminalkapazitäten im In- und Ausland; Qualitätsmassnahmen; Ausbau der Kapazitäten der Rollenden Landstrasse als Flankierung der Alpentransitbörse. Der Verlagerungszeitpunkt aber ist viel zu spät angesetzt. Am Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten pro Jahre bis 2009 ist festzuhalten.</p>
2	SVP	<p>Eine neue Vorlage soll nicht losgelöst von allen Realitäten erfolgen, sondern hat sich auf konkrete Verhandlungen mit der EU zu stützen. Wunschvorstellungen einer kohärenten Verkehrspolitik im Alpenbogen nützen uns nichts, wenn die Realität eine andere ist. Für den Erlass</p>

		<p>eines Gesetzes müssen wir auf Tatsachen basieren können. Diese Grundlagen sind endlich zu erarbeiten. Wir haben aufgrund von Annahmen und Halbwahrheiten schon Hunderte von Millionen in die Verlagerung investiert und stellen fest, dass diese gescheitert ist. Die SVP ist nicht bereit, einmal mehr die Wunschvorstellungen des Departements in ein Gesetz zu giessen und nachher die Steuerzahler dafür zur Kasse zu bitten.</p> <p>Die Verlagerungspolitik hat sich strikte an den Verfassungsauftrag von Grenze zu Grenze zu halten. Eine über den Auftrag hinausgehende Interpretation und einer damit verbundenen weiteren Verschleuderung von Steuergeldern ist vehement entgegenzutreten. Es kann nicht das Ziel sein, einen Wirtschaftszweig wie den Schienengüterverkehr vollständig von Staatsgeldern abhängig zu machen. Vielmehr müsste für diesen Verkehr eine stärkere Kostenbeteiligung der EU geprüft werden.</p> <p>Die SVP vermisst in der Vernehmlassungsvorlage vertiefte Analysen, wie die eingesetzten Mittel (Bestellung von Zügen, Trassenpreisverbilligung, Förderung von Terminals etc.) gewirkt haben, d.h. wie viel sie zur Verkehrsverlagerung beigetragen haben. Anstatt die Frage der Subventionseffizienz anzusprechen, verlangt der Bericht einfach von allen Mitteln mehr: mehr Trassenpreisverbilligung, mehr bestellte Züge, mehr rollende Landstrasse. Eine solche Politik ist konzeptlos. Es ist nicht einzusehen, weshalb einmal mehr ein sprichwörtlicher schweizerischer Sonderzug in der Verlagerungspolitik gefahren werden soll. Eine Verlagerungspolitik hat nur Erfolg, wenn sie in den Kontext einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik eingebettet ist. Dabei die Wunschvorstellungen des Departements einer realistischen Lagebeurteilung zu weichen.</p> <p>Die Vernehmlassungsvorlage ist ein vollkommen verfehelter Versuch, die Verkehrsverlagerung voranzutreiben. Anstatt sich auf den Erlass von wirtschaftsfreundlichen Rahmenbedingungen zu konzentrieren und sich an einem Rentabilitätsziel zu orientieren, werden viele der bisher schon weitgehend wirkungslosen Subventionssysteme noch ausgebaut und bestehende Fehlanreize zementiert. Die SVP fordert, dass sich der BR auf den Verfassungsauftrag beschränkt und nur den alpenquerenden Gütertransitverkehr in die Vorlage einbezieht.</p>
3	Bauernverband	Der Schweizerische Bauernverband SBV ist mit dem grundlegenden Ziel der Vorlage, der Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs auf die Schiene und der Sicherstellung eines flächendeckenden Service Public grundsätzlich einverstanden. Der vorliegende Bericht stellt eine ausreichende Grundlage dar, um den politischen Prozess der Diskussion über die langfristige Zielerreichung und die damit verbundenen finanziellen Konsequenzen zu starten.
3	CP	Oui, dans la mesure où ceux-ci visent à rendre le rail plus compétitif sans pour autant discriminer la route; ces deux modes devant absolument être considéré comme complémentaire.
3	economies uisse	<p>economiesuisse ist mit der Weiterführung der Verlagerungspolitik gestützt auf Art. 84 BV (Alpenschutzartikel), wie sie vom Volk gewünscht und wiederholt bestätigt wurde, grundsätzlich einverstanden.</p> <p>Die finanzpolitischen Überlegungen werden in dieser Vorlage aus Sicht unserer Mitglieder zu wenig präzise dargelegt. Dazu die Chambre valaisanne de commerce et d'industrie: "Nous regrettons l'absence d'une analyse coûts-bénéfices dans le rapport soumis à la consultation. Une telle analyse aurait permis de mieux cerner les taux de transferts désirables en fonction de l'engagement de la Confédération."</p>
3	SGB	Der SGB ist damit einverstanden, soweit die Ziele an der vollständigen Verlagerung des Gütertransitverkehr auf die Schiene festhalten. Wir kritisieren aber die ungenügende Umsetzung. Mit geeigneten betrieblichen und finanziellen Massnahmen ist das Ziel schneller erreichbar. Es ist zu wenig zielstrebig, wenn immer mehr auf die NEAT und erst noch Jahre nach Eröffnung verwiesen wird. Schon die bestehende Infrastruktur ist besser zu nutzen und kann mit möglichem Produktivitätsfortschritt die nötigen 25% mehr Transportvolumen auf die Schiene bringen.
3	transfair	Nur sehr bedingt. Zwar wird bezweckt, die bisher geltende Verlagerungspolitik weiter zu verfolgen bzw. dafür eine neue Rechtsgrundlage zu schaffen. Dabei wird wenig revolutionär das gemacht, was aus heutiger Sicht möglich ist. Ausser acht gelassen wird, dass der gegen den

		<p>Willen von Bundesrat und Parlament eingeführte Alpenschutzartikel an sich etwas Revolutionäres war: Es ist heute über die Schweiz weit in die EU hinaus anerkannt, dass der Schwerverkehr auf der Strasse nicht ohne Schranken bleiben darf, sondern nicht nur aus Umweltschutzgründen zu bändigen ist. Es würde der Schweiz gut anstehen, den ursprünglichen Gedanken des Alpenschutzartikels weiter zu entwickeln und wieder einmal etwas Revolutionäres zu wagen. Nachfolgende Generationen nicht nur in der Schweiz, sondern in allen Alpenländern wüssten es zu danken. Aufgrund dieser Überlegungen ist es schade, dass die in Ziffer 4.2.3.6 erwähnte alternative Massnahme insbesondere aus Angst vor Retorsionsmassnahmen der EU nicht ausgearbeitet und zumindest in die Vernehmlassung gegeben wurde. Zudem wird die Vorlage etwas gar stark vom Fokus auf die Lage des Bundeshaushalts belastet. Zwar ist es richtig, dass die finanziellen Auswirkungen der verschiedenen Varianten auszuarbeiten sind. Aber die Wertung hätte durchaus den Vernehmlassungsteilnehmern überlassen werden können.</p>
3	Travail.Suisse	<p>Si nous sommes d'accord avec l'objectif du transfert des marchandises de la route vers le rail, nous estimons, en revanche, que le projet ne répond pas complètement - même la variante 1 - à l'objectif fixé par la Constitution et la loi d'exécution qui prévoit au maximum 650'000 courses de camions transalpines au plus tard en 2009.</p> <p>Travail.Suisse n'accepte pas que des considérations de politique financière - d'autant plus que les finances de la Confédération se portent beaucoup mieux suite à la forte reprise économique - viennent justifier un si long report du moment de la concrétisation prévue du transfert (en 2017, deux ans après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard).</p> <p>Travail.Suisse est toutefois conscient que, au vu des conditions-cadres actuelles concernant la route et le rail, l'objectif de 650'000 courses ne saurait être atteint en 2009. Il faut toutefois tout mettre en œuvre pour que l'on s'approche le plus possible de l'objectif de 650'000 courses. Ainsi, l'objectif intermédiaire (moins de 1 million de courses en 2011) doit être obligatoire. Travail.Suisse propose aussi que l'on rende cet objectif intermédiaire plus ambitieux en le fixant à 800-850 mille courses. Pour y arriver, il faut introduire le plus vite possible la bourse de transit alpin et investir dans les infrastructures ferroviaires, en particulier dans les terminaux pour l'indispensable développement du trafic combiné.</p>
4	Alpen-Initiative VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umwelt- schutz; WWF; pro natura umverkehr	<p>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 (obwohl es 1993 auch zur Urner Standesinitiative, welche eine Verlagerungsfrist von 15 Jahren vorsah und parallel zur Alpen-Initiative von den Räten behandelt wurde, nein gesagt hatte). 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.</p> <p>Wird die Umsetzung des Alpenschutzartikels jetzt weiter hinausgeschoben, so ist das ein Vertrauensbruch und verfassungswidrig. Unsere zentralen Forderungen heissen deshalb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 eine beachtliche Anzahl Mitglieder und SympathisantInnen der Alpen-Initiative in der „Volkvernehmlassung“, die wir parallel zur offiziellen Vernehmlassung gestartet haben (Die Unterschriften werden im Verlauf des Herbstes dem Bundesrat übergeben werden). <p>Nein, wir sind mit der generellen Zielsetzung nicht einverstanden, soweit es sich um das GWG 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</p>

(vorbehaltlich 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 sich im Argumentarium (Argumente für den Verordnungsweg - Warnung vor dem Gesetzesweg) sowie im Referat von Prof. Heribert Rausch anlässlich unserer Pressekonferenz vom 26. Juni 2006. (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. 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 aufgegleisten Massnahmen nicht erreicht werden kann, ist dem Bundesrat schon seit Jahren klar. Im Verlagerungsbericht 2004 hat er den 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 lahmen 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 (Rapprans, progtrans: Alpenquerender Verkehr 2020) 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

Schienenetz. 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 Lastwagen pro Tag angeboten hat, bestreiten die SBB heute die in der FinöV-Vorlage angekündigten Kapazitäten nach Realisierung der NEAT am Lötschberg (15-20 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 650'00 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. unter Frage 3a unseren Vorschlag für die Schaffung eines Fonds). 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. 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 Transitkantone 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. 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 LSWA vorgehen, um auf die ändern 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 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. 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 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.
4	SEV	Wir unterstützen das generelle Ziel der Verkehrsverlagerung. Die Zielsetzung wurde mit der Annahme der Alpeninitiative vorgegeben. Die Politik hat diesen Verfassungsauftrag nun zügig umsetzen, daran gibt es nichts zu rütteln. Wir sind vielmehr erstaunt, dass die Vorlage diesen Auftrag in Frage stellen will. Es ist wichtig, dass die Schweiz an dieser langfristigen Strategie festhält und keine falschen Signale nach Europa aussendet. Eine Aufweichung und eine Infragestellung der Ziele der Verkehrsverlagerung lässt Unsicherheiten aufkommen. Die Politik der Schweiz muss aber kohärent und auf Dauer angelegt werden. Die Umstellung der Logistikkonzepte der Wirtschaft kostet Geld und braucht deshalb eine klare Kontinuität. Ansonsten werden wir nie eine wirkliche Verlagerung erreichen.
4	Gotthard	Das Gotthard-Komitee, als Interessengemeinschaft zur Förderung eines umweltgerechten Gotthardverkehrs, begrüsst die Bestrebungen des Bundes zur Verlagerung des internationalen alpenquerenden Transitverkehrs auf das Schienennetz. Ebenso unterstützt das Gotthard-Komitee die Massnahmen zur Förderung der Gotthard-Achse als wichtigste Nord-Süd-Verbindung über und durch die Alpen auf nationaler und internationaler Ebene und den weiteren optimalen Ausbau der Verkehrsverbindungen von Grenze zu Grenze durch den Gotthard, unter Berücksichtigung einer sinnvollen Verkehrsaufteilung zwischen Schiene und Strasse. Weil die dem Gotthard-Komitee angeschlossenen Mitgliedskantone und Wirtschaftsverbände in unterschiedlicher Art vom alpenquerenden Güterschwerverkehr betroffen sind, nimmt es in seiner Stellungnahme insbesondere zu den übergeordneten Zielsetzungen Stellung und verweist im Zusammenhang mit der Beantwortung des Fragenkataloges auf die Stellungnahme der einzelnen Kantone.
4	UNIL	L'art. 84 al. 2 Cst. est impératif et ne laisse que peu de marge de manoeuvre, en contraignant la Confédération à transférer l'ensemble du trafic de transit des marchandises de la route au rail. Or, le projet ne prévoit pas un passage complet de la route au rail, mais un objectif (difficile à atteindre, d'ailleurs, semble-t-il) de 650'000 courses de camions subsistant encore sur les routes alpines. Ce chiffre de 650'000 courses de camions admises sur les routes est tiré de l'actuelle loi sur le transfert du trafic approuvée le 8 octobre 1999 (RS 740.1). Dans le message du Conseil fédéral relatif à cette loi (FF 1999 5440 ss), il est fait état de l'impossibilité de respecter le mandat constitutionnel, interprété «littéralement», de telle sorte que seul est concevable le transfert d'une part importante du trafic de transit de marchandise de la route au rail. C'est à cette occasion que le chiffre de 650'000 courses autorisées sur la route a été déterminé, objectif à atteindre progressivement, sans que l'on sache si cet objectif tient compte concrètement des effets sur l'environnement. Dans le projet actuel, il est simplement fait renvoi à l'interprétation faite de l'art. 84 Cst. lors de l'adoption de la loi sur le transfert du trafic. On en prend acte, cependant, il faut constater ici une distorsion entre le texte du mandat constitutionnel et celui du projet de loi. A tout le moins aurait-on pu s'attendre à ce que l'on justifie le chiffre résiduel de 650'000 courses de camions admis sur les routes, eu égard à l'objectif de protection de l'environnement à atteindre (art. 84 al.1 Cst.). Or, il n'en est rien. La protection de l'environnement est considérée comme satisfaite par la valeur cible à atteindre de 650'000 courses de camions/année, sans que l'on puisse préciser exactement si ce chiffre permettra réellement une protection de l'environnement, tant eu égard aux valeurs limites d'immissions à respecter qu'eu égard au principe de prévention (p. 49 ss et 67 ss du rapport). Certes, les endroits où les valeurs limites en matière de protection de l'air sont dépassés impliquent diverses sources d'émissions, notamment l'industrie. Cependant, il ne paraît pas compatible avec les exigences de la protection de l'environnement de se limiter à fixer un quota maximum de transit pour des véhicules particuliers (les camions), sans que l'on puisse apprécier les effets réels d'une telle mesure dans son ensemble. Le chiffre de 650'000 courses représente pratiquement la moitié du nombre de courses actuelles, selon le tableau figurant en p. 53 du texte du rapport en consultation. Et l'impact environnemental des camions est particulièrement important par rapport aux autres sources d'émissions (rapport, p.

		<p>49, ss). Dans ces conditions, il n'est pas satisfaisant que le projet de loi ne prévoie aucune disposition invitant à réduire le chiffre de 650'000 courses si les normes en matière de protection de l'environnement devaient être dépassées.</p> <p>L'article 1: on propose ainsi un alinéa 3 formulé de la manière suivante: "<i>Le Conseil fédéral peut prendre en tout temps des mesure complémentaires ou plus sévères que celles prévues à l'article 3 de la loi, si la protection de l'homme, des animaux, des plantes et des espaces vitaux, l'exige, les dispositions de la législation sur la protection de l'environnement étant réservées. Une limitation quantitative des émissions peut notamment être prévue à cet égard</i>".</p> <p>L'article 3: Il est correct de considérer que désormais, les courses du trafic intérieur, d'importation et d'exportation doivent être intégrées de la même manière que les courses en transit dans le chiffre précité de 650'000 courses, à la différence de ce que prévoit l'actuelle loi sur le transfert du trafic.</p> <p>Dans la ligne de ce qui est précisé à l'article 1, il conviendrait d'ajouter à l'alinéa 1 ce qui suit: <i>"pour le trafic de marchandises traversant les Alpes par les routes de transit, l'objectif est de 650'000 courses au maximum par année. Ce chiffre peut être réduit si les exigences de la protection de l'environnement l'exigent. Le Conseil fédéral fixe les conditions et modalités à cet égard"</i>.</p>
4	SBB	Die SBB ist mit den allgemeinen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden.
4	BLS	<p>BLS Cargo steht vollumfänglich hinter dem Verfassungsauftrag und auch voll hinter der bisherigen Ausrichtung der Verkehrspolitik (Zielsetzungen, Instrumente) und richtet ihre eigenen Aktivitäten gänzlich darauf aus. Für BLS Cargo war immer klar, dass die Verlagerungserfolge sich nur durch die Kombination der Umsetzung der grossen Infrastrukturvorhaben NEAT Lötschberg (2007) und NEAT Gotthard (2015) gemeinsam mit den weiteren verkehrspolitischen Instrumenten - bahnseitigen und strassenseitigen - einstellen können.</p> <p>Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass im Rahmen der Verkehrsverlagerung jedes der drei Beförderungssysteme konventioneller Wagenladungsverkehr (WLV), unbegleiteter Kombierter Verkehr (UKV), Begleiteter Kombierter Verkehr (RA) angemessen behandelt wird. Eine einseitige bzw. ungleiche Förderung nur eines Segmentes erachten wir als nicht zielführend, sondern unter Umständen sogar als kontraproduktiv. Eine einseitige Förderung der RA und des UKV führt unweigerlich zu einer Verlagerung zum Nachteil des WLV, der nach wie vor einen nicht unwesentlichen Anteil am Güterverkehr ausmacht. Eine erfolgreiche Verlagerungspolitik findet nur statt, wenn sich KV; WLV und RA sinnvoll ergänzen.</p>
4	RAIpin	Ja. Wir unterstützen die Sicherstellung eines leistungsfähigen Angebots im internationalen Güterverkehr durch die Schweiz und sind klar für die Weiterführung des erfolgreich eingeleiteten Verlagerungsprozesses im alpenquerenden Güterverkehr.
4	Pro Bahn	Pro Bahn unterstützen die im Grundsatz dargelegten Ziele voll und ganz.
4	ASTAG	<p>Grundsätzlich begrüsst es der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG, dass der Bundesrat die Verlagerungspolitik neu ausrichten will. Nebst dem verfassungsrechtlichen Auftrag zur Verlagerung des grenzüberschreitenden, alpenquerenden Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und dem im alten Verkehrsverlagerungsgesetz festgeschriebenen Auftrag, eine Ausführungsgesetzgebung vorlegen zu müssen, macht es auch aus transportwirtschaftlichen und praktischen Gründen Sinn, den grenzüberschreitenden Transitverkehr über längere Distanzen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Wir stehen deshalb hinter dem Verfassungsauftrag!</p> <p>Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG ist mit dem grundlegenden verkehrspolitischen Ziel der Vorlage, der Gewährleistung eines leistungsfähigen und attraktiven Angebots im schweizerischen und internationalen Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Bericht des Bundesrates, S. 34) grundsätzlich einverstanden. Ebenso unterstützen wir die damit konkreter angestrebte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von Grenze zu Grenze (gemäss Alpenschutzartikel).</p>

		<p>Eine Ausdehnung dieser grundlegenden Zielsetzung auf den Gütertransport in der Fläche lehnen wir jedoch strikte ab. Zur Begründung verweisen wir insbesondere auf den Bericht des Bundesrates, der einen weitergehenden Verlagerungsauftrag ebenfalls klar ausschliesst. Demnach besteht „für eine flächendeckende Versorgung mit Schienengüterverkehr (...) in der Schweiz kein Verfassungs- oder Gesetzesauftrag. Der Schienengüterverkehr ist grundsätzlich nicht Bestandteil der Grundversorgung.“ (S. 24). Ebenso spricht sich die ASTAG konsequent gegen einige der zur Zielerreichung genannten Massnahmen (Ausbau der RoLa, Alpentransitbörse) aus.</p> <p>Die Neuausrichtung der Verlagerungspolitik ist auch als Korrektur der bisherigen Politik sinnvoll. Dies vor allem, weil einige der bisher ergriffenen Massnahmen die gewünschte Wirkung verfehlt haben, was sich negativ auf die Resultate des Verlagerungsprozesses ausgewirkt hat und stattdessen strassenseitig Zwangsmassnahmen notwendig waren.</p>
4	ACS strasse- schweiz; AGVS auto- schweiz	Ohne die Abwicklung eines erheblichen Anteils des Güterverkehrs auf der Strasse geht es nicht (insbesondere im Binnenverkehr). Deshalb wird die generelle verkehrspolitische Zielsetzung der Güterverkehrsvorlage bzw. das oberste verkehrspolitische Ziel der Vorlage zur Gesetzgebung für den Güterverkehr - namentlich die Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz - als einseitig sowie das Gebot der Nachhaltigkeit verletzend (offensichtlicher Primat der Ökologie) zurückgewiesen.
4	RoutiersSuisse	<p>Die Verlagerung des alpenquerenden Transitgüterverkehrs auf die Schiene wird befürwortet. Einerseits machen Eisenbahntransporte auf langen Distanzen durchaus Sinn, andererseits behalten wir auf diese Weise Kapazitäten für Verteilerverkehr frei. In den letzten Jahren haben wir aber immer wieder festgestellt, dass Verkehrsverlagerung vor allem im Schweizer Binnenverkehr gefördert wurde. Dies ist wohl vor allem aufgrund mangelndem Erfolg bei der Verlagerung des Transitverkehrs entstanden.</p> <p>Wir befürworten, wenn die Bahn ihre Kräfte auf den Transitverkehr konzentriert und die Subventionen nicht im Binnentransport verschleudert. Verlagerung lässt sich nur beschränkt durch Kontrollschikanen beim Strassentransport erreichen. Kontrollen im Sinne der Verkehrssicherheit und zur Eindämmung von ungleichem Wettbewerb sind sehr sinnvoll und begrüssenswert. Verkehrsverlagerung im Transitgüterverkehr lässt sich nur durch Abstimmung mit Nachbarländern und der EU erreichen. Wir haben aber sehr grosse Befürchtungen, dass die Verkehrskonzepte der EU die NEAT zu wenig oder gar nicht berücksichtigen und wichtige Anschlüsse fehlen. Es ist damit zu rechnen, dass die EU weitere 15 bis 20 Jahre braucht, um die Vorteile der NEAT richtig zu nützen. Wer für die Verlagerung nach Eröffnung der NEAT den Lastwagenverkehr kontingentieren will, trifft primär den Binnenverkehr und die eigene Wirtschaft. Die Einschränkung hat für uns selbst bedeutend grössere Auswirkungen.</p>
4	VESTRA SBV InfrastrukturStrasse	Mit der unter Ziffer 3.3 des Berichts umschriebenen generellen Zielsetzung sind wir mit einer Ausnahme einverstanden. Der in Absatz 2 beschriebene "erfolgreich eingeleitete Prozess der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene" hat aus der Sicht der unterzeichnenden Organisationen der Bauwirtschaft bei weitem nicht die erwünschten Resultate gebracht.
4	TCS	Le TCS approuve le principe du transfert de la route au rail du seul trafic de transit (trafic transalpin) des marchandises. Dans ce cadre, il s'oppose toutefois à un subventionnement "arrosoir" du rail (mesures de transfert) qui n'a jusqu'ici pas déployé d'effets substantiels. Le TCS rappelle à cet égard que les chiffres relatifs au transfert présentés dans l'introduction du rapport explicatif ne permettent pas de conclure à un succès de la politique de transfert opérée ces 5 dernières années. Au contraire, il convient de relever que les parts modales du transport marchandises de transit ont clairement évolué en faveur de la route (45% de marchandises transportées en plus contre 15% en plus pour le rail depuis 2000). Cette progression du transport routier, en dépit d'un recul de 14% du nombre de courses de camion, dû pour l'essentiel à l'introduction de la RPLP et à la hausse à 40t de la limite de poids autorisée, montre bien les limites de la politique de promotion du transfert

		<p>suivie jusqu'ici. Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet? Non, car ces objectifs ne sont clairement pas en phase avec les dispositions de l'accord sur les transports terrestres.</p>
4	VöV	<p>Der vorliegende Bericht gibt eine ausgezeichnete Übersicht über die aktuellen Fragen und Probleme des alpenquerenden Güterverkehrs in der Schweiz. Er bildet ausserdem ein äusserst wertvolles historisches Nachschlagewerk. Wir teilen die Auffassung der Autorinnen und Autoren des Berichtes, dass die Ziele der Schweizer Verkehrspolitik, nämlich die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, vor allem im alpenquerenden Verkehr, anhaltend dringlich ist. In der Konsequenz ergibt sich daraus sowohl für den Bericht wie auch für uns die Notwendigkeit, diese Verlagerung mit entsprechenden Massnahmen und Anreizen zu unterstützen, wozu auch öffentliche Mittel einzusetzen sind. Wir sind mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden. Im Detail abweichende Teilziele und dazu notwendige Massnahmen werden in der Beantwortung der Fragen 2 bis 4 erläutert.</p>
4	Hupac	<p>Hupac fordert Kontinuität: Angesichts des sich klar abzeichnenden Erfolgs der Massnahmen zur Verlagerung des transalpinen Güterverkehrs in der Schweiz von der Strasse auf die Schiene - 14 Prozent weniger Lastwagen durch die Alpen seit dem Jahr 2000 und gleichzeitige Steigerung des kombinierten Verkehrs um 50 Prozent - gefährdet eine Reduktion der Fördermittel die bisherigen Resultate und verhindert die vom Schweizer Stimmvolk langfristig gewünschte Entwicklung. Europas verladende Wirtschaft richtet sich zur Zeit auf den kombinierten Verkehr (KV) aus. Die Halbierung der Betriebsbeiträge, wie sie in der Variante 2 des Berichts ab 2011 bis 2017 vorgeschlagen wird, ist für Hupac ein völlig falsches Signal. Bis zur Eröffnung der Flachbahn durch den Gotthard in rund zehn Jahren benötigt die Schiene finanzielle Unterstützung in der heutigen Grössenordnung, um im Wettbewerb mit der Strasse mithalten zu können. Nur so ist das ambitionierte, in der Verfassung festgelegte Verlagerungsziel je zu erreichen. Hupac ist mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden. Die Gesetzesvorlage schafft Klarheit. Sie gibt eindeutig Aufschluss, wie die Verkehrsverlagerung nach der ersten Periode 2000-2010 politisch getragen wird. Dies ist die zentrale Grundlage für alle Investitionsentscheide.</p>
4	Cargo Forum	<p>Der in der Vorlage enthaltene Analyse zum Binnenverkehr stimmen wir nicht zu, da sie weder die längerfristigen Folgen der Bahnreform 1/LSVA 3. Stufe noch die überfällige Bahnreform 2 und insbesondere Reduktion der Trassenpreise berücksichtigt. Wir fordern, dass die in der Bahnreform 2 verpasste Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Güterverkehr im Rahmen dieser Vorlage nachgeholt wird. Wir legen schliesslich Wert auf die Feststellung, dass die verladende Wirtschaft die Subvention des Binnenverkehrs ablehnt und dass ab 1.1.2008 keinerlei Subventionen an den Binnenverkehr mehr bezahlt werden. Der im Gesetz definierte Geltungsbereich berücksichtigt die Binnenschifffahrt in keiner Weise. Binnenschifffahrt aber muss integraler Teil der schweizerischen Verkehrspolitik sein. Wir sind mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden.</p>
4	Litra	<p>Wir sind mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden. Die Gesetzesvorlage zeigt realpolitisch auf, wie die Verlagerungspolitik in den nächsten Jahren fortgeführt werden kann.</p>
4	SVS	<p>Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) verweist darauf, dass die SVS Mitglied des Cargo Forums Schweiz ist und dessen Stellungnahme zur Güterverkehrsvorlage mitträgt. Wir verzichten darauf, Elemente der Stellungnahme des Cargo Forums zu wiederholen, sondern möchten die Gelegenheit nutzen, die spezifischen Anliegen der Schifffahrt und Hafenwirtschaft zu erläutern. Zu diesem Zweck haben wir ein "Grundlagenpapier Schweizer Rheinschifffahrt" erarbeitet, welches aufzeigt, inwiefern das geltende staatliche Förderregime zugunsten der Schiene unter anderem den ökologischen Verkehrsträger der Wasserwege diskriminiert und dadurch belastet. Wir schlagen im Grundlagenpapier Anpassungen vor, die notwendig sind, um der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Schifffahrt und ihrer Funktion im Rahmen der Schweizer Verkehrspolitik gerecht zu werden.</p>

zu werden.

Bedeutung der Schifffahrt für die Schweiz:

Der globale Gütertausch erfolgt mehrheitlich weder auf der Strasse noch auf der Schiene. Auch der Luftfahrt kommt insgesamt eine vernachlässigbare Bedeutung zu. Weltweit am meisten Güter werden per Schiff transportiert. Insbesondere die Seeschifffahrt bildet das eigentliche Rückgrat der globalen Handels- und Logistikindustrie. Dies gilt auch heute noch, nachdem der Strassentransport den anderen Verkehrsträgern in den letzten Jahrzehnten zunehmend Marktanteile abgenommen hat.

Dem Import per Schiff kommt heute in etwa die gleiche Bedeutung zu wie den Importen auf der Schiene oder durch die Pipelines. Der grösste Teil der auf dem Wasserweg eingeführten Güter wird per Bahn weitertransportiert; bedeutende Mengen der in den Schweizer Rheinhäfen umgeschlagenen Güter werden anschliessend im Transit durch die Schweiz geführt.

Die Europäische Union hat den Stellenwert und die Potenziale der Schifffahrt als Alternative zum Landverkehr erkannt und Ende 2005 unter anderem ein Programm zur Förderung der Binnenschifffahrt verabschiedet (Aktionsplan "NAIADES"). Rund 200'000 Personen sind in Europa in der Schifffahrt beschäftigt, davon 80% im Seeverkehr und 20% in der Binnenschifffahrt. Der Anteil des Verkehrs auf Wasserwegen am gesamten Güterverkehr innerhalb der EU beträgt 42% (Seeverkehr 39%, Binnenschifffahrt 3%). In den letzten zehn Jahren ist der Güterverkehr per Schiff um etwa 30% gewachsen. Als Massnahmen zur Stärkung der Schifffahrt plant die EU unter anderem die Entwicklung einer Strategie für einen gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum, die Ausarbeitung einer umfassenden Hafenpolitik sowie die Umsetzung des NAIADES-Aktionsplans. Der Leistungsausweis des europäischen Güterverkehrs auf den Wasserwegen findet seinen Niederschlag beispielsweise in den Container-Umschlagszahlen der Schweizer Rheinhäfen. Deren KV-Terminals bilden die grösste Umschlagsplattform für Container in der Schweiz.

Insgesamt wurde in den Schweizer Rheinhäfen im Jahr 2005 eine Gütermenge von 7,2 Mio. Tonnen umgeschlagen. Bei einer durchschnittlichen Transportdistanz dieser Güter von 650 Kilometern ergibt dies eine gesamte Transportleistung von über 4.7 Mrd. Tonnenkilometern. Zum Vergleich: SBB Cargo wies als grösste schweizerische Schienengüterverkehrsunternehmung im selben Zeitraum in ihrem Nord-Süd-Geschäft eine Transportleistung von 7.6 Mrd. Nettotonnenkilometern auf. Der umweltfreundliche Verkehrsträger der Wasserwege steht in seinem traditionellen Gütersegment, dem Rohstofftransport immer mehr unter Druck, welcher auch und insbesondere von der Schiene ausgeht. Es erfolgt eine Konkurrenzierung Schiene-Wasserwege und nicht - wie von der verkehrspolitischen Zielsetzung her angestrebt - eine Entlastung des Strassentransports durch die Schiene. Dieser Umstand ist nicht zuletzt auch auf zu wenig abgestimmte (direkte oder indirekte) Fördermassnahmen zugunsten der Schiene zurückzuführen (vgl. hierzu den nachfolgenden Abschnitt 3). Die politischen Entscheidungsträger sollten sich dieser Ausgangslage bewusst werden, damit zukünftig eine wegweisende Verkehrspolitik entstehen kann, welche die Wasserwege in die Gesamtkonzeption einbettet. Nur auf diese Weise kann es gelingen, die noch ungenutzten Reserven der Rheinschifffahrt zu realisieren.

Der Stellenwert der Schifffahrt in der Schweizer Verkehrspolitik

Die Schweizer Güterverkehrspolitik ist seit einiger Zeit stark geprägt vom Verfassungsauftrag zur Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs. In diesem Zusammenhang sind die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die Erhöhung der generellen Gewichtslimite auf der Strasse, die Modernisierung der Schieneninfrastruktur (wie insbesondere der NEAT) sowie die Liberalisierung und auch die Förderung des Schienengüterverkehrs zu betrachten.

Die Verkehrsnetze haben einen entscheidenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes oder einer Region. Der Modernisierung sowie der Erweiterung der Verkehrsnetze kommt eine zentrale Rolle für den europäischen Binnenmarkt zu. Auch das Wirtschaftswachstum und der Wohlstand in der Schweiz hängen zu einem grossen Teil von leistungsfähigen Infrastrukturen ab. Insbesondere

die internationale Anbindung der Schweiz nimmt einen wichtigen Stellenwert ein. Davon geht auch der Bundesrat in seiner Strategie aus, indem er die "Infrastrukturen leistungsfähig erhalten, gezielt ausbauen und europäisch vernetzen will. Schon seit langer Zeit werden die Wasserwege als natürliche "Verkehrsinfrastrukturen" für den Gütertransport genutzt. Insbesondere der Rhein verbindet durch seine geografische Ausdehnung die Schweiz mit dem Norden - und dies bisher zu äusserst "kostengünstigen" und umweltfreundlichen Bedingungen. Dank einem internationalen Vertragswerk rund um die Rheinschifffahrt, der so genannten "Mannheimer Akte", die auf das Jahr 1868 zurückgeht, ist der Schweiz der abgabefreie Zugang zum Meer garantiert. Gemeinsam und gleichberechtigt mit den übrigen Mitgliedstaaten obliegt ihr die Gestaltung und Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt im Rahmen der Rheinzentralkommission. Daraus ergeben sich erhebliche Vorteile für die Schweizer Volkswirtschaft. Die baulichen Infrastrukturen, welche für die Nutzung der (Binnen-) Wasserwege erforderlich sind, bestehen einzig in zweckmässigen Hafenanlagen sowie einigen Schleusen. Trotz gewichtiger Vorteile und ungenutzter Potenziale der Schifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern fristet sie in der gegenwärtigen verkehrspolitischen Landschaft der Schweiz ein "Mauerblümchendasein". Das ist nicht nur schade, sondern aus volkswirtschaftlicher Sicht auch riskant. Wenn durch eine zu starke Fokussierung der Schweizer Verkehrspolitik auf die Landverkehrsträger die Schifffahrt heute unter Druck gerät, könnte sie morgen als wertvolle Alternative fehlen. Der Bund investiert heute in Strassen- und Schieneninfrastrukturen, zahlt Betriebsbeiträge an den unbegleiteten kombinierten Verkehr und toleriert (insbesondere im internationalen Bereich) Verluste der grössten schweizerischen Schienengüterverkehrsunternehmung SBB Cargo. Dies geht (teilweise) direkt zulasten der Schweizer Rheinschifffahrt. Im Folgenden sollen durch das Aufzeigen der modernen Transportketten Funktion und Stellenwert der Rheinschifffahrt verständlich gemacht werden, damit die Folgen einer einseitigen Verkehrspolitik einschätzbar werden und vermieden werden können.

Auswirkungen der verkehrspolitischen Weichenstellungen der Schweiz für die Entwicklung der Schifffahrt

Für die Abwicklung von Transporten im internationalen Güterverkehr stehen verschiedene Transportketten zur Verfügung, unabhängig davon, ob es sich bei den Verkehren von der Schweiz aus betrachtet um Import, Export oder Transitverkehr handelt. Sämtliche Transportketten im internationalen Bereich folgen fast durchwegs dem Prinzip der "Co-modality", der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger. Je nach zu transportierendem Gütersegment präsentieren sich die Konkurrenzverhältnisse unterschiedlich. Im kombinierten Verkehr konkurrieren grundsätzlich sämtliche Verkehrsträger miteinander und arbeiten auch zusammen. Im konventionellen Gütertransport von Rohstoffen, Mineralöl usw. tritt die traditionell starke Schifffahrt vor allem gegen die Schiene an. Dabei sind multimodale Transportketten die Regel, unabhängig davon, ob es sich um kombinierten oder konventionellen Verkehr handelt.

Die Schiene arbeitet eng mit der Schifffahrt zusammen, ist aber über grosse Distanzen zunehmend auch zu deren Konkurrentin geworden. Dies mag beispielsweise ein Blick auf die Ergebnisse und die strategischen Ziele von SBB Cargo als grösster Schweizer Güterverkehrsbahn verdeutlichen. Sie sieht im Geschäftsfeld Nord-Süd ein starkes Wachstum und hat im Jahr 2005 in diesem Bereich gegenüber dem Vorjahr um über 23% zugelegt, während die Schifffahrt einen leichten Rückgang verzeichnen musste.

Die Schiene will ihren Nord-Süd-Verkehr weiter ausbauen. Dieses Ziel ist legitim, nicht dagegen eine staatlich geförderte Steigerung der Verkehrsleistung der Schiene zulasten der ökologischen Schifffahrt. Die Schweizer Verlagerungspolitik würde dadurch unterwandert und ausgehöhlt.

Der Geschäftsbericht 2005 der SBB verdeutlicht das strategische Geschäftsfeld Nord-Süd im Güterverkehr. Das starke Leistungswachstum wird unter anderem auf Ausschreibungserfolge bei Kunden der Stahlindustrie und der Mineralöl- und Chemiebranche zurückgeführt. Dass der starken Zunahme der Verkehrsleistung von über 20 % ein leicht rückläufiger Umsatz gegenübersteht, ist die Folge davon, dass das erzielte Wachstum zu einem tiefen Kostenniveau und einem tiefen Marktpreis realisiert wurde.

Dies macht es notwendig, die verschiedenen Arten der Förderung der Schiene genauer zu betrachten und die Auswirkungen zu analysieren. Schliesslich soll dank der Unterstützungsmassnahmen zugunsten der Schiene der Strassengüterverkehr entlastet und nicht die

umweltfreundliche Schifffahrt zusätzlich konkurrenziert werden. Vereinfacht dargestellt profitiert der Schienengüterverkehr auf dreierlei Arten von einer Unterstützung durch den Bund:

Der Bund finanziert die Infrastruktur (Instrumente: Leistungsvereinbarung, Investitionsförderung für den kombinierten Verkehr, Anschlussgleisförderung); er unterstützt mittels Abgeltungen den kombinierten Verkehr (Instrumente: Betriebssubventionen, Trassenpreisverbilligungen); er akzeptiert und trägt damit den Betriebsverlust von SBB Cargo (Instrument: Rechnungsgenehmigung).

Obwohl die Zielsetzung dieser Förderung vor dem Hintergrund der Schweizer Verlagerungspolitik klar erscheint, hat sie direkte und schmerzliche Auswirkungen auf die Schifffahrt. Der Bahn wird ermöglicht, Verkehre von den ökologischen Wasserwegen auf die Schiene zu verlagern. Dies geschieht täglich, steht aber im Gegensatz zu den eigentlichen Verlagerungszielen. Insbesondere im internationalen Bereich weist SBB Cargo zum wiederholten Mal eine Steigerung der transportierten Verkehrsmenge und gleichzeitig einen betrieblichen Verlust aus. Das bedeutet, sie gewinnt Verkehre hinzu und kann die Kosten dieser Verkehre nicht erwirtschaften.

SBB Cargo verfolgt beispielsweise im Nord-Süd-Verkehr eine konsequente Wachstumsstrategie bei den Stahltransporten. Von ihr gewonnene Marktanteile gehen allerdings nicht zulasten der Strasse, sondern der Wasserwege. Stahl wird nicht auf der Strasse transportiert. Die Entwicklung der Stahltransporte auf dem Rhein hat sich in den letzten fünf Jahren beinahe halbiert.

Schienenseitig sind Bundesinstrumente vorhanden, um sowohl die Infrastruktur wie auch den Verkehrsbereich zu fördern. Dies gilt für den Personenverkehr (P) und den Güterverkehr (G). Die Schifffahrt ist im Bereich des Personenverkehrs der Schiene gleichgestellt, da die entsprechenden eisenbahnrechtlichen Finanzierungsbestimmungen auch auf vom Bund konzessionierte Schifffahrtsunternehmen anwendbar sind. Im Güterverkehr hingegen ergibt sich ein verzerrtes Bild, indem die Schifffahrt nicht gleich wie der Schienengüterverkehr behandelt wird, obschon er in weiten Bereichen eine identische Funktion im Rahmen der Schweizer Verkehrspolitik erfüllt.

Die Rheinschifffahrt bezieht heute keinerlei Abgeltungen. Sie muss sich im Rahmen eines unübersichtlichen Abgabensystems selber finanzieren und dabei sogar einen Gewinn erwirtschaften, den sie an das Gemeinwesen abgibt. Die Schifffahrt ist heute auf Bundesebene zwar ein sicherheitstechnisches Thema, aber kein verkehrspolitisches. Dieser Mangel ist im Sinne der optimalen Ergänzung der verschiedenen Verkehrsträger ("Co-modality") und angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Wasserwege für die Schweiz und ihrer Potenziale für die Verlagerungspolitik zu beseitigen.

Forderung einer angemessenen, nicht diskriminierenden Behandlung der Schifffahrt in der Verkehrspolitik

Diejenigen Elemente der Schweizer Verkehrspolitik, die sich für die Schifffahrt diskriminierend auswirken und die zu einer ungewollten Verzerrung des Wettbewerbs im Güterverkehr führen, müssen im Rahmen der anstehenden Gesetzgebungsprojekte angepasst werden. Dafür bietet sich einerseits die Güterverkehrsvorlage an andererseits bilden einheitliche Finanzierungsregeln für die Infrastruktur Inhalt der kommenden Etappen der Bahnreform 2.

Güterverkehrsvorlage

Die Vernehmlassung der Güterverkehrsvorlage, welche verschiedene Themen des Güterverkehrs umfassen, bildet die Gelegenheit, auf Bundesebene den Anstoss zu einem Überdenken der aktuellen Schifffahrtspolitik der Schweiz zu geben. Wesentliche Elemente der Güterverkehrsvorlage bilden ein Ausführungsgesetz zum Alpenschutzartikel der Bundesverfassung⁸, das Transportrecht sowie eine Neuregelung der Haftpflicht. Es handelt sich damit um eine eigentliche Auslegeordnung im schweizerischen Güterverkehr. Mit weiteren Gesetzgebungsprojekten, die sich mit dieser Materie beschäftigen, ist kurz- und mittelfristig nicht zu rechnen.

Die Schifffahrt wird in der Vernehmlassungsvorlage in den Bereichen Transportrecht und Haftpflicht erwähnt. Die verkehrspolitische Diskussion hingegen wird vollständig von der Schiene und der Strasse dominiert. Dieser Ansatz wird dem heutigen Verständnis der Zusammenarbeit, aber auch der Konkurrenzsituation der verschiedenen Verkehrsträger nicht gerecht.

Längst hat der Bund erkannt, dass es sich beim Güterverkehr um ein eigentliches 'System' handelt, welches starke Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Transportarten umfasst. Das ist mithin der Grund, weshalb bundesseitig (direkt und indirekt) auch Transporte gefördert werden, die nicht alpenquerend sind, und weshalb Investitionen unterstützt werden, die nicht allein oder vorwiegend dem Transitverkehr dienen. Dies hat seine Berechtigung.

Durch das fortdauernde Ausblenden der Bedeutung und Funktion der Wasserwege in der verkehrspolitischen Diskussion in der Schweiz (im Gegensatz zu Europa) wird die Schifffahrt hingegen schwer belastet. Der ökologische Verkehrsträger gerät durch diese Weichenstellung unter Druck und sieht sich dem Risiko gegenüber, seine Leistung für die Schweizer Volkswirtschaft nicht mehr erbringen zu können. Es gilt daher unbedingt zu verhindern, dass die Schifffahrt aufgrund von zu wenig koordiniert eingesetzten Fördermitteln für die Schiene unter Ausblenden seiner eigenen Bedeutung "unter die Räder" kommt. In der Güterverkehrsvorlage wird viel zum alpenquerenden Verkehr ausgeführt und einiges zum flächendeckenden Verkehr in der Schweiz. Wie oben dargelegt, findet die Förderung der Schiene auf den Ebenen Infrastruktur, direkte Abgeltungen und Defizitgenehmigungen statt. Dies muss unbedingt in einen Gesamtzusammenhang der einzelnen kooperierenden und sich konkurrenzierenden Verkehrsträger gestellt werden. Und hier fehlt die Berücksichtigung der Schifffahrt, welche - wie gezeigt - grosse Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft und die Verlagerung hat und zudem noch über bedeutende brachliegende Potenziale verfügt. Aufgrund dieser Auslegeordnung erscheint klar: Der Geltungsbereich des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes, welcher in Artikel 2 des Gesetzesentwurfs definiert wird als alpenquerender Güterverkehr auf der Schiene und der Strasse, ist zu eng. In Artikel 84 der Bundesverfassung besteht eine explizite Grundlage sowie ein Gesetzgebungsauftrag für die alpenquerende Verkehrsverlagerung, trotzdem sollten die generellen Verkehrs- und umweltpolitischen Kompetenzen der Bundes als Basis für eine Gesamtschau im Güterverkehr herangezogen werden. Neu muss der entsprechende Artikel wie folgt angepasst werden:
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 und sich - wie gezeigt - die einseitigen Förderungen eines Verkehrsträgers zulasten eines anderen auswirken können.

Sodann muss das Ziel der Güterverkehrspolitik gegenüber sämtlichen Verkehrsträgern geöffnet werden. Artikel 3 ist daher wie folgt zu formulieren bzw. (in beiden Varianten) um einen Absatz zu ergänzen:

Art 3 Ziele im Güterverkehr. Im gesamten System Güterverkehr ist ein ökologisch ausgewogenes und den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechendes Verhältnis sämtlicher Verkehrsträger anzustreben.

Als Folge ist die einseitige Möglichkeit zur Förderung des Schienengüterverkehrs (als direkter Konkurrentin der Wasserwege) in Artikel 7 der Vernehmlassungsvorlage zu eng. Zwar wird im zweiten Satz des Artikels ausgeführt, dass solche Fördermassnahmen keine diskriminierenden Auswirkungen auf die schweizerischen und ausländischen Strassentransportunternehmen im Güterverkehr haben. Letztlich dürfte aber klar sein, dass derartige Massnahmen ganz generell keine diskriminierenden Auswirkungen haben sollen. Eine entsprechende Festlegung erscheint daher als angezeigt:

Art. 7 Förderung im Güterverkehr: Der Bundesrat kann Massnahmen zur Förderung einzelner Verkehrsträger beschliessen, damit die Ziele nach Artikel 3 erreicht werden können. Diese Massnahmen dürfen keine diskriminierenden Auswirkungen auf andere Verkehrsträger haben. Gestützt auf diese Formulierungen kann eine Gleichbehandlung verschiedener Verkehrsträger - zunächst einmal auf Gesetzesstufe - angestrebt werden. Dank einer solchen Öffnung des Gesetzes können künftig auch berechnete Anliegen der Schifffahrt und anderer Verkehrsträger in die Verkehrspolitik des Bundes aufgenommen werden.

Das Schwergewicht der Bahnreform 2, die durch das Parlament im vergangenen Jahr mit der Auflage zurückgewiesen worden ist,

		<p>unbestrittenes möglichst rasch zu realisieren, legt ihr Schwergewicht auf die Neuordnung und Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung. Ihre Stossrichtung liegt im Einklang mit der Entwicklung in der Europäischen Union, wo die Liberalisierung des Güterverkehrs im Vordergrund steht. Auch die "Gleichbehandlung bei der Finanzierung von Fahrzeugen, Schiffen Werkstätten und anderen Investitionen in den Verkehrsbereich" sind zentrale Anliegen der nächsten Reformschritte. Die Aufteilung des Schienennetzes in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz soll differenzierten Kriterien folgen: so soll das Grundnetz unter anderem den internationalen Güterverkehr, die definierten Zulaufstrecken zur NEAT und die Erschliessung wesentlicher Güteraufkommen abdecken, wodurch ein nationales Interesse an der entsprechenden Infrastruktur begründet wird. So wird beispielsweise den Rangierbahnhöfen oder auch der Hafenbahn, welche der Erschliessung der Rheinschifffahrt dient, ein nationales Interesse zugestanden. Sie sollen im Grundnetz durch den Bund finanziert werden. Nach denselben Kriterien ist auch die Infrastruktur der Schifffahrt (Wasserwege, Schleusen, Hafenbecken etc.) zu behandeln: wenn sie die gleichen Voraussetzungen wie der Verkehrsträger Schiene erfüllt und ihr die gleiche Funktion im Rahmen des Verkehrssystems zukommt, ist sie gleich zu behandeln. Heute bestimmt Artikel 95 des Eisenbahngesetzes, dass die gesetzlichen Abschnitte, welche die Finanzierung (und zwar sowohl Infrastrukturfinanzierung wie auch Verkehrsabgeltung) von Eisenbahnunternehmungen betreffen, auch für die vom Bund konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen gelten. Im Zuge der Bahnreform 2 ist vorgesehen, die gesetzliche Verankerung der Möglichkeit, auch Schifffahrtsunternehmungen nach den gleichen Bedingungen wie Eisenbahnunternehmungen unterstützen zu können, hinsichtlich des Verkehrsbereichs in das Personenbeförderungsgesetz zu "verlagern". Eine Infrastrukturfinanzierung von konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen (soweit sie über finanzierbare Infrastruktur verfügen) wäre nach der gesetzlichen Regelung der zurückgewiesenen Bahnreform 2 nicht mehr explizit erwähnt, sondern müsste sich auf den einzig verbleibenden Absatz von Artikel 95 des Eisenbahngesetzes (heutiger Absatz 5) stützen. Dieser bestimmt generell, dass der Bundesrat die Anwendung von Bestimmungen des Eisenbahngesetzes auf andere Transportdienste ausdehnen darf, soweit es zur Erzielung einheitlicher Rechtsgrundlagen für verschiedene Arten von Verkehrsbetrieben zweckmässig erscheint. Auf einfache Weise kann sichergestellt werden, dass die Schifffahrt von Gesetzes wegen generell - nicht nur im Bereich des Personenverkehrs - wie die Schiene zu behandeln ist, soweit sie die gleiche verkehrspolitische Funktion wahrnimmt. Hierzu ist im Rahmen der entsprechenden Etappe der Bahnreform Artikel 95 des Eisenbahngesetzes mit einem zusätzlichen Abschnitt wie folgt zu ergänzen: Art 95: Bestimmungen dieses Gesetzes über die Finanzierung der Infrastruktur gelten sinngemäss für Schifffahrts- und Hafenundernehmungen.</p>
4	IGLS	<p>Die IGLS Schweiz befürwortet die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene, nicht aber die Lärmverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Diese Forderung stellte die IGLS CH schon bei der Beratung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen 1999/2000. Die IGLS CH ist eine überparteiliche, politisch unabhängige Organisation. Sie setzt sich dafür ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass die von den SBB, der BLS sowie den Privaten- und Schmalspurbahnen geplanten Sanierungsmassnahmen (Wagensanierung, bauliche Massnahmen und Schallschutzfenster) gemäss Gesetz (BGLE) und Vollziehungsverordnung (VLE) realisiert werden; - dass die Schweiz auf politischer Ebene alles daran setzt damit auf europäischer Ebene die Wagensanierung ebenfalls rasch umgesetzt wird. <p>Massnahmen zur Einhaltung des BGLE und der VLE: Das Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE vom 24. März 2000) und die Vollziehungsverordnung (VLE vom 14. November 2001) regeln in Ergänzung zum Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 wie der Lärmschutz erreicht werden soll durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - technische Massnahmen zur Begrenzung der Emissionen von Schienenfahrzeugen - bauliche Massnahmen zur Begrenzung der Emissionen bestehender ortsfester Eisenbahnanlagen - Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden

		<p>Dem BGLE zu Grunde liegt der Emissionsplan Feststellung: Heute schon steht fest, dass die für 2015 berechneten Zugszahlen bereits heute überschritten sind. Dass sowohl die baulichen Massnahmen als auch die Wagensanierungen für die in der Schweiz immatrikulierten Wagen zur Lärmbekämpfung nicht genügen. Zu 80 bis 90% der europäischen Güterwagen, die Transit die Schweiz durchqueren, nicht lärmsaniert sind. Auswirkung der Feststellung: Die Verlagerung des Transitgüterverkehr von der Strasse auf die Schiene bringt eine enorme Steigerung der Zugszahlen, der Zugsintervalle und ein anhaltendes auf und ab des Zugslärm analog vorbeifahrender LKW auf der Strasse mit sich. Mit der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ist unweigerlich eine Verlagerung des Lärms verbunden. Die getroffenen Massnahmen des BGLE vermögen zukünftig nicht zu genügen. 5 weitere Prozent der Bevölkerung werden von zusätzlichem Lärm betroffen. In der Vorlage zum Verkehrsverlagerungsgesetz sind keine konkreten Massnahmen enthalten, die Massnahmen gegen den Lärm aus dem Mehrverkehr beinhalten.</p>
4	SVI	<p>Die SVI ist mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden und ist der Meinung, dass eine Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz wichtig ist. Im Bericht zur Güterverkehrsvorlage wird angemerkt, dass diese Förderung neben dem alpenquerenden Verkehr auch den übrigen Schienengüterverkehr betrifft. In der jetzigen Fassung der Güterverkehrsvorlage kommt dies jedoch noch zu wenig zum Ausdruck. Die Vorlage stützt sich auf den Verfassungsauftrag zum alpenquerenden Verkehr (BV Art. 84).</p> <p>WLV Wagenladungsverkehr Das Produkt WLV wird für die Umlagerung von Strassensendungen nicht in Betracht gezogen, da man davon ausgeht, dass dieser Massengüterverkehr sei und im Nord-Südverkehr aufgrund der Entwicklung der europäischen Wirtschaft ohnehin eine immer kleinere Rolle spielt. Zudem wird dem WLV unterstellt, dass es sich um sicheren Bahnverkehr handelt, da für die Verlagerung für die im WLV transportierten (Massen-) Güter die Alternative Strasse nicht praktikabel ist und deshalb ein hohes Preisniveau bestehe. Es ist weniger die Gutart, aus der die Eignung für Transporte mit dem WLV abgeleitet wird, sondern vielmehr die Anbindung von Versender und Empfänger an die Bahn mittels Anschlussgleisen, um teure Vor- und Nachlauftransporte zu vermeiden. Das Vorhandensein von beidseitiger Bahnanbindung ist zwar eine allerdings nicht ausreichende Voraussetzung, weil ebenso Preis und die Transportqualität für die Verkehrsmittelwahl von grosser Bedeutung sind. Der Rückgang des WLV im Nord-Süd Verkehr ist nur teilweise mit der Verschiebung von Massengut zu Fertigprodukten zu erklären, da anzunehmen ist, dass viele Güter zwischen Kunden mit Bahnanschluss trotzdem auf der Strasse verkehren, weil der Strassentransport kostengünstiger, schneller und zuverlässiger ist. Zudem ist zu befürchten, dass der kombinierte Verkehr gerade dank Subventionierung den WLV kannibalisiert. Der WLV ist aber bezüglich Effizienz dem UKV und vor allem der RoLa vorzuziehen, weil ein Güterzug einer bestimmten Länge wegen dem höheren verfügbaren Ladungsgewicht und Volumen pro m Zuglänge mehr Sendungen befördern kann. Ein WLV Zug transportiert je nach Gutart etwa gleichviel Güter wie 1.1 - 1.5 UKV Züge gleicher Länge. Damit braucht es für eine bestimmte Anzahl umzulagernder Sendungen von der Strasse auf die Schiene weniger Trassen als beim UKV oder RoLa. Daraus ist zu schliessen, dass das Transportangebot WLV für die Umlagerung zu nutzen ist. Dies bedeutet, dass sich die Unterstützung des Bahngüterverkehrs nicht auf die Produkte UKV und RoLa beschränken darf, da Anschlussgleise und (Einzel-) WLV in der Fläche der Umlagerung zumindest beim Binnen-, Import- und Exportverkehr der Schweiz dienen können. Den Nachbarländern kann man diesbezügliche Signale aussenden, damit diese weiterhin oder zunehmend in diesen Feldern aktiv werden. UKV soll immer dann genutzt werden können, wo die fehlende Voraussetzung des beidseitigen Bahnanschlusses den WLV preislich unwirtschaftlich macht. Man muss aber bei der Förderung darauf achten, dass der UKV deshalb erfolgreich ist, weil Strassen und nicht WLV Sendungen umgelagert werden.</p>

4	EKL	<p>Die EKL ortet bei den Schadstoffen Stickoxide, Feinstaub und Russ einen dringenden Handlungsbedarf. Der Güterverkehr ist eine der Hauptquellen dieser Schadstoffe. Auf der Nord-Süd-Achse A2 bzw. A13 verursacht der Schwerverkehr mit lediglich 11 % Lastwagenanteilen über 60 % der Stickoxidemissionen und rund 40 % des Feinstaubes. Diese Emissionen belasten ein sehr empfindliches Öko-System, wie es unsere Alpentäler sind. Es sind aber nicht nur die Schadstoffe, die Natur und Menschen schädigen, auch der von den LKW verursachte Lärm ist beträchtlich: ein LKW verursacht so viel Lärm wie 10 Personenwagen.</p> <p>Der Vollzug der Umweltschutzvorschriften liegt zwar in der Kompetenz der Kantone. Im Bereich der Verkehrsemissionen stehen ihnen keine wirksamen Instrumente zur Verfügung, um diese Emissionen in der notwendigen Masse zu reduzieren. Die EKL begrüsst deshalb eine nationale Strategie, die mit einem Instrumenten-Mix aus Kontingentierung sowie marktwirtschaftlicher Lenkung (Alpentransitabgabe und -Börse) die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs reduziert.</p> <p>EKL ist mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden.</p>
4	Gemeindeverband	<p>Ja. Wir unterstützen die Sicherstellung eines leistungsfähigen Angebots im internationalen Güterverkehr durch die Schweiz und sind ganz klar für die Weiterführung des eingeleiteten Verlagerungsprozesses im alpenquerenden Güterverkehr.</p>
4	StV	<p>Die generellen Zielsetzungen des Berichts betreffen alle wesentlichen Fragen. Die verwendeten Grundlagen sind umsichtig gewählt, zweckmässig, und das Umfeld der Erwägungen breit abgestützt.</p> <p>Zum heutigen Stand der Zielerreichung der Verlagerungspolitik sind gewisse Zweifel, insbesondere bezüglich der Frage, ob diese Politik bereits auf Zielkurs ist, angebracht. Es ist zu vermuten, dass in den vergangenen Jahren Sonderfaktoren - beispielsweise der Brand im Gotthardtunnel oder die Erhöhung der Gewichtslimiten von 28 auf 40 Tonnen - die Gütertransitfahrten nur vorübergehend reduziert haben. Falls diese These stimmt, müssen wirksamere Massnahmen in Betracht gezogen werden.</p>
4	Weko	<p>Aus der wettbewerbpolitischen Sicht der Weko erscheint eine möglichst geringe Einschränkung von Handlungsmöglichkeiten der Marktteilnehmer durch möglichst wenige Grundsatzregeln sinnvoll. Durch sparsame Einführung neuer Regelungen bleibt die Verkehrsträgerwahlfreiheit so weit wie möglich erhalten. Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz ist eine politische Zielsetzung. Vor allem ist diese Zielsetzung das Resultat eines politischen Entscheidungsprozesses und nicht ein Ergebnis von Marktkräften: eine Ausgestaltung der künftigen Rahmenbedingungen zum Vorteil des Schienenverkehrs gegenüber des Strassenverkehrs ist verfassungsmässig verankert. Weil die Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz eine politische Zielsetzung ist, enthält sich die Weko einer Stellungnahme. Dass bei der Umsetzung des verkehrspolitischen Zieles Rechtssicherheit gewährleistet und den unternehmerischen Freiheiten Rechnung getragen wird, erscheint der Weko sinnvoll. Zudem erachtet die Weko das von ihrem Sekretariat vorgeschlagene Neutralitätspostulat für die Technologiewahl der Unternehmen und Kunden als grundsätzlich berücksichtigt.</p>
4	AFV	<p>Die Aktion Freiheit und Verantwortung unterstützt die Zielsetzungen der Gesetzesvorlage. Sie klärt darüber auf, wie die Verkehrsverlagerung nach der ersten Periode 2000-2010 politisch getragen werden soll. Damit schafft sie eine geeignete Grundlage für sämtliche Investitionsentscheide.</p>
4	Post	<p>Le rapport sur le projet législatif concernant le trafic marchandises traite principalement le trafic combiné à travers les alpes (initiative: protection des alpes). Malheureusement, il ne définit ni la politique des marchandises ni l'évolution du trafic interne en Suisse.</p> <p>Plusieurs domaines n'ont pas été traités: Comment absorber l'augmentation des bouchons dans les agglomérations, les villes et les autoroutes? Qu'elle doit être la future politique des marchandises dans le trafic interne? Comment élaborer un passage de la route vers le rail en Suisse? (analogie au trafic combiné à travers les alpes)</p>

		<p>Comment sera-t-il possible d'absorber les nouveaux flux de marchandises en Suisse? (adaptation des infrastructures) Comment gérer les prix des sillons sans avoir de discrimination entre le trafic des voyageurs et des marchandises? Faut-il introduire des quantités dans le domaine du transport par camion en Suisse? (Alpentransit: maximum 650'000 par année)</p> <p>D'autres éléments mettent en danger la politique des marchandises dans le trafic interne: Le paragraphe no 2 de la page 47 prédit la fin du trafic ferroviaire interne. «<i>A ce jour, la majeure partie du transport des marchandises lourdes convient uniquement au rail</i> (Que se passera-t-il avec les marchandises de la Poste, de la Migros, de Val-Rhône ou CDS etc.?) L'encouragement du trafic marchandises en surface n'est pas convainquant (page 123). Au contraire, les conditions-cadres marché intérieur sont détériorées, de sorte que plane la menace d'un nouveau transfert du rail vers la route Avec la RPLP sur les transports routiers ainsi transférés, l'économie suisse va en effet faire subventionner par la Suisse le trafic des importations et des exportations de nos voisins.</p> <p>Synthèse: La Poste est déçu par ce projet, car il représente un projet de transit pur aux conséquences dangereuses pour le trafic intérieur.</p> <p>Par ailleurs, La Poste demande une étude approfondie de la politique du transport de marchandises par le rail en Suisse; demande une politique des transports coordonnés qui tient compte des besoins du transit, du trafic interne mais également des transports par la route et du trafic combiné ceci pour le bien de la Suisse; propose également un traitement égal entre les transports de personnes et de marchandises dans le domaine ferroviaire; propose qu'au niveau européen, une harmonisation des lois concernant interopérabilité soit rapidement mise en place (matériel roulant, entretien, propriétaires, etc) le plus rapidement possible.</p> <p>Dans son ensemble, nous ne pouvons pas soutenir cette politique du transfert. Elle cherche uniquement à respecter l'initiative concernant la protection des alpes. Elle favorise uniquement le trafic international au détriment des transports ferroviaires en Suisse. Le réseau étant saturé, le trafic interne «Binnenverkehr» sera de plus en plus repoussé et un passage à la route sera inévitable à plus ou moins longue échéance; une politique globale des transports marchandises par le rail n'a pas été élaborée; une projection du développement des marchandises n'a pas été élaborée; le subventionnement est bénéfique uniquement pour les pays limitrophes (Allemagne, Italie etc.).</p>
4	Coop	<p>Ja - mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden. Eine Ausnahme bildet die Definition von Durchfahrtsrechten, sowie die Einführung einer Alpentrasitbörse, was wir beides als nicht geeignete Massnahmen ansehen. Der Horizont der Vorlage ist uns ebenfalls zu wenig weit gefasst. Die verkehrstechnischen Probleme im Binnenverkehr müssten, losgelöst vom alpenquerenden Verkehr, gleichermassen thematisiert und zum Gegenstand der Vorlage werden.</p>
4	EV	<p>Wir stehen unter dem Eindruck, dass mit dieser Vorlage der alpenquerende Verkehr gefördert werden soll und auf die dringenden Fragen des binnenorientierten Schienenverkehrs keine Antworten gegeben werden. Letztlich handelt es sich beim unterbreiteten Paket um eine europapolitisch motivierte Transitvorlage.</p>
4	Migros	<p>Ja. Die Vorlage gibt Aufschluss, wie die Verkehrsverlagerung nach 2010 weitergeführt werden kann. Der Migros-Genossenschafts-Bund unterstützt im Grundsatz die Zielsetzungen der Gesetzesvorlage. Die Migros beliefert übrigens bereits heute als einziger Schweizer Detailhändler das Tessin schwergewichtig und die Westschweiz zu einem Teil im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV).</p>
4	VAP	<p>Die Vorlage wird ihrer umfassenden Bezeichnung "Güterverkehrsvorlage" in keiner Weise gerecht. Sie befasst sich praktisch ausschliesslich mit der Umsetzung des Alpenschutzartikels und blendet die dringend anstehenden und von der Verladerschaft wiederholt angeregten Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den gesamten Bahngüterverkehr weitgehend aus.</p>

		<p>Diese reine Transitvorlage hat für den Binnenverkehr gefährliche Auswirkungen. Die unter dem Titel Flächenbedienung vorgeschlagenen Lösungen vermögen nicht zu überzeugen; vielmehr werden die Rahmenbedingungen für den Binnenverkehr erneut verschlechtert, so dass eine weitere Verlagerung auf die Strasse droht. Dabei wird die Schweizer Wirtschaft mit der LSVA auf den so verlagerten Strassenverkehren den Im- und Exportverkehr unserer Nachbarn durch die Schweiz subventionieren. Diese absurde Situation schädigt die Bahn und den Wirtschaftsstandort Schweiz enorm.</p> <p>Die Vorlage ist in ihrer Begrifflichkeit zudem zu wenig präzise und spricht diffus von Förderung des Bahngüterverkehrs.</p> <p>Unter „Förderung“ verstehen wir die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen, welche einen wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr erlauben. Reicht dieses Mittel nicht aus, ist zur „Subvention“ als finanzieller Förderung zu greifen. Die vorgeschlagene Subventionspolitik im Transit-Kombiverkehr und RoLa greift zu kurz, es braucht Verbesserungen der Rahmenbedingungen (insbesondere Senkung der Trassenpreise), welche den Subventionsbedarf zu senken vermögen. Unter „Bahngüterverkehr“ verstehen wir alle Produkte des Bahngüterverkehrs: KV, RoLa und Wagenladungsverkehr. Diese sind seitens der Politik grundsätzlich gleich zu behandeln, wobei der Effizienz der verschiedenen Systeme (Tara-Problematik) Beachtung zu schenken ist.</p> <p>Einen subventionierten Binnenwagenladungsverkehr lehnen wir ebenso ab, wie eine Diskriminierung des Wagenladungsverkehrs durch übersetzte Trassenpreise, vorschnelle Urteile über dessen zukünftige Wettbewerbsfähigkeit und Verlagerung vom WLV auf den KV durch Bundessubventionen an den KV sowohl im Transit- als auch im Binnenverkehr. Würden die in der Bahnreform 2 und dieser Vorlage nicht vorgeschlagenen Verbesserungen der Rahmenbedingungen umgesetzt, brauchte sich die verladende Wirtschaft um die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnangebots im Transit- und Binnenverkehr keine Sorgen zu machen.</p> <p>Der VAP fordert daher eine generelle Überprüfung der Schweizerischen Bahngüterpolitik. Die Schweizer Wirtschaft wünscht eine koordinierte Verkehrspolitik, welche Transit- und Binnenverkehrsfragen, konventionellen und kombinierten Bahngüterverkehr ebenso wie Strassengüterverkehr zum Wohle des Standorts Schweiz berücksichtigt. Dieser Ansatz ist angesichts der beschränkten Infrastrukturen und Ressourcen unabdingbar. Dabei ist im Bahnverkehr insbesondere der Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr sowie einer unvoreingenommenen Beurteilung des Wagenladungsverkehrs vermehrt Beachtung zu schenken. Es geht nicht an, dass ohne Analyse der langfristigen Auswirkungen der europäischen Liberalisierungspolitik und der Auswirkungen der LSVA Stufe 3 der Wagenladungsverkehr als Auslaufmodell dem gleichzeitig massiv subventionierten kombinierten Verkehr als Zukunftsmodell gegenüber gestellt wird. Dieser Schluss greift zu kurz; die Systemwahl sollte weiterhin den Marktakteuren überlassen werden.</p>
5	Ouest Rail	Si l'on entend par "objectifs généraux" le fait de plafonner le nombre de courses à travers les Alpes à 650'000 par année, la réponse est OUI. Sur plusieurs points évoqués dans les chapitres précédents, la réponse est NON.
5	IGLS Pratteln	Zielsetzungen ohne Grundlage der Kapazitätsanalyse des Bundesrates bis 2007 sind wertlos und nicht einzuordnen in eine neue glaubwürdige Aussage und Gesetz.
5	USAM	<p>Sur le principe, l'USAM approuve le fait que le Conseil fédéral veuille réorienter la politique de transfert. Il existe en effet un mandat constitutionnel demandant de transférer le trafic de marchandises en transit traversant les Alpes d'une frontière à l'autre de la route au rail et un mandat figurant dans l'ancienne loi sur le transfert des transports demandant de présenter une législation d'exécution correspondante. Pour des raisons pratiques et économiques, il est par ailleurs souhaitable de transférer le trafic en transit sur de longues distances d'une frontière à l'autre de la route au rail. L'USAM approuve donc le mandat constitutionnel.</p> <p>Non à un subventionnement « arrosoir » du rail: L'USAM salue également le fait que le Conseil fédéral ait renoncé, conformément à sa réponse à la motion Gentil (05.3845), à un mandat de transfert plus étendu et à une promotion excessive du trafic marchandises par le rail sur l'ensemble du territoire suisse. L'objectif du projet sur le trafic marchandises doit rester le transfert de la route au rail du trafic de transit traversant les Alpes. Il faut en revanche doter le trafic marchandises par le rail sur l'ensemble du territoire suisse d'une plus grande proximité du marché dans le cadre d'autres projets (notamment la réforme ferroviaire II) et par des mesures autres que le subventionnement « arrosoir »</p>

		<p>» (mesures de transfert) qui n'a jusqu'ici pas déployé d'effets substantiels. Cela est d'autant plus nécessaire que, selon les calculs de la Confédération, le rail est en mesure de produire dans le secteur du trafic de marchandises des prestations à un coût plus avantageux que la route et qu'il est donc parfaitement compétitif.</p> <p>Coordonner la politique des transports: Le fait que le rail ait un coût de production plus favorable que la route rend aussi insensé un renforcement des contrôles du trafic des poids lourds dans le cadre de la politique des transferts. L'argument selon lequel la route et le rail doivent être placés sur un pied d'égalité, raison pour laquelle il faut contrôler de manière accrue le trafic de marchandises par la route, est dénué de tout fondement compte tenu des chiffres actuels sur les coûts de production. Les contrôles font partie du ressort des organes de police cantonale et contribuent à éviter que certains acteurs du marché puissent se procurer de manière illicite des conditions de production plus favorables. Mais ils n'influent en rien sur le choix du moyen de transport ni par conséquent sur le transfert !</p> <p>Coordination internationale: La gestion des transports de la Confédération n'a eu aucun impact sur le choix du moyen de transport par les entreprises de transport, mais tout au plus sur le choix de l'itinéraire. Ainsi, l'introduction du système de compte-gouttes au Gothard n'a pas permis de transférer les marchandises sur le rail, mais a surtout généré un plus grand trafic de contournement.</p> <p>En principe, l'USAM approuve le fait que le Conseil fédéral veuille réorienter la politique de transfert. Le Conseil fédéral ayant renoncé, conformément à sa réponse à la motion Gentil (05.3845), à un mandat de transfert plus étendu et à une promotion excessive du trafic marchandises par le rail sur l'ensemble du territoire suisse, l'objectif du projet sur le trafic marchandises doit rester le transfert de la route au rail du trafic de transit traversant les Alpes.</p>
5	Krebsliga	<p>Nein, soweit es sich um das GVVG handelt. Sowohl in Vorschlag 1 als auch in Vorschlag 2 ist in Artikel 3 „Verlagerungsziele“ Absatz 2 vorgesehen: „Das Ziel soll spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden.“ Wenn auch eine Kapazitätserhöhung auf dem Schienennetz vom NEAT-Projekt zu erwarten ist, so ist dies kein Grund für eine Verschiebung des Verlagerungstermins. Es gibt bereits jetzt Alternativen, um den Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Alpentransitbörse ist ein wirksames Verlagerungs-Instrument, das innerhalb des Landverkehrsabkommens zu realisieren ist. Wir verweisen auf die Abklärungen und Vorschläge der Alpen-Initiative.</p>
5	Fédération Entreprises Romandes	<p>La loi sur le transfert du trafic promulguée par le Parlement en 1999 expirera le 31 décembre 2010 au plus tard; Vous proposez de la remplacer par une loi d'exécution de durée indéterminée, à savoir la loi fédérale visant à transférer de la route vers le rail le trafic marchandises traversant les Alpes (Loi sur le transfert du trafic marchandises, ci-après LTTM). Cette nouvelle loi formule l'objectif du transfert et crée les bases légales nécessaires pour atteindre l'objectif. L'article 84 de la Constitution fédérale intitulé « Transit alpin » doit être appliqué, et notamment son alinéa 2 qui stipule que « le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail ». Toutefois, cet article doit être mis en parallèle avec l'article 94 intitulé « Principes de l'ordre économique » qui inscrit le principe de la liberté économique ; l'alinéa 4 de cet article précise notamment que « les dérogations au principe de la liberté économique, en particulier les mesures menaçant la concurrence, ne sont admises que si elles sont prévues par la Constitution fédérale ou fondées sur les droits régaliens des cantons ».</p> <p>Notre Fédération demande à ce que ce projet législatif concernant le trafic marchandises soit complètement revu et fasse l'objet d'une nouvelle procédure de consultation. Un nouveau projet devra intégrer la dimension européenne du trafic marchandises à travers les Alpes, tout en cessant d'opposer le rail à la route via des objectifs chiffrés irréalistes, mais en jouant sur leur complémentarité. L'interopérabilité du rail s'améliorera plus facilement si cette complémentarité débouche sur une saine concurrence aboutissant à une plus grande souplesse du secteur ferroviaire qu'avec l'injection d'importantes subventions destinées à entretenir une pseudo-compétitivité dudit secteur démentie par l'évolution du marché.</p>
5	VSMR	<p>Die VSMR-Mitglieder sind darauf angewiesen, dass sie innerhalb der Schweiz (gemäss VL-Unterlagen: "Gütertransport in der Fläche"), im</p>

		<p>Export und im Import auf effiziente Gütertransporte auf der Schiene zählen können. Es ist für sie von existentieller Bedeutung, dass der Wagenladungsverkehr, der von SBB Cargo abgewickelt wird, reibungslos funktioniert. Die im letzten Jahr zu beobachtende Unterversorgung mit Güterwagen durch die SBB (mangelnde Wagenverfügbarkeit) schaffte für viele VSMR-Mitglieder grosse betriebliche Probleme, brachte finanzielle Verluste und förderte Überlegungen zur Umstellung auf die Strasse. Das Hauptanliegen der VSMR-Mitglieder ist, dass der inländische Güterverkehr, sei es von A nach B in der Schweiz, teilweise auch alpenquerend, sei es von der Schweiz ins Ausland, oder vom Ausland in die Schweiz, zu zahlbaren Preisen reibungslos funktioniert. Der Fokus der vorliegenden Güterverkehrsvorlage ist jedoch ein anderer: Es soll im Transit durch die Schweiz, der primär in N-S- und S-N-Richtung verläuft, zu einer verstärkten Verlagerung von der Strasse auf die Schiene kommen. Dafür werden ehrgeizige Ziele gesetzt bzw. bekräftigt. Nutzniesser dieser Vorlage sind also nicht in erster Linie die Transporte innerhalb der Schweiz, sondern die Transitgüterströme, die von der Strasse auf die Schiene gebracht werden sollen. Der VSMR fordert, den Inlandgüterverkehr auf der Schiene ebenfalls mit geeigneten Massnahmen zu fördern und ist der Ansicht, dass eine gesetzliche Grundlage zur Förderung des Inlandgüterverkehrs auf der Schiene parallel zur Güterverkehrsvorlage erarbeitet und beraten werden soll.</p>
5	Associazione Amici del Parco della Montagna	<p>No. In particolare riteniamo inaccettabile il posticipo del termine al 2017. Il mandato costituzionale, approvato dal popolo nel 1994, dava al Consiglio federale un limite di 10 anni, entro il quale attuare il trasferimento. Nei 12 anni seguenti l'accettazione dell'Iniziativa delle Alpi, i progressi realizzati in quest'ambito sono stati raggiunti unicamente grazie (purtroppo) all'incidente avvenuto nella galleria del S. Gottardo (2001) e non ad una seria volontà politica! In merito agli scarsi risultati ottenuti e alle necessarie e possibili misure d'intervento, condividiamo pienamente le osservazioni dell'Iniziativa delle Alpi, espresse nella sua presa di posizione sulla legge in oggetto.</p>
5	Leventina vivibile; Greenpeace Bellinzona	<p>No! In particolare riteniamo inaccettabile il posticipo del termine al 2017. Il mandato costituzionale approvato dal popolo nel 1994, dava al Consiglio federale un limite di 10 anni, entro il quale attuare il trasferimento. Nei 12 anni seguenti - l'accettazione dell'Iniziativa delle Alpi, i progressi realizzati in quest'ambito sono stati raggiunti unicamente grazie (purtroppo) all'incidente avvenuto nella galleria del S. Gottardo (2001) e non ad una seria volontà politica! In merito agli scarsi risultati ottenuti e alle necessarie e possibili misure d'intervento, condividiamo pienamente le osservazioni dell'Iniziativa delle Alpi, espresse nella sua presa di posizione sulla legge in oggetto.</p>

Fahrtenziel / Objectif „nombre de courses“

Soll als Ziel der Verlagerung weiterhin ein Fahrtenziel gelten? Falls ja, welches? L'objectif du transfert doit-il toujours être défini en termes de nombre de courses? Si oui, quel nombre faut-il viser?			
	650'000	1 Mio.	andere Anzahl
1	Köv, BL, TG, UR, ZH, FR, NW; AG; GE; SO; SH; SG; BE; VS; LU; JU; BS; OW; TI; AR; VD; NE; AI, GL RKGK; GR	1 Mio bis 2018 (Kanton Zug) 1 Mio bis 2018 (Kanton Schwyz)	
2	Grüne Partei; SPS; CVP; EVP		
3	SGB; transfair, TravailSuisse		Anpassung prüfen (economiesuisse); Bauernverband
4	Alpen-Initiative; SBB; BLS; HUPAC; SEV; VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umweltschutz; pro natura; WWF; IGÖV; EKL; ProBahn; SVI ; STV; IGLS; Post; SAB; Gemeindeverband; Coop; Post; VöV; Litra; Ralpin	1 Mio. (Migros); TCS	1 Mio für 2012 resp. 1.2 Mio 2017/19 (ASTAG) zwischen 650'000 – 1 Mio (VAP) zwischen 650'000 – 1 Mio (Cargo-Forum) heutiges Niveau halten (RoutiersSuisse)
5	umverkehrR; Greenpeace Bellinzona; Amici del parco della Montana; Levantina vivibile; Krebsliga Schweiz; SOS Mendrisiotto; Oustrail; NoSuperstrada; AFV	1 Mio pour 2012 (USAM)	1,2 Mio pour 2017-2019 (USAM)

Weitere Bemerkungen zum Fahrtenziel / Autres remarques concernant le nombre de courses

Kategorie	Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
1	Köv	Wir unterstützen die Beibehaltung eines Mengenziels. Dieses ist - im Gegensatz zu einem Anteil- oder Umweltziel - klar kommunizierbar. Es berücksichtigt auch die Sicherheit und den Verkehrsfluss. Wir sind unter Berücksichtigung der vorgängigen Überlegungen für eine Beibehaltung des bisherigen Ziels von 650'000 Fahrten pro Jahr. Wir sind uns bewusst, dass die Umsetzung dieses ehrgeizigen Ziels nicht einfach sein wird.
1	AI	Das Fahrtenziel von 650'000 schweren Güterfahrzeugen erachtet auch die Standeskommission als sehr ehrgeizig, befürchtet jedoch, dass es realistischerweise sogar zu ehrgeizig sein könnte.
1	SZ	Das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten pro Jahr führt ohne zusätzliche Ausbauten auf der Zufahrt zum Gotthardbasistunnel zu einem Kapazitätsengpass auf der Schiene. Die knappen finanziellen Mittel des Bundes lassen wahrscheinlich die Beseitigung der Engpässe innert nützlicher Frist auf der Schiene nicht zu. Eine restriktivere

		Verlagerungspolitik würde unweigerlich zu Lasten des Personenverkehrs und insbesondere des Regionalverkehrs auf der Schiene gehen. Das Verlagerungsziel ist deshalb auf eine Million Fahrten pro Jahr festzusetzen.
1	ZG	Die Massnahmen für eine weitere Senkung dieses Fahrtenziels überzeugen uns insofern nicht, als wir davon ausgehen, dass die dafür nötigen finanziellen Mittel kaum zusätzlich erhältlich gemacht werden können.
2	Grüne Partei	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).
3	Bauernverband	Ja. Ein Fahrtenziel ermöglicht die Zielerreichungskontrolle. Das neu zu setzende Ziel muss zeitlich aber so gewählt werden, dass es auch erreichbar ist, dies auch vor dem Hintergrund nach wie vor anwachsender internationaler Warenströme. Die Zielfestlegung muss in enger Absprache mit unseren Nachbarländern erfolgen. Die Verlagerungspolitik darf nicht als Konjunkturbremse wirken, hängen doch Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum direkt zusammen.
3	economiesuisse	650'000 LKW sind sehr ehrgeiziges und kaum realistisches Ziel – eine Anpassung sollte geprüft werden. Es wäre problematisch, ein umstrittenes Ziel im Gesetz festzuschreiben, da die Flexibilität bei der Handhabung verloren ginge. Wir ziehen daher eine Regelung auf Verordnungsstufe vor.
3	TravailSuisse	650'000 courses à l'horizon 2012-2015
4	Alpen-Initiative; VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umweltschutz; pro natura; Pro Bahn; WWF	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).
4	IGLS	650'000 LKW sind ambitiös. Voraussetzung ist die Verfügbarkeit der erforderlichen Bahnkapazitäten, resp. deren Ausbau und die Lärmsanierung des europäischen Wagenmaterials.
4	SEV	Die 40-to-Obergrenze ist im Gesetz festzuschreiben.
4	Coop	650'000 wären wünschenswert, 1 Million erscheinen uns jedoch deutlich realistischer, es dürften allerdings nicht weniger Mittel zu Gunsten der Verlagerung eingesetzt werden.
4	Litra	650'000 Fahrten ist ein ehrgeiziges Ziel und wird wohl nur unter Beizug aller finanz- und verkehrspolitischen Massnahmen erreichbar bleiben.
4	Migros	Das Ziel von 650'000 Lkw scheint als illusorisch. Studie TransCare AG, D-Wiesbaden bestätigt, dass die Wirkung einer Schwerverkehrsabgabe auf die Verlagerung minim sei und eine Erhöhung um 1 Euro/km lediglich zu einer Verlagerung von 1.22 % der Strassentransportmenge auf die Schiene führe. Wirkungsvoller seien daher gezielt Qualitäts- und Strukturverbesserungen bei den Bahnbetrieben. Der Migros-Genossenschafts-Bund unterstützt diese These.
4	RoutiersSuisse	Das Fahrtenziel soll sich vorerst darauf beschränken, das heutige Niveau zu halten und einen Spielraum für Wirtschaftswachstum zu lassen. Es soll bei Eröffnung der NEAT neu festgelegt werden.
4	TCS	Il conviendrait de renoncer à formuler un objectif chiffré dans la loi. L'exemple de la loi actuelle sur le transfert devrait inciter

		à la prudence. Toutefois, le TCS estime qu'il faut tendre vers un objectif « officieux » d'environ 1 million de courses.
5	Umverkehr	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.
5	Greenpeace Bellinzona; Amici del parco della Montana; Levantina vivibile	Si. Il numero massimo deve essere quello conosciuto di 650'0000 viaggi annui con un carico massimo di 40 t per viaggio. In caso di aumento della capacità di trasporto per camion il numero massimo va adeguato in proporzione.
5	USAM	Pour la période 2017/2019, il faut simultanément prendre en considération le fait que la croissance du trafic ne saurait guère être détachée de la croissance économique. C'est pourquoi un objectif de transfert de 650'000 courses par an est illusoire.

Kein Fahrtenziel gewünscht / Objectif « nombre de courses » non souhaité

Kategorie	Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
2	PLS	Non, si la loi définit un nombre de course, elle deviendra très rapidement obsolète.
2	SVP	Die SVP spricht sich dezidiert gegen die einseitige Orientierung an einem Mengenziel in der Vorlage aus. Es muss vielmehr darauf geachtet werden, dass die Verkehrsverlagerung als ein dynamischer Prozess, als etwas sich dauernd Änderndes angesehen wird. Mengenziele führen grundsätzlich zu hohen, nicht steuerbaren Staatsausgaben. Es wäre verfehlt, solche im Bereich des Schienenverkehrs einzuführen, nachdem diese in anderen Bereichen mit Erfolg abgeschafft wurden. Anstelle eines Grenzwertes sollte ein Rentabilitätsziel gesetzt werden. Nur Verkehr, welcher seine Kosten deckt, soll durch die Schweiz fahren.
3	Centre Patronal	Non, la loi ne doit pas être un moyen de limiter le transport par route, mais bel et bien de développer le transport de marchandises par rail, et particulièrement pour les longues distances et le transit. Le principe de l'offre et de la demande fera le reste..
4	EV	Nein. Mengenmässig fixe Ziele tragen der dynamischen Verkehrsentwicklung keine Rechnung. Sie sind entweder unerreichbar hoch oder wirkungslos tief, immer aber das Resultat politischer Kuhhändler.
4	ACS; AGVS; auto-schweiz; strassenschweiz	Es ist zu rigide, unrealistisch und nicht umsetzbar, weiterhin ein Fahrtenziel als Verlagerungsziel festzuschreiben. Zudem spricht sich das Landverkehrsabkommen unter dem Titel „Koordinierte Verkehrspolitik“ für den Grundsatz der Nichteinführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen aus. Das Festlegen eines Fahrtenziels stellt eine derartige mengenmässige Limitierung bzw. eine Kontingentierung im Inland dar. Es wird zwar nach wie vor die wesensgerechte Verlagerung des Güterverkehrs über lange Distanzen (ab rund 500 km) von der Strasse auf die Schiene befürwortet, allerdings darf dies nicht via Verankerung eines nie zu erreichenden Fahrtenziels – will heissen einer Kontingentierung – auf Gesetzes- oder Verordnungsstufe erzwungen werden. U.E. sollte in der Verlagerungspolitik ein grundsätzliches Umdenken stattfinden: sie sollte künftig im Sinne einer rollenden Planung als steter bzw. dynamischer Prozess und nicht als statische Übungsanlage verstanden werden und der Schweiz nicht erneut auf Jahre hinaus die Hände binden bzw. ihren Handlungsspielraum unnötigerweise einschränken.

		<p>Falls doch weiterhin ein Fahrtenziel gelten soll, wird eine untere Zielgrösse von mind. 1.1 Mio. bis 1.2 Mio. einigermaßen vernünftig angesehen (ACS), (AGVS), (auto-schweiz), (strasseschweiz). Die Verlagerungspolitik ist bei weitem keine exakte Wissenschaft - wie dies der Bevölkerung und Wirtschaft durch das Festschreiben eines Fahrtenziels nur allzu gerne weiszumachen versucht wird. Die Verlagerungspolitik und deren allfällige Ziele sind künftig der wirtschaftlichen Dynamik des europäischen Binnenmarkts anzupassen und nicht mehr in ein starres Korsett zu schnüren bzw. in ein plafonierendes statisches System zu pressen (strasseschweiz), (AGVS). Nicht zuletzt erweist sich die Situation bereits in der Gegenwart als weit weniger dramatisch, als sie häufig dargestellt wird. Und in zehn Jahren werden die Lastwagen dank dem technischen Fortschritt in ökologischer Hinsicht wiederum um einiges besser abschneiden, als sie es heute zum Teil schon tun (strasseschweiz).</p>
4	VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse	<p>Notfalls ja, wobei es uns geeigneter erscheint, die Verlagerungspolitik als dynamischen, dauerhaften Prozess auszugestalten, statt sie an trägerische, unbewegliche Messgrössen zu binden. Sofern weiterhin ein Fahrtenziel: 1,0 Millionen.</p>
5	IGLS Pratteln	<p>Zielsetzungen ohne Grundlagen der Kapazitätsanalyse des Bundesrates bis 2007 sind wertlos und nicht einzuordnen in eine neue glaubwürdige Aussage und Gesetz.</p>

Zeitpunkt / Date

Erachten Sie die Erstreckung des Zeitpunkts der Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für gerechtfertigt? Est-il justifié, selon vous, que la date de réalisation de l'objectif soit différée de deux années après l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard?		
	JA	NEIN
1	Knapp: 3 – 4 Jahre nach Eröffnung Gotthard (KöV), BL, Zug, ZH, FR; AG; SO; SH; SG; BE; LU; BS, AR, TG, OW, GL, GE, SZ, VD	UR, VS; TI; NE, GR, NW Regierungskonferenz Bergkantone
2	CVP; PLS; FDP	Grüne Partei; SPS
3	economiesuisse; Centre patronal; Bauernverband	TravailSuisse SGB
4	SBB; BLS; ASTAG; VAP; HUPAC; SAB; Post; Cargo Forum; ProBahn; IGLS; SVI; VöV; Litra; Coop; Ralpin; Gemeindeverband	Alpen-Initiative; SEV; VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umweltschutz; pro natura; IGÖV; Migros Kein Jahr und sonst 2020: TCS; ACS; AGVS; auto-schweiz; VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse; strasseschweiz
5	USAM	umverkehrR; Greenpeace Bellinzona; Amici del parco della Montana; Levantina vivibile; Krebsliga Schweiz; SOS Mendrisiotto; NoSuperstrada; Ouestrail

Zusätzliche Bemerkungen zum Zeitpunkt / Remarque complémentaire sur la date

Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
KöV	Der im erläuternden Bericht erwähnte Zeitpunkt (zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) scheint uns knapp bemessen. Die heutige Infrastruktur lässt nur eine beschränkte Produktionssteigerung zu; die eigentlichen Produktivitätsfortschritte sind erst nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und auch der Zulaufstrecken möglich. Die verladende Wirtschaft und die Transporteure brauchen eine längere Zeit, um ihre Systeme umzustellen. Wir würden deshalb einen Zeitpunkt für die Erreichung des ehrgeizigen Ziels drei bis vier Jahre nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels vorziehen.
GE	Oui, nous pensons qu'il faut différer cette date, mais le délai nous semble toutefois très court. En effet, il suppose dans le même temps, le passage au trafic combiné de tous les transports concernés.
GR; Regierungskonferenz Bergkantone	Der im geltenden Verlagerungsgesetz festgelegte Zeitpunkt 2009 ist offensichtlich mehr als optimistisch, da das Ausland bisher nicht wie gewünscht und geplant in die Zubringerlinien investiert hat und die Kapazitäten des neuen Lötschbergbasistunnels begrenzt sind. Trotzdem: eine Fristerstreckung um 10 Jahre, d.h. auf zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels, ist für uns eine vorausseilende Kapitulation vor nicht erwünschten Entwicklungen und so nicht akzeptabel! Wir halten daher am festgelegten Zeitpunkt von 2009 fest. Die bestehende Prioritätenordnung Personenverkehr vor Güterverkehr darf hingegen auf keinen Fall geändert werden.

JU	En résumé le Canton de Jura se rallie aux réponses exprimées dans la position commune de la CTP dt de la DTAP sauf sur la question 2b où il demande que l'objectif de 650'000 poids lourds à travers les Alpes soit déjà atteint en 2015.
NE	Non. Les raisons invoquées ne sont pas étayées. Le nouveau délai envisagé ne permettra pas d'atteindre l'objectif sans changement radical dans la mise en application de mesures adéquates. Autrement dit, la question n'est pas de savoir si le délai est de cinq ou dix ans, mais de savoir si l'on se donnera les moyens d'atteindre les objectifs.
NW	Differenz zu KöV-Stellungnahme: Für uns kommt eine Fristerstreckung um gegen 10 Jahre, d.h. auf zwei Jahre nach der Eröffnung des GBT nicht in Frage . Wir halten am festgelegten Zeitpunkt von 2009 fest.
SZ	Zwei Jahre nach Eröffnung Gotthardbasistunnel scheint zu knapp bemessen. Daher 3 – 4 Jahre nach Inbetriebnahme des GBT. Allerdings nur unter der Bedingung, dass der Ausbau des Regionalverkehrs auf der Nord-Südachse weiterhin möglich bleibt. Die heutige Infrastruktur lässt nur eine beschränkte Produktionssteigerung zu; die eigentlichen Produktivitätsfortschritte sind erst nach der Inbetriebnahme des GBT und auch der Zulaufstrecken möglich. Die verladende Wirtschaft und die Transporteure brauchen eine längere Zeit, um ihre Systeme umzustellen.
TI	Il Canton Ticino non può appoggiare tale proroga, anche se l'obiettivo di diminuire a 650'000 il numero di veicoli pesanti attraverso le Alpi svizzere entro il 2009 appare oggi ottimista. Grazie alle misure intraprese vi è già stata una riduzione consistente rispetto al 2000 (-14%), Il raggiungimento entro 3 anni del numero fissato a suo tempo appare certo molto impegnativo tenuto conto che nel 2005 sono transitati dai valichi svizzeri 1'204'000 veicoli pesanti. Un rinvio del termine di circa dieci anni, cioè a due anni dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo, non può tuttavia essere accettato. Ciò appare come una rinuncia prematura e ingiustificata, mentre su questo tema riteniamo invece non si debba abbassare la guardia: occorre continuare a fare tutto il possibile per ridurre il numero di passaggi del traffico merci in transito. Confermiamo pertanto la data del 2009, quale orizzonte temporale entro cui soddisfare il mandato costituzionale.
UR	Der im geltenden Verkehrsverlagerungsgesetz festgelegte Zeitpunkt 2009 ist offensichtlich mehr als optimistisch, da das Ausland bisher nicht wie gewünscht und geplant in die Zubringerlinien investiert hat und die Kapazitäten des neuen Lötschbergbasistunnels begrenzt sind. Trotzdem: eine Fristerstreckung um gegen zehn Jahre, d.h. auf zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard Basistunnels, ist für uns eine vorausseilende Kapitulation vor nicht erwünschten Entwicklungen und so nicht akzeptabel. Wir halten am festgelegten Zeitpunkt von 2009 fest; der Verfassungsauftrag ist zu erfüllen. Falls das auch unter Ausschöpfung der bundesrechtlichen Massnahmen nicht möglich sein sollte, müsste das Verlagerungsziel möglichst rasch, d.h. innert weniger Jahre danach erreicht werden.
VS	Nous nous opposons au renvoi à un délai de 2 ans après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard pour atteindre l'objectif de 650'000 passages. Nous proposons le maintien de l'objectif dans un délai de 2 ans après l'ouverture du Lötschberg . Dans tous les cas, l'objectif dans un délai de 2 ans après l'ouverture du Lötschberg. Dans tous les cas, l'objectif de 1'000'000 de passages en 2009/10 est un objectif minimum qui ne devrait être dépassé.
ZH	Es ist ein neuer, realistischer Termin festzulegen.
CVP	Oui, il est réaliste de repousser l'objectif.
EVP	Da vorgesehen ist, bereits auf das Jahr 2011 die Zahl der Transitfahrten durch die Alpen auf 1'000'000 zu senken, müsste eigentlich die Reduktion auf 650'000 zumindest in jenem Jahr erreicht werden können, welches auf die Eröffnung der NEAT Gotthard folgt.
FDP	Dans son dernier rapport, le Conseil fédéral estime que même avec l'adaption de nouvelles mesures, les objectifs légaux ne pourront pas être atteints. Il s'agit ici d'agir sur un marché complexe sur lequel l'influence extérieure est importante, ce qui réduit la marge de manoeuvre suisse. Il faut par conséquent fixer des objectifs réalistes. Cette phase d'adaptation permettra une exploitation optimale de ces infrastructures.
Grüne Partei	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 Strasse um rund 20% verbessern würde. Was gedenkt der Bundesrat gegen diese Entwicklung in der EU zu unternehmen?
PLS	Oui, sous la même réserve que la réponse 1. (Réponse 1: oui, sous réserve expresse d'une loi d'application plus réaliste)
SPS	Nein, wir erachten die Erstreckung des Zeitpunkts als für nicht gerechtfertigt. Dies widerspricht der Verfassung, dem Volkswillen und dem bisher geltenden Gesetz. Am ursprünglichen Verlagerungsziel ist festzuhalten. Zu diesem Zweck ist die Alpentransitbörse bis 2008 einzuführen und die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs aufrechtzuerhalten. Die Mittel sind so festzulegen, dass das ursprüngliche Verlagerungsziel erreicht werden kann. Die dafür notwendige Summe darf nicht bei anderen Ausgaben zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs oder des Schienengüterverkehrs kompensiert werden.
Bauernverband	Die Frist von 2 Jahren nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist für die Zielerreichung von 650'000 Transitfahrten zeitlich knapp angesetzt.
Centre Patronal	Oui, sans aucune hésitation, et probablement que deux ans ne suffiront pas à tirer les conclusions des premières expériences de l'ouverture complète des NLFA.
economiesuisse	Die Ausdehnung der Verlagerungsfrist um zwei Jahre bis nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist knapp bemessen. Trotzdem stimmen wir der vorgeschlagenen Verlängerung zu.
transfair	Eher nein; und nur dann, wenn alternative Massnahmen verworfen werden. Inwieweit es aber sinnvoll ist, die Zielfestlegung 2017 an den Produktivitätseffekt der NEAT am Gotthard auszurichten, ist unsicher, zumal in den Vernehmlassungsunterlagen keine quantitativen Aussagen über dessen Effekt gemacht werden können.
Travail.Suisse	Non car on s'éloigne beaucoup trop de l'objectif fixé, au plus tard en 2009.
SBB	JA. Die Erstreckung des Zeitplans ist aus zwei Gründen gerechtfertigt: Erstens: werden die Verkehrszuwächse der Bahnen aller Voraussicht nach auch in den kommenden Jahren anhalten. Realistischerweise werden diese Zuwächse aber kurzfristig nicht vervierfacht werden können , wie das für die Erreichung des Verlagerungsziels im Jahre 2009 notwendig wäre. Zweitens: wäre die bestehende Schieneninfrastruktur 2009 nicht in der Lage, das mit der Erreichung des Verlagerungsziels einhergehende Verkehrsvolumen zu bewältigen . Die benötigte Trassenkapazität steht erst mit Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels zur Verfügung. Für den weiteren Verkehrszuwachs ab diesem Zeitpunkt sind die im Kernangebot „Zukünftige Entwicklung Bahninfrastrukturen“ (ZEB) vorgeschlagenen Ausbauten zwingend notwendig.
BLS	Nicht als gerechtfertigt, aber aufgrund der noch nicht vorhandenen Rahmenbedingungen muss der Zeitpunkt der Zielerreichung nach hinten geschoben werden. Bis jetzt wurden zu wenig greifbare Massnahmen ergriffen, um der Umsetzung des Verfassungsauftrages gerecht zu werden. Eine weitere Verzögerung, über 2017 hinaus, wäre dann allerdings nicht mehr zu rechtfertigen.
Alpen-Initiative; VCS; Greenpeace; WWF; ÄrztInnen für Umweltschutz; pro natura;	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

UmverkehrR	Strasse um rund 20% verbessern würde. Was gedenkt der Bundesrat gegen diese Entwicklung in der EU zu unternehmen?
SEV	Nein. Dazu gibt es keinen Grund, vielmehr besteht ein klarer Verfassungsauftrag, an dem ohne jegliche Einschränkung festzuhalten ist. Der SEV ist nicht bereit, vom klar definierten Verlagerungsziel 2009 (zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschbergbasistunnels) abzurücken. Der Bundesrat hat es verpasst ernsthafte Massnahmen einzuleiten, um das im Verkehrsverlagerungsgesetz avisierte Ziel wirklich zu erreichen. Der Bundesrat hätte schon via Verordnungsweg Massnahmen erlassen können, die zielführend gewesen wären. Dem gegenüber haben die Schweizer Bahnen und ihre Mitarbeitenden bedeutende Produktivitätsfortschritte erzielt. Der Druck auf die Verwirklichung der Verlagerung darf nicht nachlassen, deshalb will der SEV an den 650'000 Fahrten im Jahr 2009 festhalten.
Pro Bahn	Prinzipiell würden wir eine Zielerreichung bereits nach Eröffnung des Lötschbertbasistunnel begrüßen. Nachdem dieser aber zum grössten Teil nur einspurig ausgebaut wird und der Personenverkehr einen grossen Teil der Kapazität benötigt, besteht vermutlich bahnseitig gar nicht die notwendige Kapazität zur Verlagerung in dem dadurch notwendigen Ausmass.
IGöV	Nein, Ziel ist vielmehr, im Rahmen einer konsequenten Verlagerungspolitik in kürzestmöglicher Frist zu erreichen, und es sind minimale, konkrete Etappenziele festzulegen (2009: 1'100'000, 2011: 900'000; 2013: 750'000 Fahrten). Bei Einführung einer Alpentransitbörse ist das Endziel der Verlagerung in jedem Fall zwei Jahre nach deren Inkrafttreten zu erreichen (dieser in Variante 2 enthaltene Passus fehlt in Var. 1, muss dort aber ebenfalls aufgeführt werden).
Hupac	Eine Zielerreichung zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist knapp bemessen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht dem Bahnverkehr jedoch nur eine 125-jährige Infrastruktur zur Verfügung, die lediglich ein beschränktes Produktivitätssteigerungspotenzial zulässt. Bei Inbetriebnahme der NEAT ist mit einer mehrjährigen Übergangsperiode zu rechnen, in der die Verlader und Transporteure ihre Systeme umstellen (neue Logistik- Systemverträge, Beschaffung von KV-tauglichem Equipment) und in der sich das neue NEAT-basierte Bahnsystem international einspielen kann. Zahlreiche Transporteure werden ihre Investitionsentscheide zugunsten des kombinierten Verkehrs erst treffen, wenn die NEAT-Flachbahn ihre Leistungsfähigkeit erwiesen hat. Wir halten einen Zeitpunkt der Zielerreichung von 3 bis 4 Jahren nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für realistisch.
SAB	Der im geltenden Verkehrsverlagerungsgesetz festgelegte Zeitpunkt 2009 ist offensichtlich mehr als optimistisch, da das Ausland bisher nicht wie gewünscht und geplant in die Zubringerlinien investiert hat und die Kapazitäten des neuen Lötschbergbasistunnels begrenzt sind. Trotzdem: eine Fristerstreckung um gegen 10 Jahre, d.h. auf zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels ist für uns nur akzeptabel, wenn gültige Zwischenziele definiert werden . Konkrete Forderung: dass ab 2011, d.h. 3 Jahre nach Inbetriebnahme des Lötschbergs, das Fahrtenziel 800'000 LKW gilt.
Litra	Ja. Voraussetzung ist, dass die Kapazität der Zulaufstrecken ebenfalls nachfragegerecht ausgebaut wird. Allenfalls muss der Zeitpunkt weiter hinaus geschoben werden.
VöV	Die Zahl der schweren Strassengüterfahrzeuge, welche die Schweizer Alpen queren, hat nach der Annahme der Alpeninitiative 1994 bis zum Jahr 2000 von ca. einer Million auf 1.4 Millionen zugenommen. Erst seither sinkt die Zahl wieder und erreichte 2005 1.2 Millionen Fahrzeuge. Wird dieser Trend, der europäisch gesehen bereits als erstaunlicher Erfolg gewertet werden muss, extrapoliert, kann im Jahr 2009 mit einer Zahl von noch 1.04 Millionen Fahrzeugen gerechnet werden. Man wäre dann vom Ziel der 650'000 Fahrzeuge noch rund 400'000 Fahrzeuge entfernt. Der heute erreichte Wert von 1.2 Millionen Fahrzeugen ist unter beträchtlichen Anstrengungen der Bahnen erreicht worden, ihre Effizienz, ihre Kapazitäten und die reale Nachfrage danach zu steigern. Diese Zuwächse werden auch in den kommenden Jahren unvermindert anhalten. Realistischerweise muss aber davon ausgegangen werden, dass sie kurzfristig nicht einfach noch verdrei- oder vervierfacht werden können, wie das für die Erreichung des Mengenziels bereits im Jahre 2009 notwendig wäre. Würde die Zahl 650'000 bis zum Jahre 2009 umgekehrt allein mit strassenseitigen Massnahmen (Dauerphase „Rot“ oder sofortige Einführung der Alpentransitbörse mit der Begrenzung der Durchfahrtsrechte) erreicht werden müssen, führte das entweder zu unerwünschtem Umwegverkehr, vor allem durch Österreich oder zu massiven Einschränkungen des Schienenpersonenverkehrs durch die Alpen. Beides wäre einer europatauglichen Umsetzung des Schweizer

	Verlagerungszieles nicht dienlich. Der VöV ist deshalb bereit, einer Verschiebung des Verlagerungszieles zuzustimmen (Variante 1 zu Artikel 3 im Güterverkehrsverlagerungsgesetz). Dabei soll das Zwischenziel von noch einer Million Fahrten entsprechend dem heutigen Trend aber bereits auf das Jahr 2010 und nicht wie in der Vorlage 2011 festgelegt werden. Es muss vermieden werden, dass der Ehrgeiz der Verlagerung nachlässt, wenn der Verlagerungszeitpunkt allzu grosszügig nach hinten verschoben wird. Die Güterbahnen werden alles daran setzen, ihren Anteil an diesem notwendigen, durch die Verfassung zwingend vorgegebenen und verkehrspolitisch vernünftigen Umsetzungsprozess zu leisten.
RAIpin	Ja. Dies ist allerdings sehr ambitiös. Um dieses Ziel zu erreichen, sind im Zeitraum 2011 bis 2016 die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen: Die Variante 1 der Güterverkehrsvorlage zu realisieren; ausreichend viele und qualitativ hochstehende Trassen für den kombinierten Verkehr über die bestehenden Strecken bereitzustellen, um das Vertrauen ins System Schiene zu sichern; koordinierte Marketinganstrengungen in den Quellmärkten und Zielräumen für das neue Flachbahnangebot durch die Alpen zu unternehmen.
StV	Die Fristerstreckung für die Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels kann hingenommen werden, sie ist aber zu bedauern. Irritierend ist in diesem Zusammenhang die Aussage in der Botschaft auf Seite 57 wonach die Inbetriebnahme der NEAT Lötschberg keinen grossen Produktivitätsfortschritt beim Schienengütertransport bringen werde.
AFV	Eine Frist von zwei Jahren nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (2017) ist für die Zielerreichung zeitlich knapp angesetzt. In der Zwischenzeit muss der Bahnverkehr mit einer 125-jährigen Infrastruktur auskommen, deren Produktivitätssteigerungspotenzial beschränkt ist. Bei Inbetriebnahme der NEAT ist mit einer mehrjährigen Übergangsperiode zu rechnen. Der Zeitpunkt der Zielerreichung sollte 3-4 Jahre nach Eröffnung Gotthard-Tunnel.
IGLS	Sehr knapp bemessen. Ob die Investitionen Strasse (Unternehmer) – Schiene (Bahn) Schritt halten können ist fraglich. Mit der Erstellung der Porta Alpina Sedrun sind Fragen der Kapazität gestellt.
ACS; strassenschweiz; TCS VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse; AGVS; auto-schweiz	Der Zeitpunkt ist grundsätzlich nicht an die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der Neat zu koppeln. Auch nach dessen Inbetriebnahme werden nämlich unter anderem die Fahrzeiten auf der Schiene über jenen auf der Strasse liegen, so dass vor dem Hintergrund des Grundsatzes der im Landverkehrsabkommen verankerten freien Verkehrsträgerwahl nicht einfach davon ausgegangen werden kann, dass der Basistunnel die nötige Zahl an Lastwagen absorbieren wird. Wie schon punkto Fahrtenzahl wird auch bezüglich des Zielerreichungspunkts künftig für eine Dynamisierung und Flexibilisierung , die sich primär an der wirtschaftlichen Entwicklung des europ. Binnenmarkts orientiert. Falls doch Jahr festgelegt wird – vier Jahre nach Eröffnung GBT: 2020 .
Routiers Suisse	Vor Vollausbau der NEAT ist es unmöglich, die Transitfahrten weiter zu reduzieren, ohne dass dies zum Schaden der eigenen Wirtschaft führt. Selbst nach Ausbau der NEAT sehen wir bei der Bahn Engpässe im Schweizer Mittelland und an den Anbindungen an die EU. Der Personenverkehr hat auf Schweizer Schienen noch immer hohe Priorität. Ohne Verbesserungen in diesen Punkten kann keine sinnvolle Verlagerung stattfinden.
SVI	Es kann nicht deutlich genug betont werden, dass der bisherige Erfolg trotz der zeitlichen Verzögerung der ergriffenen Massnahmen sehr beachtlich ist. So konnte die absolute Menge der alpenquerenden LKS's seit 2000 nicht nur stabilisiert sondern um 14 % reduziert werden. Zählt man das Wachstum von 2000 bis 2005 dazu, hat man in 5 Jahren immerhin 300-400'000 Sendungen umgelagert. Dass jetzt von verschiedener Seite die voraussichtliche Nichterreichung des Verlagerungszieles bis zum in der Verfassung festgeschriebenen Zeitpunkt kritisiert wird, hängt weniger mit ungenügenden Massnahmen als mit einem unrealistischen Zielerfüllungszeitraum zusammen. Eine Verschiebung um 8 Jahre auf 2017 ist zu lange. 3 bis 5 Jahre sollten ausreichen, weil einerseits angesichts der neuesten Erkenntnisse zur Verlagerung eine so lange Frist gar nicht notwendig ist. Andererseits ist die Koppelung mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels unzulässig, da die Kapazitätsprobleme auf der Bahn mit ATG nicht gelöst werden, weil diese auf den Zufahrtsstrecken im Mittelland (insbesondere weil ein

	3. Juradurchstich fehlt) entstehen werden. Das Problem sind nicht die zu verlagernden Mengen bis 2009, sondern das zukünftige Wachstum nach 2009, das vollumfänglich von der Schiene aufgenommen werden muss.
Post	Dans toutes les grandes constructions, il y a des impondérables. Sur la base de l'infrastructure actuelle, il est impossible d'atteindre le chiffre de 650'000 mouvements par année. Une prolongation de 2 ans permettra éventuellement de mieux gérer ce transfert. Deux questions se posent: Est-il nécessaire de réaliser deux voies de circulation sur l'entier du parcours du tunnel du Lötschberg ? Les pays limitrophes adapteront-ils leurs infrastructures afin de faciliter ce transfert ?
Coop	Ja. Zeitpunkt, wenn die schienenseitigen Produktivitätsgewinne der NEAT voll und nachhaltig zum Tragen gekommen sind. Unterliegt allerdings das Wirtschafts- und Verkehrswachstum einer anhaltenden Progression, wird der Zeitpunkt der Zielerreichung realistischerweise erstreckt werden müssen.
Gemeindeverband	Allerdings sehr ambitionöses Ziel.
Migros	Nein. Eine Frist von zwei Jahren nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels schätzen wir, wie unter 2a) erwähnt für die Zielerreichung zu ambitioniert ein. Bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels stehen dem Bahnverkehr nämlich nur eine "Personenverkehrs-NEAT" am Lötschberg, sowie eine 125-jährige Infrastruktur am Gotthard zur Verfügung. Nach unserer Einschätzung ist bei Inbetriebnahme der NEAT mit einer mehrjährigen Übergangsperiode zu rechnen, während der die Verladerschaft und die Transporteure ihre Transportabläufe und Verkehrsflüsse anpassen. Eine Verlagerung mit dem "Kipp-Schalter-Effekt" ist illusorisch.
Oustrail	Non. Les raisons invoquées ne sont pas étayées. Le nouveau délai envisagé ne permettra pas d'atteindre l'objectif sans changement radical dans la mise en application de mesures adéquates. Autrement dit, la question n'est pas de savoir si le délai est de 5 ou 10 ans, mais de savoir si l'on se donnera les moyens d'atteindre les objectifs.
IGLS Pratteln	Zielsetzungen ohne Grundlagen der Kapazitätsanalyse des Bundesrates bis 2007 sind wertlos und nicht einzuordnen in eine glaubwürdige Aussage und Gesetz.

Beurteilung der Verlagerungsmassnahmen und Variantenentscheid / Evaluation des mesures de transfert et décision concernant la variante

Stimmen Sie mit der Beurteilung der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen und der Einschätzung der bestehenden Handlungsspielräume in den drei vorgestellten Varianten überein? Etes-vous d'accord sur l'évaluation des mesures de transfert routières et ferroviaires et sur l'estimation des marges de manoeuvre existant dans les trois variantes présentées?

Wie beurteilen Sie das Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen im Rahmen der Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs? Comment appréciez-vous le conflit entre les exigences liées à la politique de transfert et les contraintes budgétaires lorsqu'il s'agit de poursuivre la promotion financière du transport ferroviaire des marchandises?

Für welche Variante sind Sie? En faveur de quelle variante vous prononcez-vous?

Kategorie	Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
1	KöV TG, VS, SO, SG, SZ, SH, OW, NW, LU, GL, JU, FR, BE, BS, BL, AI, AG, AR	<p>Für uns stehen die verlagerungspolitischen Erfordernisse vor den haushaltspolitischen Zwängen. Aus diesem Grund sind wir klar für Variante 1.</p> <p>Variante 1 resp. ein Verlagerungsziel von 650'000 schweren Güterfahrzeugen verlangt zwingend eine ... Neuakzentuierungen und Intensivierungen einzelner Massnahmen ... (Bericht Seite 100) und eine Weiterführung der finanziellen Unterstützung im bisherigen Rahmen. Die finanzielle Unterstützung kann nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels langsam reduziert werden, da dann die Produktionsfortschritte zu greifen beginnen; sobald sich die verladende Wirtschaft auf die neue Situation eingestellt hat, kann die finanzielle Unterstützung auf ein Minimum reduziert werden. Die Einführung einer den ganzen Alpenbogen umfassenden Alpentransitbörse könnte langfristig die Zielerreichung begünstigen. Die Erreichung des Ziels von 650'000 schweren Güterfahrzeugen verlangt einen Ausbau der Zulaufstrecken zu den beiden Basistunnel.</p> <p>Auch bei Variante 2 resp. bei einem Verlagerungsziel von 1 Mio. schweren Güterfahrzeugen ist eine Weiterführung der finanziellen Unterstützung notwendig. Wir bezweifeln, dass dafür 1 Mia. CHF d.h. der halbe Betrag im Vergleich zu Variante 1 ausreicht. Der Verlagerungsprozess käme ins stocken resp. eine Rückverlagerung vom kombinierten Verkehr zur Strasse müsste befürchtet werden. Zudem würden die von der verladenden Wirtschaft bereits getätigten Investitionen an Wert verlieren. Wir lehnen deshalb Variante 2 ab.</p> <p>Variante 3 enthält zu viele Unbekannte. Die notwendigen Terminalbauten im Raum Basel und an der Schweizer Südgrenze benötigen in sensiblen Gebieten grosse Flächen. Solche Flächen sind kaum vorhanden. Die Anwohner akzeptieren solche Bauten nicht. Eine RoLa kann kaum wirtschaftlich betrieben werden. Ein substanzieller Ausbau der Rollenden Landstrasse hemmt den Anpassungsprozess in der Logistikkette, setzt falsche Signale und bringt mehrere negative Auswirkungen (Trassenbeanspruchung, Verdrängung Personenverkehr, Verschärfung der Kapazitätsproblematik auf Zulaufstrecken) mit sich. Wir lehnen Variante 3 deshalb klar ab.</p>
1	GE	Variante 1 : Nous n'y sommes pas opposés. Nous relevons que cette variante impose un engagement financier maximum sans pour autant impliquer à terme les entreprises de transport.

		<p>Variante 2 : Nous y sommes favorables. Cette variante impose un engagement financier deux fois moins important, en impliquant à terme les entreprises de transport afin qu'elles adaptent aussi leurs besoins.</p> <p>Variante 3: Nous n'y sommes pas opposés, mais cette variante doit être autofinancée. Elle se doit d'exister mais pas d'être promue, car cela irait à rencontre des objectifs fixés par le trafic multimodal. Elle doit permettre le trafic train-route pour les petites entreprises.</p> <p>Nous nous prononçons pour la variante 2.</p>
1	NE	<p>Seule la variante 1 entre en ligne de compte. Les objectifs ne pourront être atteints que si l'aménagement du réseau ferroviaire permet la mise à disposition d'un nombre suffisant de sillons répondant à la fois aux attentes du trafic marchandises et du trafic voyageurs.</p> <p>Le Conseil d'Etat estime que seule la variante 1 est acceptable. Il est en effet indispensable de ne pas changer de stratégie alors que les tunnels alpins du Lötschberg et du Gothard ne sont pas encore opérationnels. L'objectif de 650'000 passages doit être maintenu. Il convient aussi de rappeler que l'introduction de la RPLP a été notamment justifiée par l'objectif de maîtriser le trafic à travers les Alpes. Dès lors, nous estimons logique que les moyens de cette taxe qui a augmenté en 2005, et augmentera à nouveau en 2008 simultanément à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, continuent à être affectés à une mesure prioritaire du transfert modal.</p>
1	SZ	<p>Die ausführliche Beurteilung ist plausibel und nachvollziehbar.</p> <p>Variante 2 bringt im Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln nach einer ersten Wertung einen guten Nutzen, ohne den Personenverkehr auf der Schiene zu gefährden. Im Betrachtungszeitraum ist kaum realistisch, dass alle Kapazitätsengpässe auf der Schiene behoben werden. Eine moderate Verlagerung des Transitgüterverkehrs erlaubt, parallel auch den Personenverkehr auf der Schiene zu entwickeln und die dafür notwendigen zusätzlichen finanziellen Mittel bereitzustellen. Die Verlagerungsziele und das Ziel für einen Ausbau des Regionalverkehrs auf der Schiene dürfen sich nicht gegenseitig ausschliessen, sondern müssen zusammen umgesetzt werden können. Auf Varianten 1 und 3 ist zu verzichten. Variante 3 enthält zu viele Unbekannte. Die notwendigen Terminalbauten im Raum Basel und an der Schweizer Südgrenze benötigen in sensiblen Gebieten grosse Flächen. Solche Flächen sind kaum vorhanden. Die Anwohner akzeptieren solche Bauten nicht. Eine Rollende Landstrasse (RoLa) kann kaum wirtschaftlich betrieben werden. Ein substanzieller Ausbau der RoLa hemmt den Anpassungsprozess in der Logistikkette, setzt falsche Signale und bringt mehrere negative Auswirkungen (Trassenbeanspruchung, Verdrängung Personenverkehr, Verschärfung der Kapazitätsproblematik auf Zulaufstrecken) mit sich.</p>
1	TI	<p>Condividiamo solo parzialmente le valutazioni presentate e crediamo occorra ampliare le possibilità di intervento (cfr. risposte 3b) e 3c)). Crediamo che nella fattispecie gli obiettivi e le esigenze della politica dei trasporti debbano essere preminenti rispetto alle valutazioni strettamente budgetarie e contabili. Sarebbe peraltro inaccettabile che gli interessi della popolazione residente nelle regioni attraversate dalle grandi vie di comunicazione fossero sacrificati a favore esclusivo delle aspettative dei Paesi dell'UE.</p> <p>Per questi motivi crediamo che la variante 1. costituisca un punto di riferimento. Essa conferma l'obiettivo di ridurre a un massimo di 650'000 i veicoli pesanti attraverso le Alpi svizzere, postula un impegno finanziario analogo a quello attuale (dell'ordine di grandezza di 2 miliardi di fr. in dieci anni) per continuare le misure fiancheggiatrici e propone un rafforzamento modesto e transitorio dell'autostrada viaggiante e l'istituzione di una borsa dei transiti alpini. L'introduzione di una borsa del transito alpino, che noi auspichiamo/può contribuire in modo significativo a diminuire la necessità e l'onere delle misure fiancheggiatrici.</p> <p>La variante 2. che innalza a 1 milione di unità l'obiettivo della riduzione dei veicoli in transito, invece di 650'bfJO, e che postula la riduzione del credito per le misure fiancheggiatrici a 1 miliardo di franchi per 10 anni è insufficiente, e non tiene affatto conto dell'esito della votazione popolare sull'Iniziativa delle Alpi. Essa comprometterebbe addirittura quanto raggiunto finora.</p> <p>La variante 3. che postula un'estensione massiccia dell'autostrada viaggiante, è gravata da troppe incertezze, è poco efficiente dal profilo economico (rapporto molto sfavorevole peso lordo-tara) e non incentiva gli operatori a una riconversione a modalità di trasporto orientate</p>

		<p>maggiormente sulla ferrovia. Vogliamo pure sottolineare che l'allestimento di adeguati terminali con relativi accessi creerebbe grossi problemi. Il nostro Cantone non è di principio disponibile a entrare nel merito di impianti che non siano rigorosamente previsti e dimensionati in funzione del traffico regionale.</p>
1	UR	<p>Wir sind mit den Beurteilungen und Einschätzungen im Vernehmlassungsbericht nur teilweise einverstanden, insgesamt gesehen sehen wir für die Verlagerungspolitik der Schweiz mehr Handlungsspielraum (siehe ausführlicher unten). Der vom Volk geforderte Verfassungsauftrag darf nicht verwässert werden; es ist auch im Ausland zur Kenntnis zu nehmen, dass die Schweizer Politik in der Pflicht zur Respektierung des Volkswillens steht.</p> <p>Konfliktfeld Verlagerungs-vs. Finanzpolitik / Beurteilung der Varianten Wir sehen das Konfliktfeld des Bundes zwischen verlagerungs- und haushaltspolitischen Zielen. Daneben gibt es mindestens noch zwei weitere Konfliktfelder, mit denen die Vorlage konfrontiert ist: Erstens der Konflikt zwischen den Interessen der Bevölkerung in den Transitkorridoren und denjenigen der internationalen Transportwirtschaft und zweitens der Konflikt zwischen den in der Bundesverfassung bzw. im Landverkehrsabkommen mit der EU festgehaltenen Grundsätzen der Nichtdiskriminierung des Binnenverkehrs bzw. des internationalen Verkehrs.</p> <p>Unseres Erachtens orientieren sich die drei vorgeschlagenen Varianten viel zu stark an den Interessen des Auslands (resp. dem Landverkehrsabkommen) und am Haushaltsziel des Bundes, während den Interessen der Regionen und Kantone entlang der Transitkorridore und dem Alpenschutzartikel zu wenig Rechnung getragen wird. Die Variante 2 schiebt das Verlagerungsziel auf den Sankt Nimmerleinstag hinaus. Wir lehnen sie deshalb strikte ab. Sie ist nicht nur eine Missachtung der vom Transitschwerverkehr direkt betroffenen Bevölkerung, sondern auch des Willens des Schweizer Volkes, festgehalten im Alpenschutzartikel der Bundesverfassung. Die Variante 3 (Ausbau und Ausschreibung Rollende Landstrasse) ist unseres Erachtens keine eigenständige Variante - wir fragen uns, wieso sie überhaupt hier auftaucht. Sowohl von massgeblichen Vertretern der Transportwirtschaft wie auch von Umweltschutzkreisen wird sie zurecht als ineffizient und nicht nachhaltig beurteilt und die bisher mit dem ukV erzielten Erfolge würden dadurch in Frage gestellt. Zudem würde ihre Umsetzung im benachbarten Ausland auf grösste Widerstände treffen.</p> <p>Die Variante 1 (verzögerte Umsetzung des Verlagerungsauftrags) wird den Anliegen des Kantons Uri und der Bundesverfassung am ehesten gerecht. Im Prinzip schlägt sie eine Fortführung des bisherigen Massnahmenbündels und eine leichte Intensivierung der Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs vor - irgendwann ergänzt mit einer Alpentransitbörse. Wie im Bericht ausführlich dargelegt, reichen die vorhandenen Massnahmen und Instrumente aber nicht, um das Verlagerungsziel innert nützlicher Frist zu erreichen. Wir hätten deshalb erwartet, dass in der Vernehmlassungsvorlage an dieser Stelle verschiedene Möglichkeiten ("Varianten") vorgeschlagen würden, wie das vorgegebene Ziel doch noch rasch möglichst erreicht werden könnte. Diese Vorschläge fehlen leider weitgehend. Stattdessen wird immer wieder auf das gültige Landverkehrsabkommen mit der EU verwiesen, das den Handlungsspielraum für die Schweiz extrem einschränke. Wir sind der Meinung, dass dieser Handlungsspielraum zumindest mittel- und langfristig (d. h. ab ca. 2009) deutlich grösser ist als im Bericht dargestellt - auch wenn dazu wahrscheinlich eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens nötig ist.</p>
1	VD	<p>Le Conseil d'Etat estime que seule la variante 1 est acceptable. Il est en effet indispensable de ne pas changer de stratégie alors que les tunnels alpins du Lötschberg et du Gothard ne sont pas encore opérationnels. Il convient aussi de rappeler que l'introduction de la RPLP a été notamment justifiée par l'objectif de maîtriser le trafic à travers les Alpes. Dès lors, nous estimons logique que les moyens de cette taxe qui a augmenté en 2005, et augmentera à nouveau en 2008 simultanément à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, continuent à être affectés à une mesure prioritaire du transfert modal. L'objectif de 1'000'000 de courses en 2011, soit 2 ans après l'ouverture de la ligne de base du Lötschberg, paraît atteignable, compte tenu de l'augmentation de la taxe poids lourds et de la poursuite de la tendance réalisée</p>

		<p>depuis 2000. Nous notons que l'objectif de 2018 d'un trafic de 650'000 passages est ambitieux. Il conviendra dans tous les cas de ne pas dépasser la limite de 1'000'000 de passages. Le gouvernement vaudois est en revanche opposé à la variante 2 qui réduit le soutien de la Confédération au trafic combiné, alors que les tunnels ne sont pas encore achevés. L'absence d'objectif intermédiaire d'ici à 2018 environ risque de conduire à une dégradation de la situation, rendant plus difficile l'atteinte de l'objectif de 1'000'000 de passages. Par ailleurs, le dispositif de la "bourse du transit alpin" n'est pour le moment pas agréé au niveau européen. En l'absence d'une présentation plus détaillée des modalités de cette "bourse du transit alpin", nous restons réservés concernant un tel droit qui ferait l'objet d'enchères et pouvant faire l'objet ensuite d'un négoce. Enfin, nous estimons que la promotion de la chaussée roulante envisagée dans la variante 3 est contraire à l'objectif de favoriser le développement du trafic combiné non accompagné (transport de marchandises dans des conteneurs ou caisses mobiles), s'intégrant dans des structures logistiques internationales. Par tonne transportée, le trafic combiné non accompagné est évidemment plus économique que le transport de marchandises dans des camions chargés sur des trains. Nous rejetons dès lors cette variante 3.</p>
1	VS	<p>Le Conseil d'Etat estime que seule la variante 1 est acceptable. Il est en effet indispensable de ne pas changer de stratégie alors que les tunnels alpins du Lötschberg et du Gothard ne sont pas encore opérationnels. Il convient aussi de rappeler que l'introduction de la RPLP a été notamment justifiée par l'objectif de maîtriser le trafic à travers les Alpes. Dès lors, nous estimons logique que les moyens de cette taxe, qui a augmenté en 2005, et augmentera à nouveau en 2008 simultanément à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, continuent à être affectés à une mesure prioritaire du transfert modal.</p> <p>L'objectif de 650'000 courses en 2009/10, soit 2 ans après l'ouverture de la ligne de base du Lötschberg, paraît atteignable, compte tenu de l'augmentation de la taxe poids lourds et de la poursuite de la tendance réalisée depuis 2000 ainsi que des mesures complémentaires à mettre en place notamment celle mentionnée dans la réponse 3 c). Nous pensons que l'objectif d'un trafic de 650'000 passages pour 2018, est un faux signal quant à la volonté d'un meilleur équilibre entre le rail et la route. Le Conseil d'Etat est opposé à la variante 2 qui réduit le soutien de la Confédération au trafic combiné, alors que les tunnels ne sont pas encore achevés. La mise en exploitation du tunnel de base du Lötschberg le 9 décembre 2007 est de nature à renforcer la dynamique en faveur d'un meilleur équilibre rail/route. Le dispositif de la "bourse du transit alpin", en revanche, qui nécessiterait la renégociation des accords bilatéraux doit être écarté. Enfin, nous estimons que la promotion unilatérale de la chaussée roulante envisagée dans la variante 3 n'est pas pertinente. La chaussée roulante demeure, cependant, une solution transitoire et complémentaire qui doit être soutenue.</p>
1	ZG	<p>Die ausführliche Beurteilung ist plausibel und nachvollziehbar.</p> <p>Ziele und Mittel müssen aufeinander abgestimmt werden, so dass möglichst grosser Nutzen aus den verfügbaren Mitteln generiert werden kann. Das finanzielle Engagement der öffentlichen Hand sollte sich in klaren Grenzen halten, damit der stark wachsende Transportmarkt nicht zusätzlich angeheizt wird. In der heute stark arbeitsteiligen Wirtschaft sind leistungsfähige, qualitativ hochstehende Transporte sehr gefragt. Dabei ist die Preisobergrenze, vor allem beim Transport hochwertiger Güter, nicht erreicht. Daher sind Lösungen (z.B. Alpentransitbörse) zu forcieren, welche die umweltpolitischen Massnahmen zu einem hohen Mass durch den Transportmarkt selber finanzieren.</p> <p>Die Variante 2 bringt im Verhältnis zu den eingesetzten Mittel einen guten Nutzen, ohne den Personenverkehr zu gefährden. Im Betrachtungszeitraum ist es kaum realistisch, dass alle Kapazitätsengpässe auf der Schiene behoben sein werden. Eine moderate Verlagerung des Transitgüterverkehrs erlaubt parallel auch den Personenverkehr auf der Schiene zu entwickeln. Auf die Variante 3 (Rola) ist zu verzichten (vergl. Ausführungen unter 4c).</p>
1	ZH	<p>Die Varianten 1 und 2 unterscheiden sich bei den strassenseitigen Massnahmen nicht. Wir unterstützen diese Massnahmen mit Ausnahme der Alpentransitabgabe, die gemäss den Ausführungen in der Güterverkehrsvorlage bei der LSVA kompensiert werden müsste. Hingegen</p>

		<p>unterstützen wir das Instrument einer Alpentransitbörse. Die schienenseitigen Massnahmen unterscheiden sich hauptsächlich dadurch, dass bei der Variante 2 die finanzielle Förderung des kombinierten Verkehrs schrittweise vermindert werden soll. Wir unterstützen das Ziel, Subventionen abzubauen. Voraussetzung dafür ist aber, dass die übrigen Massnahmen die Erreichung des Verlagerungsziels ermöglichen. Wir sehen eine Alpentransitbörse in diesem Zusammenhang als ein geeignetes Instrument. Wichtig ist die Sicherstellung genügender Terminalkapazitäten auch im Inland. Den substanziellen Ausbau der rollenden Landstrasse, wie in den Varianten 1 und 3 vorgeschlagen, lehnen wir ab. Die Rollende Landstrasse ist ineffizient. Sie beansprucht mit ihrer vergleichsweise tiefen Nutzlast zusätzliche Trassenkapazitäten, um die gleiche Wirkung wie der unbegleitete kombinierte Verkehr zu erzielen.</p>
1	RKGK SAB GR	<p>Wir sind mit den Beurteilungen und Einschätzungen im Vernehmlassungsbericht nur teilweise einverstanden, insgesamt gesehen sehen wir für die Verlagerungspolitik der Schweiz mehr Handlungsspielraum (s. ausführlicher unten).</p> <p>Konfliktfeld Verlagerungs- vs. Finanzpolitik / Beurteilung der Varianten</p> <p>Wir sehen das Konfliktfeld des Bundes zwischen verlagerungs- und haushaltspolitischen Zielen. Daneben gibt es mindestens noch zwei weitere Konfliktfelder, mit denen die Vorlage konfrontiert ist: Erstens der Konflikt zwischen den Interessen der Bevölkerung in den Transitkorridoren und denjenigen der internationalen Transportwirtschaft und zweitens der Konflikt zwischen den in der Bundesverfassung bzw. im Landverkehrsabkommen mit der EU festgehaltenen Grundsätzen der Nichtdiskriminierung des Binnenverkehrs bzw. des internationalen Verkehrs. Unser Erachtens orientieren sich die drei vorgeschlagenen Varianten viel zu stark an den Interessen des Auslands (resp. des Landverkehrsabkommens) und am Haushaltsziel des Bundes, während den Interessen der Regionen und Kantone entlang der Transitkorridore und dem Alpenschutzartikel zu wenig Rechnung getragen wird.</p> <p>Die Variante 2 schiebt das Verlagerungsziel auf den Sankt Nimmerleinstag hinaus. Wir lehnen sie deshalb strikte ab. Sie ist nicht nur eine Missachtung der vom Transitschwerverkehr direkt betroffenen Bevölkerung, sondern auch des Willens des Schweizer Volkes, festgehalten im Alpenschutzartikel der Bundesverfassung.</p> <p>Die Variante 3 (Ausbau und Ausschreibung Rollende Landstrasse) ist u. E. keine eigenständige Variante - wir fragen uns, wieso sie überhaupt hier auftaucht. Sowohl von massgeblichen Vertretern der Transportwirtschaft wie auch von Umweltschutzkreisen wird sie zurecht als ineffizient und nicht nachhaltig beurteilt und die bisher mit dem ukV erzielten Erfolge würden dadurch in Frage gestellt. Zudem würde ihre Umsetzung im benachbarten Ausland auf grösste Widerstände treffen.</p> <p>Die Variante 1 (verzögerte Umsetzung des Verlagerungsauftrags) wird den Anliegen der Transitregionen und -kantone und der Bundesverfassung am ehesten gerecht. Im Prinzip schlägt sie eine Fortführung des bisherigen Massnahmenbündels und eine leichte Intensivierung der Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs vor- irgendwann ergänzt mit einer Alpentransitbörse. Wie im Bericht ausführlich dargelegt, reichen die vorhandenen Massnahmen und Instrumente aber nicht, um das Verlagerungsziel in absehbarer Zeit zu erreichen. Wir hätten deshalb erwartet, dass in der Vernehmlassungsvorlage an dieser Stelle verschiedene Möglichkeiten („Varianten“) vorgeschlagen würden, wie das vorgegebene Ziel doch noch raschmöglichst erreicht werden könnte. Diese Vorschläge fehlen leider weitgehend. Stattdessen wird fast wie das Kaninchen vor der Schlange immer wieder auf das gültige Landverkehrsabkommen mit der EU verwiesen, das den Handlungsspielraum für die Schweiz extrem einschränkt. Wir sind der Meinung, dass dieser Handlungsspielraum zumindest mittel- und langfristig (d.h. ab ca. 2009) deutlich grösser ist als im Bericht dargestellt - auch wenn dazu wahrscheinlich eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens nötig ist.</p>
2	CVP/PDC	<p>Variante 1 : Dans le projet de loi sur le transfert du trafic des marchandises, le PDC suisse se prononce en faveur de la variante 1 présentée dans le rapport du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'énergie et de la communication.</p> <p>Variante 2 : remettre le but du nombre de courses en question n'est pas acceptable. Cette variante met en péril la politique de transfert de la route au rail. Il n'est également pas judicieux de s'arrêter en chemin, alors que de grands projets ferroviaires sont en cours de construction et qu'ils permettront de mettre en oeuvre la politique de transit de manière plus efficace.</p>

		<p>Variante 3 : cf. prise de position.</p> <p>Un équilibre doit être trouvé entre ces deux variantes. Il ne s'agit pas de les opposer l'une à l'autre. Les contraintes budgétaires restreignent certaines dépenses voulues dans l'encouragement au transfert du trafic. Il est à ce moment-là nécessaire de mettre en place des priorités sur une série de mesures et de les financer entièrement.</p> <p>Concernant la nécessité et l'appréciation des mesures proposées, le PDC se positionne comme suit :</p> <p>Conditions-cadres routières : Taxe sur le transit alpin :</p> <p>Le PDC est favorable à l'introduction d'une taxe sur le transit alpin avec la condition que le montant total n'excède pas la limite fixée par l'accord conclu avec l'Union européenne. Dans le cas de l'introduction d'une taxe sur le transit alpin, la RPLP devrait être réajustée pour ne pas dépasser ce maxima. Il s'agit d'une mesure spécifique et ciblée sur le trafic transalpin et une incitation pour l'utilisation du rail. Elle correspond à l'idée d'une politique de transfert concrète et réaliste. Cette mesure doit toutefois faire l'objet, comme le mentionne le rapport du DETEC, d'une étude précise des conséquences financières.</p> <p>Redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP : Le PDC suisse est contre une augmentation de la RPLP suite à la prochaine hausse qui aura lieu en 2008.</p> <p>Conditions-cadres ferroviaires : Trafic combiné</p> <p>Le PDC est favorable à un renforcement et à la croissance du marché du trafic combiné. Il s'agit d'encourager le développement du trafic combiné tout en évitant une discrimination envers le transport purement routier.</p>
2	EVP	<p>Wir betrachten es als eine exekutive Aufgabe, die Reduktion auf 650'000 Fahrten pro Jahr zu bewerkstelligen. Aus unserer Sicht könnte daher im Gesetz eigentlich auch nur der Auftrag festgeschrieben werden, dass der Bund auf Fertigstellung der NEAT hin die notwendigen Massnahmen zur Zielerreichung trifft und in Kraft setzt. Im Übrigen bevorzugt die EVP Massnahmen, die auf einfache Weise die Durchfahrtsmenge steuern (Tropfenzählersystem, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Zeitfenster, Transitbörse etc.). Teuere Massnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene (insbesondere massive Subventionierung der rollenden Landstrasse) kommen für uns nur als vorübergehende absolute Notlösung in Frage.</p> <p>Da die EVP schwergewichtig Massnahmen zur Reduktion der Attraktivität der Strasse sieht, betrachtet sie dieses Konfliktfeld als nicht so gravierend: Nach unserer Vorstellung müssen die Kosten der Transitfahrt auf der Strasse so stark erhöht werden, dass die Benützung der Schiene für Transitgüter auch mit kostendeckenden Preisen der Güterbahn attraktiv ist und angenommen wird.</p>
2	Grüne Partei	<p>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.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verschärfung des Dosierungssystems (2006) 2. Intensivierung der LKW-Kontrollen (2006), Verschärfung der Sanktionen (2007) 3. Einführung eines Reservationssystems als Vorstufe zur Alpentransitbörse (2007)

		<p>4. Einführung der Alpen transitbörse (2008, Verschärfung 2009)</p> <p>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</p> <p>6. Weiterführung oder nötigenfalls Ausbau der Rola, soweit Nachfrage und Kapazitäten dies ermöglichen</p> <p>7. Schaffung eines Fonds für die Finanzierung allfälliger Engpässe auf den Nord-Süd-Schienenkorridoren ausserhalb des NEAT-Perimeters</p> <p>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.</p>
2	PLS	<p>Les objectifs ne sont pas suffisamment réalistes.</p> <p>Le conflit provient essentiellement de la concurrence qui existe entre les marchandises produites en Suisse qui ne bénéficient pas des mêmes subventions au transport que les marchandises étrangères en transit (concurrence déloyale). La promotion financière doit être limitée dans le temps, à savoir la même durée que pour atteindre l'objectif de la question 2b).</p> <p>La première variante maintient le principe irréaliste de la limitation à 650'000 passages de poids lourds en transit à travers les Alpes. Cette variante doit être abandonnée, car on constate aujourd'hui que le seul trafic intérieur génère déjà plus de 500'000 passages entre le sud et le nord des Alpes et vice-versa (44 %). Or, vu l'engorgement du réseau ferroviaire national et le faible nombre de sillons horaires à disposition, il n'existe pas de véritable alternative au transport routier. En trafic de marchandises en transit, la capacité ferroviaire sera fortement augmentée après l'achèvement du tunnel du Gothard. Une limitation du nombre de passages des poids lourds étrangers n'est cependant pas prévue dans l'accord bilatéral sur les transports terrestres, sauf en cas d'urgence extrême, et la seule mesure conservatoire admise est le prélèvement d'une « taxe de transit alpin » non discriminatoire, limitée à six mois et renouvelable une seule fois. Il faut donc craindre qu'une limitation du nombre de passages des poids lourds étrangers provoque des tensions avec l'UE et que l'adaptation de cet accord ne soit pas possible dans les circonstances actuelles. Afin que le transit routier de marchandises n'augmente pas, nous sommes favorables au maintien de l'aide actuelle à la promotion du trafic combiné (env. 2.85 milliards pour la période 2001-2010). Ce soutien devra cependant être réexaminé dès l'achèvement du tunnel du Gothard.</p> <p>La deuxième variante est plus réaliste. Même si la limite de 1'000'000 de passages par an semble trop basse. En effet, le potentiel de gain de capacité est atteint avec les augmentations de PTCA de 28 à 34 tonnes, puis à 40 tonnes. Le nombre de passages de poids lourds, qui est actuellement d'environ 1'200'000 par an, sera difficile à résorber. On a par ailleurs constaté que l'introduction, puis l'augmentation de la RPLP n'ont pas changé profondément le comportement des utilisateurs qui, en l'occurrence ne sont pas les transporteurs, mais les chargeurs (transitaires, industriels, etc).</p> <p>On a constaté ces dernières années une forte amélioration dans l'utilisation des capacités disponibles en matière de transport routier. C'est ainsi que le volume de marchandises transportées à travers les Alpes suisses a progressé de 40 % entre 2000 et 2005, alors même que le nombre de poids lourds diminuait. Cette constatation nous amène à la conclusion que les transporteurs se sont d'ores et déjà organisés et qu'ils utilisent des bourses de transports privées. Les expériences faites par le passé prouvent que la création de bourses de transports publiques est vouée à l'échec. Il est donc encore une fois illusoire de vouloir fixer une limite à 650'000 passages deux ans après la création d'une nouvelle bourse publique ou semi-publique.</p> <p>En ce qui concerne l'introduction d'une taxe de transit alpin (TTA), nous faisons la même remarque que précédemment en matière de</p>

		<p>RPLP. Si cette dernière taxe est acquittée à plus de 75 % par les consommateurs et les industriels suisses, la TTA sera au moins supportée à hauteur de 44 % par l'économie suisse. A l'heure où les syndicats déplorent la moindre délocalisation de production ou la moindre fermeture d'entreprise, nous nous demandons si cette mesure est judicieuse.</p> <p>La troisième variante consiste en une augmentation de la capacité de la "chaussée roulante". Or, de l'avis même des spécialistes du transport ferroviaire, ce mode de transport doit être supplanté par le développement du trafic combiné non accompagné (TCNA). Maintenir artificiellement un type de transport aussi archaïque et investir dans de telles infrastructures est du gaspillage, non seulement sur le plan financier, mais également sur le plan de la protection de l'environnement et de la consommation d'énergie. En effet, la charge utile transportée selon le principe de la chaussée roulante est inférieur de moitié à celle transportée en TCNA. Les coûts d'entretien du matériel roulant sont par ailleurs deux à trois fois plus élevés.</p>
2	SP	<p>Es gibt verschiedene Massnahmen, die wir durchaus als sinnvoll erachten. Das Hinausschieben des Verlagerungsziels aber lehnen wir grundsätzlich ab und insofern lehnen wir alle drei Varianten ab, wobei zu präzisieren ist, dass Variante 1 dem Ziel näher kommt als Variante 2 und dass Variante 3 als rein komplementäre Variante betrachtet wird.</p> <p>Kommentare zu Variante 1: Umsetzung des Verlagerungsauftrages Wir sind einverstanden mit dem Fahrtenziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten von Fahrzeugen des Schwerverkehrs. Der Zeitpunkt aber - spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels - ist viel zu spät. Diese vom Bundesrat vorgeschlagene zeitliche Verzögerung macht eine Verfassungsänderung nötig. Als logische Konsequenz ist auch das Zwischenziel - bis zum Jahr 2011 die Zahl der alpenquerenden Fahrten auf eine Million zu reduzieren - völlig ungenügend.</p> <p>Kommentare zu Variante 2: Anpassung des Verlagerungsauftrages Variante 2 ist sowohl in Bezug auf das Fahrtenziel -1,0 Million alpenquerende Fahrten von Fahrzeugen des Schwerverkehrs - als auch bezüglich Zeitpunkt - bis spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard- Basistunnels - inakzeptabel. Diese Variante könnte nur verbunden mit einer Verfassungsänderung und somit einer Volksabstimmung umgesetzt werden.</p> <p>Kommentare zu Variante 3: Substantieller Ausbau und Ausschreibung der Rollenden Landstrasse Im Sinne einer Ergänzung ist ein Ausbau zu unterstützen, sofern damit das Ziel 650'000 Fahrten bis 2009 erreicht wird.</p> <p>Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen im Rahmen der Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs: Nach dem Entlastungsprogramm 03 (Kürzung um 20 Millionen Franken) beträgt der Zahlungsrahmen für die Verlagerung CHF 2,830 Mia. Davon sind per Ende 2005 1,460 Milliarden Franken in Anspruch genommen worden; bis 2010 stehen noch 1,370 Milliarden Franken zur Verfügung. Die mit dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz vorgeschlagenen erforderlichen finanziellen Mittel sind nicht Bestandteil der aktuellen Finanzplanperiode (2006 - 2008). Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz schafft den gesetzlichen Rahmen für den für die Finanzierung der Massnahmen erforderlichen Kredit. Wir wünschen, dass die Erfordernisse der Verlagerungspolitik und somit die Sicherheit und der Schutz von Mensch und Umwelt höher gewichtet werden als die reine Finanzoptik. Insbesondere mit hoher Priorität umzusetzen ist die nicht fiskalische Massnahme der Alpentransitbörse. Dieses effiziente und sinnvolle Mittel zu einer effektiven Verkehrsverlegung ist bis 2008 zu realisieren. Mit diesem Instrument kann auch der Bundeshaushalt entlastet werden. Budget, Finanzplan und Zwischenabschluss zeigen zudem, dass es um die</p>

		<p>Bundesfinanzen keineswegs so schlecht bestellt ist, wie gerne beklagt wird.</p> <p>Die Kräfte des freien Marktes in seiner kurzfristigen Optik genügen nicht für eine effektive Verlagerungspolitik. Es bedarf einer Entwicklung des Preisverhältnisses zwischen Strassen- und Schienengüterverkehr nach dem Prinzip der Kostenwahrheit. Dafür ist dem Nutzen des Güterverkehrs für Umwelt und Gesundheit vollumfänglich Rechnung zu tragen.</p> <p>Eine Erhöhung und konsequente Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen im Schwerverkehr (Arbeitsbedingungen, Kontrollen usw.) schafft gleich lange Spiesse bezüglich Kosten. So werden zum Beispiel hohe Folgekosten für Dritte, u.a. die öffentliche Hand, vermieden, was die Bilanz zugunsten der Schiene verbessert.</p> <p>Das Preisverhältnis zwischen Strasse und Schiene kann von staatlicher Seite durch die Erhöhung des Preises der Strasse mittels Erhöhung der Strassenbenutzungsgebühren beeinflusst werden, was wir befürworten. Eine solche Massnahme führt zu Einnahmen im Bundeshaushalt.</p> <p>Denkbar ist eine Anhebung des Abgabenniveaus der LSVA als flächendeckende Strassenbenutzungsgebühr über die für das Jahr 2008 vorgesehenen Abgabesätze. Eine Anpassung des Niveaus der LSVA, gegebenenfalls in Verbindung mit einer Neueinteilung der Abgabekategorien, liesse sich aus einer veränderten allgemeinen Entwicklung der Wegekosten und der externen Kosten des Strassengüterverkehrs unter Einbezug des prognostizierten Verkehrswachstums rechtfertigen.</p> <p>Ein höheres Niveau an Gesundheitskosten und Kosten für Natur- und Landschaft, die aus den verschiedenen Emissionen des Schwerverkehrs resultieren, sowie der vom Schwerverkehr verursachten Unfallkosten rechtfertigt eine Anpassung des Abgabensatzes. Auch wenn ein grosser Anteil der heute geförderten Verkehre bis 2017 eigenwirtschaftlich betrieben werden könnte, ist eine Aufrechterhaltung der Mittel notwendig, um das ursprüngliche und von uns nach wie vor geforderte Verlagerungsziel einzuhalten. Die Akteurinnen des Schienengüterverkehrs würden durch einen Abbau zudem dazu gezwungen, einschneidende und sicher auch für das Personal schmerzhaft Massnahmen zu realisieren, um ihre Verkehre auf der Schiene halten zu können. Damit würden ihnen auch die finanziellen Spielräume für Investitionen zur Gewinnung von Neu- oder Mehrverkehren entzogen. Damit setzt sich eine Negativspirale in Gang, die den Verlagerungseffekt doppelt behindert.</p> <p>Vor allem für den Transport schwerer Güter kommt bis heute zum grossen Teil nur der Verkehrsträger Schiene in Frage. Als Form des Bahnverkehrs, mit dem effektiv von der Strasse verlagerte Verkehre transportiert werden, kommen aufgrund der Produktionsbedingungen schwergewichtig der unbegleitete und begleitete kombinierte Verkehr in Frage.</p> <p>Die Stärkung des kombinierten Verkehrs im Rahmen der flankierenden Massnahmen ist aus diesen Gründen eine der wirksamsten Methoden zur Unterstützung des Verlagerungsprozesses. Die Entwicklung des Modal Splits zeigt, dass die Schiene in der Lage ist, einen grossen Teil des Wachstums der Transportmengen zu übernehmen. Grundsätzlich unterstützt werden sollen aus Sicht der SP Effizienzmassnahmen, ohne dabei aber im Bereich Sicherheit irgendwelche Risiken einzugehen.</p> <p>Der in der Frage angesprochene Zielkonflikt ergibt sich nur aus bürgerlicher Spar"logik" heraus und im Hinblick auf ein rein kurzfristiges betriebswirtschaftliches Denken. In einer langfristigen und volkswirtschaftlichen Optik ist kein Zielkonflikt erkennbar, im Gegenteil. Dank einer konsequenten Verlagerungspolitik lassen sich Gesundheits- und Unfallkosten senken, profitiert die Umwelt und somit auch die Wirtschaft.</p>
2	SVP	<p>Die SVP lehnt die im Rahmen der Vorlage vorgeschlagenen drei Varianten entschieden ab. Insbesondere wehren wir uns gegen ein starres Mengenziel, da sich das Verkehrswachstum nicht vom Wirtschaftswachstum abkoppeln lässt. Starre Verlagerungsziele stehen dem dynamischen Prozess der Verkehrsverlagerung diametral entgegen. Zudem führen sie erfahrungsgemäss zu höheren, nicht steuerbaren Staatsausgaben. Das Mengenziel ist durch ein Rentabilitätsziel zu ersetzen.</p> <p>Im Weiteren sind auch Verschärfungen der Schwerverkehrskontrollen im Rahmen der Verlagerungspolitik als nicht zielführende Massnahmen abzulehnen. Höhere Bussen und verschärfte Kontrollen haben keine Verlagerungswirkung; sie sind allenfalls als</p>

		Massnahmen im Rahmen der Diskussion einer neuen Verkehrssicherheitspolitik zu sehen. Mit der Vorlage haben diese Konzepte jedoch absolut nichts zu tun (vgl. S. 39).
3	Bauernverband	<p>Der Bauernverband unterstützt die in Variante 1 zur Diskussion gestellte Lösung, wobei der Verlagerungshorizont kritisch auf seine Realisierbarkeit zu überprüfen ist. Varianten 2 und 3 werden verworfen.</p> <p>Entgegen dem Vorschlag in Variante 2 erachten wir die Weiterführung der schienenseitigen Fördermassnahmen zumindest mittelfristig als sinnvoll. Würde die Unterstützung bereits heute zurückgefahren, würden sich die international tätigen Transporteure für die Zeit nach 2009 wieder auf den Strassentransport ausrichten. Langfristig ist der Bauernverband aber durchaus der Meinung, dass die Unterstützung degressiv ausgestaltet werden muss und sich der Schienentransport eine eigene solide Basis erarbeitet. Den weiteren Ausbau der Rollenden Landstrasse (Variant 3) lehnen wir aus ökonomischen und ökologischen Gründen ab.</p>
3	CP	<p>Non, les objectifs restent peu réalistes et ne tiennent aucunement compte du développement de l'économie, ni des développements techniques des deux modes de transport.</p> <p>La première variante qui maintient le principe de la limite des 650'000 passages doit être totalement abandonnée, car elle occulte les réalités du terrain. Il faut envisager un objectif réaliste qui tienne compte de l'évolution des marchés et qui permette aux acteurs de mettre en place des structures performantes pour atteindre ces objectifs et les maintenir ensuite.</p> <p>L'économie fonctionne aujourd'hui selon le principe des flux tendus pour un grand nombre de marchandises. Si certains produits peuvent être transportés avec des délais de moyenne durée, ce n'est pas le cas pour un grand nombre d'autres marchandises, et essentiellement pour des produits livrés "intra muros", c'est à dire qui ne sont pas en transit. Pour ceux-là, le rail ne correspond souvent pas aux attentes des divers partenaires concernés; il n'est dès lors pas possible de compresser artificiellement les besoins des entreprises. Nous ajouterons que la baisse des courses transalpines constatée depuis 5 ans résulte essentiellement de deux facteurs qui n'ont rien à voir avec le transfert de marchandises sur le rail. Il s'agit de l'augmentation du poids maximum autorisé de 28 tonnes à 40 tonnes et des mesures contraignantes prises suite à l'accident du tunnel du Gothard. Il est d'ailleurs intéressant de constater que si le nombre de camions en transit à travers les Alpes a bel et bien diminué entre 2000 et 2005, ce n'est pas le cas du volume de marchandises. A cet égard, on remarquera que le transfert modal s'est fait non en faveur du rail, mais de la route (en 2000, 30% des marchandises transitaient par la route et 70% par le rail, alors qu'en 2005, c'est 35% de marchandises qui prenaient la route et plus que 65% le rail) ! Si nous ne sommes donc pas favorables à ce chiffre de 650'000 unités, nous rejoignons un bon nombre de spécialistes et d'utilisateurs pour dire qu'il est nécessaire de maintenir le financement actuel (près de 2,85 milliards pour la période 2001-2010) pour la promotion du transfert de trafic marchandises de la route au rail dans le cadre des courses en transit. La réduction des aides financières n'est pas à l'ordre du jour, car les infrastructures ferroviaires doivent pouvoir répondre aux attentes des multiples acteurs concernés par un transport de marchandises de qualité (respect des délais, volumes transportables et tarifs). Cela ne pourra se faire sans un financement adéquat et une concertation étroite avec les pays voisins.</p> <p>La seconde variante a l'avantage de prendre en compte le fait qu'il est nécessaire de relever l'objectif de 650'000 camions en transit, même si la volonté de fixer un nombre n'est en soi pas satisfaisante. Par contre, le rail doit obtenir les moyens financiers adéquats pour être à même de concurrencer la route dans le cadre de transports déterminés (essentiellement trafic de transit et/ou trafic de volumes de denrées non périssables). Si les moyens qui lui sont alloués aujourd'hui venaient à manquer, tous les efforts faits jusqu'alors pourraient s'avérer vains, ce qui serait totalement contre-productif pour l'économie régionale et en regard des efforts consentis pour améliorer la situation des riverains de ces voies de transit. De plus, et contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, cela pénaliserait les transporteurs routiers suisses qui ont besoin de pouvoir compter sur la meilleure fluidité de trafic possible pour accéder aux régions concernées. Il a été</p>

		<p>relevé à plusieurs reprises qu'il n'est tout simplement pas normal que les entreprises suisses soient généralement les plus défavorisées par les mesures de contraintes prises sur les routes de transit consécutives à l'augmentation du trafic routier international en transit. Ce trafic doit pouvoir être mis sur le rail pour autant que ce dernier soit compétitif. Lorsque l'on sait, par exemple, qu'un convoi ferroviaire met 4 heures pour parcourir 88 kilomètres entre Bellinzzone et la gare marchandises de Milan, il ne faut plus s'étonner que la route soit préférée, sans compter qu'il faut réaliser trois changements de locomotives pour des convois provenant d'Allemagne et traversant la Suisse ! Un effort particulier reste à entreprendre dans ce domaine, mais il ne doit pas l'être sur le dos des camionneurs ; il doit l'être en améliorant la compétitivité du rail. Cela passe aussi par une ouverture de ce marché encore trop fermé. La variante II part du principe que si les objectifs sont relevés, ils seront certainement plus faciles à atteindre et nécessiteront ainsi moins de financement, d'où la proposition de réduction d'un milliard de francs pour la période couvrant 2011-2017. Nous répétons ici que ce ne doit pas être le cas, et qu'il n'est pas adéquat de lier le financement de projets ferroviaires de transit à un nombre de courses à atteindre. Le but doit être de développer les meilleures prestations possibles dans les deux types de trafic transfrontalier. Les chargeurs se tourneront automatiquement vers le rail s'ils peuvent en retirer des bénéfices. Mais cela ne pourra être envisagé encore une fois que sur de la longue distance. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine, et nous rejoignons les propos du DETEC lorsqu'il dit que la Suisse ne peut à elle seule résoudre toutes les équations menant à un trafic combiné performant.</p> <p>La troisième variante, qui n'en est en fait pas une, présente un concept de promotion de ce qui est communément appelé la « chaussée roulante ». Il s'agit donc de promouvoir la prise en charge de camions complets par le train. Si cette proposition peut paraître alléchante de par ses aspects pratiques, elle ne tient malheureusement pas la route à la lumière d'une analyse plus détaillée. En effet, il est constaté que pour un train de même longueur, la chaussée roulante véhicule la moitié seulement de charge utile par rapport au TCNA (trafic combiné non accompagné, essentiellement trafic de containers), qu'elle coûte entre deux et trois fois plus cher que ce dernier dans ses frais d'infrastructures (prix et entretien des wagons) et qu'elle n'est pas assez utilisée pour le transfert de marchandises sur de longues distances. Cela ne doit donc pas être un objectif de promotion en soi, mais bien rester un élément secondaire de la politique de transfert.</p> <p>Il ne devrait tout simplement pas y avoir de conflit; le mentionner comme élément de base est déjà une erreur. Aujourd'hui, cette vision du conflit doit disparaître pour une approche plus pragmatique de la question du transport et du transit de marchandises. Nous ne cesserons de le dire, les deux modes qui peuvent être, soit dit en passant, associés à d'autres modes tels que les voies navigables et le transport aérien, doivent être appréhendés dans un but de complémentarité, comme l'envisage désormais expressément l'Union européenne. La promotion financière du transport de marchandises est envisageable pour autant qu'elle n'aille pas au-delà de la durée déterminée pour atteindre l'objectif de la question 2 b).</p>
3	economiesuisse	<p>Die Vorlage enthält zwei Varianten und einen Vorschlag, der komplementär zu den beiden Varianten zu verstehen ist. Wie oben dargelegt, begegnen Teile unserer Mitglieder den Varianten und dem Vorschlag mit grosser Skepsis oder stellen sie grundsätzlich in Frage. Generell lässt sich aber folgendes feststellen:</p> <p>Variante 1: Die Mehrheit der sich äussernden Mitglieder favorisiert in ihren Antworten die Variante 1. Mit dieser Variante wird die bisherige Verlagerungspolitik weitergeführt. Die in Variante 1 vorgesehenen Betriebsbeiträge sind Voraussetzung für die wirtschaftliche Abwicklung des kombinierten Verkehrs auf den alpenquerenden Strecken. Die degressive Förderung pro verlagerte Einheit scheint sinnvoll zu sein; die Reduktion der Betriebsbeiträge pro Einheit gemäss Variante 1 dürfte über Produktivitätssteigerungen kompensiert werden.</p> <p>Variante 2 wird als kontraproduktiv abgelehnt. Die Halbierung der Fördermittel dürfte die Verlagerung schwächen. Die Sparmassnahmen gefährden zusätzlich die Rentabilität der NEAT während die Reduktion der Betriebsbeiträge eine Rückverlagerung auf die Strasse bewirkt.</p>

		<p>Bis zur Eröffnung der Flachbahn durch den Gotthard benötigt die Schiene finanzielle Unterstützung in der heutigen Grössenordnung, um im Wettbewerb mit der Strasse mithalten zu können. Nur so ist das in der Verfassung festgeschriebene Ziel der Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene zu erreichen.</p> <p>Wir zitieren dazu aus der folgenden Stellungnahme: „Selon nous, le rail doit obtenir les moyens financiers adéquats pour constituer une alternative crédible à la route dans le cadre de transports déterminés (essentiellement trafic de transit et/ou trafic de volume de denrées non périssables). Si les moyens qui lui sont alloués aujourd'hui venaient à manquer, tous les efforts faits jusqu'alors pourraient s'avérer vains, ce qui serait totalement contre-productif pour l'économie régionale et en regard des efforts consentis pour améliorer la situation des riverains de ces voies de transit." (Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie cvci).</p> <p>Vorschlag 3: economiesuisse lehnt den ergänzenden Vorschlag 3 ab. Die RoLa ist ökonomisch sowie ökologisch wenig sinnvoll. Sie ist für den Kurzstreckenverkehr gedacht und trägt nicht dazu bei, Güter über lange Strecken auf die Schiene zu verlagern. Im Vergleich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) ist sie zudem vergleichsweise ineffizient. Die RoLa beansprucht bei halber Leistung dreimal mehr Fördermittel und mehr Bahntrassenkapazität als der UKV.</p>
3	SGB	<p>Wie oben ausgeführt, lehnt der SGB zeitliche und mengenmässige Abweichungen vom Verlagerungsziel ab. Insofern lehnen wir auch die Variante 1 ab, obwohl sie diesem Ziel am nächsten kommt und es immerhin mengenmässig beibehält. Ihre Einschätzungen der Verkehrsentwicklung nach Einführung der LSVa und der anderen Massnahmen zeigen, wie gut die bisherige Verlagerungspolitik wirkt. Nur wenn sie verstärkt wird, wird auch das Verfassungsziel erreicht. Dazu besteht u. E. keine Alternative. Deshalb kommt für den SGB die Variante II nicht infrage.</p> <p>Die sog. haushaltspolitischen Zwänge sind dem Verlagerungsauftrag der Verfassung klar unterzuordnen. Die Sparpolitik im EP 03 war nicht gerechtfertigt. Die Kredite zur Förderung des UKV sollten wieder aufgestockt werden. Der entsprechende separate Bundesbeschluss für die Jahre nach 2011 ist grundsätzlich begrüssenswert, müsste aber für die Zielerreichung vorgezogen werden.</p>
3	transfair	<p>Ja wir stimmen überein, jedoch immer mit der Einschränkung, dass alternative Massnahmen nicht näher geprüft worden sind.</p> <p>Mit dem Abstimmungsergebnis zur Alpenschutzinitiative hat das Schweizer Volk unmissverständlich seine Forderung kundgetan, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Entsprechend muss der Bund dem Volksauftrag nachkommen und die notwendigen finanziellen Mittel bereitstellen. Die Verkehrspolitik hat dabei wieder vermehrt ihrem Namen zu entsprechen und darf nicht zur reinen Finanzpolitik verkommen. Die Verlagerung muss unbedingt vorangetrieben werden und darf auf keinen Fall auf Sparflamme gesetzt werden. Des Weiteren hat die Förderung des Schienenverkehrs auch einen sehr wichtigen beschäftigungspolitischen Effekt, schafft und sichert doch der Schienenverkehr gegenüber dem unter Sozialdumping leidenden Strassentransport ein Vielzahl von wertvollen Arbeitsstellen. Nicht zuletzt muss das Fortschreiten in der Güterverkehrsverlagerung auch als umwelt- und gesundheitspolitischer Generationenvertrag gewertet werden, welcher unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und nicht bloss unter dem Gesichtspunkt der Finanzen betrachtet werden darf. Ein weiterer wichtiger Aspekt, welcher dem reinen Finanzdenken entgegen spricht ist das Thema der Sicherheit. Denn in diesem Bereich darf kein falsches Sparen provoziert werden. Es ist dabei zu unterstreichen, dass sich die Bahn immer als viel sicherer erwiesen hat als die Strasse.</p> <p>Zusammenfassend muss das im Moment kreierte Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen als Kniefall vor der geltenden Meinung der Mehrheit in Bundesrat und Parlament in Bezug auf die Bundesfinanzen gewertet werden. Und als „Vergewaltigung“ von Artikel 84 der Bundesverfassung.</p> <p>Unter den gegebenen Umständen spricht sich transfair die Variante 1 aus und lehnt die Varianten 2 und 3 ab.</p>

3	Travail.Suisse	<p>Nous nous prononçons en faveur de la variante 1: mise en oeuvre du mandat du transfert avec les bémols exprimés à la question 2). La politique de transport ne doit pas être torpillée par des considérations de politique financière. La promotion du transport ferroviaire a aussi un important effet sur l'emploi: elle garantit de nombreux emplois dans le domaine du rail avec des conditions de travail appropriées alors que les employés des transports routiers sont soumis à des conditions de travail et de salaires parfois déplorables.</p> <p>Travail.Suisse rejette catégoriquement les variantes 2 et 3. La variante 2 favorise en fait le retour des camions sur la route. La variante 3 développe la chaussée roulante de telle sorte qu'elle menace la réorientation durable vers le trafic combiné dans laquelle ont investi des entreprises et des transporteurs. La chaussée roulante ne doit être qu'une offre complémentaire car elle ne peut pas être le moyen principal du transfert des marchandises de la route au rail.</p>
4	Alpen-Initiative VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umweltschutz; WWF; pro natura; umverkehR	<p>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.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 Alpentransitbörse (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 Alpentransitbörse und eine Abfederung der Alpentransitbörse in der Anlaufphase nach deren Einführung erlaubt 6. Weiterführung oder nötigenfalls Ausbau der Rola, soweit Nachfrage und Kapazitäten dies ermöglichen 7. Schaffung eines Fonds für die Finanzierung allfälliger Engpässe auf den Nord-Süd-Schienenkorridoren ausserhalb des NEAT-Perimeters <p>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.</p>
4	SBB	<p>Die SBB teilt gemäss unseren grundsätzlichen Ausführungen im Begleitschreiben die Einschätzung bezüglich der Variante 1. Die Variante 2 kommt einer Abkehr von der bestehenden Verlagerungspolitik gleich, weshalb die SBB diese Variante ablehnt. Die Variante 3 stützt sich auf unrealistische Annahmen ab und widerspricht auch grundsätzlich dem Ziel, die strassenbasierten Logistiksysteme auf bahnbasierte Lösungen umzustellen. Die SBB lehnt die Variante 3 dementsprechend mit Nachdruck ab.</p> <p>Wichtig ist für die SBB, dass die Subventionsmittel zwischen UKV, RoLa und WLW mit Blick auf eine Erhöhung der Subventionseffizienz ausgewogener verteilt werden:</p> <p>Die SBB befürwortet eine gleichmäßigere Mittelzuwendung zwischen dem UKV, der RoLa und dem WLW. Die Subventionsmittel sind deshalb vermehrt auch zur gezielten Trassenpreisverbilligung im alpenquerenden Transitverkehr zu verwenden.</p> <p>Die SBB lehnt eine zusätzliche finanzielle Förderung der RoLa ab. Diese weist gegenüber dem UKV gegenwärtig eine deutlich schlechtere Subventionseffizienz auf. Vor diesem Hintergrund ist die RoLa auch in Zukunft lediglich als ergänzendes Instrument zur kurzfristigen Verlagerung von ganzen Lastenzügen auf die Schiene weiterzuführen. Die SBB fordert, dass der Ausbau der strassenseitigen Zugänge zur</p>

		<p>Bahn neu mittels Verlagerungsmitteln finanziell gefördert werden kann. Konkret verlangt die SBB, die Finanzierung des Grossterminals Gateway Limmattal (GWL) in die Verkehrsverlagerungsvorlage fest aufzunehmen. Darüber hinaus gilt es auch zu klären, ob künftig nicht direkt Forderungsbeträge vergeben werden können, welche die verladende Industrie bei der Umstellung von einer strassen- auf eine schienenbasierte Logistik unterstützen.</p> <p>Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen: Wir befürworten wie oben dargelegt Variante 1. Die Kontinuität der Verlagerungspolitik ist eindeutig höher zu gewichten als die haushaltspolitischen Zwänge. Die Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Verkehr ist ein expliziter und mehrmals formulierter Volkswille und ein Beitrag zum Umweltschutz. Gleichzeitig erachtet es die SBB aber als wichtig, dass die vorhandenen Fördermittel möglichst effizient eingesetzt werden.</p> <p>Ausdrücklich lehnt die SBB die in den Varianten 1 und 2 vorgeschlagene Schaffung der Rechtsgrundlage für die Einführung einer Alpentransitabgabe ab. Parallel zur Einführung der Alpentransitabgabe müsste die LSVA reduziert werden. Die gegenteiligen Effekte würden sich nur im Transitverkehr gegenseitig neutralisieren. Im Binnenverkehr würde dagegen die Produktivität der Strasse im Ausmass der wegfallenden LSVA erhöht. Im Resultat wurde die Wettbewerbsposition des Binnengüterverkehrs deutlich geschwächt.</p>
4	BLS	<p>Nur bedingt. Im Rahmen der möglichen Varianten (Variante 1 und 3 bzw. Variante 2 und 3) wird der RA tendenziell zu viel Gewicht beigemessen. Vorrang haben nach wie vor der UKV und der WLV, als die geeignetsten Systeme. Das Ziel der Umlagerung muss zwingend, und zum grössten Teil beim UKV und WLV liegen. Die RA ist und bleibt ein Ergänzungsangebot und bleibt auch ein Strassensystem. Es wird zudem sehr schwierig sein, die geplanten möglichen Massnahmen umzusetzen, da die entsprechenden Rahmenbedingungen nicht gegeben sein werden. Denn die vom UVEK vorgesehene Anzahl Stellplätze und die vorgesehenen Relationen (Grenze - Grenze, wie Basel - Domo) werden, wenn überhaupt nur schwer zu realisieren sein. Es muss mit grösserem Widerstand aus dem Ausland gerechnet werden, was eine entsprechende Realisierung erschwert, mindestens erheblich verzögert. Für die RA werden nicht genügend Trassen zur Verfügung stehen, um die angepeilten 400'000 Stellplätze anbieten zu können. Das gleiche gilt für die Terminalkapazitäten, insbesondere bei einem Verkehr Grenze - Grenze.</p> <p>Die Einführung einer Alpentransitabgabe ist vom Landverkehrsabkommen abhängig. Sie darf eine bestimmte Grösse im Vergleich zur LSVA nicht übersteigen und darf nicht zusätzlich zur LSVA erhoben werden. Somit relativiert sich die ganze Frage betr. Alpentransitabgabe. Dass die Rechtsgrundlage geschaffen wird, ist unbestritten. Eine Einführung könnte jedoch noch lange dauern, da dies mit der EU wieder ausgehandelt werden muss. Eine zusätzliche Schutzmassnahme wäre auch nur befristet möglich. Die Wirkung dieser Massnahme dürfte im Transit marginal sein. Nicht so die Auswirkungen auf den Binnenverkehr. Durch die Reduktion der LSVA könnte es zu einer Rückverlagerung im innerschweizerischen bzw. Import-/Exportverkehr kommen.</p> <p>Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen: Was die Höhe der Fördermittel für die Realisierung der Variante 1 anbelangt, sehen wir keinen Zielkonflikt und sind der Auffassung, dass die Verlagerungspolitik als staatspolitisches Ziel gegenüber der Haushaltneutralität Vorrang genießt. Es gilt einen Verfassungsauftrag zu erfüllen. BLS Cargo favorisiert klar die Variante 1.</p>
4	SEV	<p>Nein. Wir erachten das heutige Verlagerungsziel als erreichbar und sehen den Bundesrat als verpflichtet, die entsprechenden Massnahmen zu ergreifen statt das Ziel zu verschieben. Insbesondere sind die Förderungsmassnahmen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr zu verstärken - was auch realistisch ist. Wir sind zudem der Meinung, dass der Wagenladungsverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung beiträgt und deshalb nicht vernachlässigt werden darf. Förderungsmassnahmen sind auch für den</p>

		<p>Wagenladungsverkehr vorzusehen, wo diese zur Verlagerung (sowohl im Binnen- als auch im internationalen Verkehr) beitragen. Die nicht ausgegebenen Mittel des ersten Rahmenkredits 2001 bis 2010 zur Förderung des Schienengüterverkehrs könnten für die Förderung des Binnengüterverkehrs eingesetzt werden. Wir bestreiten zudem die Aussage "Grundlegend für die Verbesserung der Qualität ist nach wie vor der funktionierende intensive Wettbewerb zwischen den Unternehmen des Schienengüterverkehrs entlang der Güterverkehrsachsen" (Bericht S. 82). Dieser Wettbewerb hat weder zur Qualitätssteigerung noch zur Verlagerung beigetragen und wickelt sich auf dem Buckel des Personals ab. Ob er damit als funktionierend bezeichnet werden kann, erscheint uns äusserst fraglich. Da es schwierig ist, zusätzliche Trassen zu schaffen, müssen die bestehenden Trassen besser genutzt werden. Mit differenzierten Trassenpreisen könnten verkehrsarme Zeiten besser genutzt werden. Mit Investitionen in die bestehende Infrastruktur kann die Produktivität kurzfristig weiter erhöht werden.</p> <p>Die so genannten haushaltpolitischen Zwänge können nicht gleichwertig mit dem Verfassungsauftrag zur Verkehrsverlagerung genannt werden. Die erforderlichen Mittel sind zur Verfügung zu stellen. Falls erforderlich, sind beim Strassenschwerverkehr zusätzliche Einnahmen zu generieren, die zweckgebunden für die Verlagerung eingesetzt werden können. Von den vorgelegten Varianten kommt Variante 1 unseren Erwartungen am nächsten, wobei sie jedoch als Eckdaten 650'000 Fahrten im Jahr 2009 enthalten muss. Variante 2 wäre eine gravierende Verletzung des Verfassungsauftrags und kommt nicht in Frage. Variante 3 ist als reine Ergänzung zu sehen, wobei wir die Gewichtung der RoLa in dieser Variante nicht unterstützen. Die RoLa ist bestenfalls eine flankierende Massnahme, aber keinesfalls eine Alternative zur Förderung des UKV und des WLW. Die Weiterführung der bestehenden Förderungsmassnahmen erachten wir als sinnvoll. Ebenso einleuchtend ist für uns der geforderte finanzielle Betrag von 2 Mia. Franken für die Jahre 2011 bis 2017. Die Schweiz muss den Verlagerungsprozess kontinuierlich mit einer längerfristigen Strategie führen, eine Abkehr von der finanziellen Förderung wäre eine Absage an die Kontinuität. Viele Bahnunternehmungen wären vor grosse Probleme gestellt und die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse die Folge. Zusätzlich fordern wir für diesen nächsten Zahlungsrahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs die Weiterführung der Trassenpreisverbilligung für den WLW im Inland. Wir sind der Meinung, dass die Trassenpreise für den Binnengüterverkehr zu hoch sind. Die Infrastruktur ist oft auf die Hochgeschwindigkeitszüge ausgerichtet. Eine Verbilligung der Trassenpreise für den WLW (auch im Inland) ist aus diesem Aspekt zu befürworten. Die Einführung einer Rechtsgrundlage für die Alpentransitabgabe lehnen wir ab, wenn nicht gleichzeitig Verhandlungen mit der EU über die Erhöhung der Maximalabgabebesätze aufgenommen werden können. Würde die ATA eingeführt, hätte dies zur Folge, dass die flächendeckend erhobene LSVA gesenkt werden müsste. Dies würde zu Wettbewerbsungleichheiten zwischen Schiene und Strasse und zu Mindereinnahmen beim FinöV-Fonds führen. Eine befristete Alpentransitabgabe können wir uns vorstellen. Wobei die Definition, wann diese eingeführt werden kann, zusätzlich zum LSVA-Betrag, im Landverkehrsabkommen nicht ganz klar formuliert ist. Ausdrücklich möchten wir das Instrument der Alpentransitbörse unterstützen. Sie ist so schnell wie möglich einzuführen, weil nur mit dieser Massnahme das Verlagerungsziel auch wirklich erreicht werden kann. Der Bundesrat muss rasch handeln und die Einführung der Alpentransitbörse den Vertretern der Nachbarländern erklären. Gemäss Argumentarium der Alpeninitiative wäre die Einführung einer Alpentransitbörse europakonform. Die Schweiz muss wenn nötig wie bei der LSVA den ersten Schritt machen, damit andere Länder unter Druck geraten.</p>
4	IGöV	<p>Nein. Das Verlagerungsziel ist erreichbar, wenn die nötigen Massnahmen ergriffen und konsequent umgesetzt werden. Dafür sind auch die nötigen Mittel einzusetzen. Alles andere widerspricht dem klaren Verfassungsauftrag. Insbesondere im unbegleiteten Verkehr, der besonderer Förderung bedarf, sind noch nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Soweit die Schweiz auf Grund internationaler Vereinbarungen nicht allein handeln kann, sind gemeinsam mit anderen Transitländern Positionen zu erarbeiten und mit allem Nachdruck zu vertreten, die dem schweizerischen Verlagerungsziel dienen. Was neuerdings unter dem Segel des "wesensgerechten Einsatzes aller Verkehrsmittel" daherkommt, darf keinesfalls zur Aufweichung der Verlagerungsziele führen.</p>

		Der Verfassungsauftrag hat eindeutig Vorrang, die notwendigen Mittel sind bereitzustellen, wenn nötig durch zweckgebundene Erhöhung der Belastung des Strassenschwerverkehrs. Von den vorgelegten Varianten kann nur Variant 1 als Basis für weitere Diskussionen dienen, nach Auffassung der IGÖV Schweiz aber nur, wenn sie im Sinne unserer Ausführungen ergänzt würde. Variante 2 ist abzulehnen. Die Variante kommt nur als ergänzende "Notlösung" in Betracht.
4	UNIL	Le projet de LTTM soumet en consultation deux variantes en vue d'atteindre l'objectif de 650'000 courses de camions sur les routes. Au vu des explications qui précèdent, il convient de ne pas perdre l'objectif rigoureux du mandat constitutionnel et le fait que le délai de 10 ans imparti depuis l'adoption de l'initiative pour transférer le trafic de marchandises de la route au rail est déjà dépassé. Aussi, de ce point de vue, la variante I qui permettrait d'atteindre l'objectif progressivement à l'horizon de 2017, avec un palier intermédiaire de 1 millions de courses admises dès 2011 paraît plus conforme au mandat constitutionnel que la variante II, qui prévoit pour objectif principal celui de réduire le nombre de courses camions sur routes à 1 millions d'ici 2017, sauf si la bourse du transit alpin est adoptée, auquel cas, l'objectif serait également de 650'000 course-camions/années dès 2017.
4	RAIpin	<p>Variante 1: Das Verlagerungsziel von noch 650'000 Lkw-Fahrten ist nur mit der finanziellen Unterstützung des kombinierten Verkehrs in der heutigen Grössenordnung und unter optimalen Rahmenbedingungen zu erreichen. Dazu gehören genügend Trassen in guter Qualität und entsprechende hohe Terminalkapazitäten. Eigenwirtschaftlicher kombinierter Verkehr kann nur nach Eröffnung der Flachbahn am Gotthard erzielt werden.</p> <p>Variante 2: Aus Sicht der RAIpin ist das Erreichen von 1 Mio. Lkw-Fahrten mit dem Verfassungsauftrag nicht vereinbar. Zudem stellt die Halbierung der Betriebsbeiträge an den kombinierten Verkehr die Bereitstellung von genügend vielen Stellplätzen und pünktlich verkehrenden Zügen sehr in Frage. Das mittlerweile von der verladenden Wirtschaft gewonnene Vertrauen in den begleiteten (und unbegleiteten) kombinierten Verkehr darf nicht durch falsche Signale unterminiert werden. Die Rückverlagerung von Lastwagen von der Rola auf die Strasse mangels genügender Subventionierung ist jederzeit und ohne Probleme für die verladende Wirtschaft möglich. Einmal an die Strasse verlorene Verkehre wird auch ein verbessertes Angebot mit dem Gotthard-Basistunnel nicht wieder auf die Schiene holen. Eine Reduktion der Subventionen des kombinierten Verkehrs und die gleichzeitige Verknappung der Durchfahrten durch die Schweiz, wie sie die Alpentransitbörse vorsieht, führt die Strassenlogistiker zu weiteren Produktionsgewinnen. RAIpin verfolgt daher die Experimente in Deutschland und den Niederlanden mit 25 Meter langen und bis zu 60 Tonnen schweren Lastenzügen mit grosser Besorgnis. Derartige Gefährte lassen sich mit der heute zur Verfügung stehenden Technik nicht mehr auf die Schiene verladen.</p> <p>Variante 3: RAIpin betrachtet die Rola als erfolgreiches Ergänzungsangebot für Gütertransporte, die sich nicht für den traditionellen Wagenladungsverkehr und den unbegleiteten kombinierten Verkehr eignen. Zudem versteht die RAIpin ihren unternehmerischen Auftrag als integrierter Teil der europäischen Verkehrspolitik, die Strassentransporte über möglichst lange Strecken auf die Schiene verlagern will. Das der Variante 3 zugrundeliegende Konzept geht von einer möglichst kurzen Verlagerungsstrecke Schweizer Grenze-Schweizer Grenze aus, was ökologisch und ökonomisch kaum Sinn macht. Die RAIpin teilt die Auffassung nicht, dass ein Angebot von 400'000 Stellplätzen unter bestimmten Rahmenbedingungen rentabel betrieben werden könnte. Die diesbezügliche Konzeptstudie stützt sich in relevanten Fragestellungen auf zu optimistische und weitgehend unrealistische Annahmen. Beispielsweise erachtet die RAIpin den Bau neuer und flächenmässig entsprechend grosser Terminalanlagen für die anvisierten Transportmengen ist in den in Frage kommenden grenznahen und bevölkerungsdichten Räumen aus topografischen, siedlungstechnischen und regionalpolitischen Gründen kaum oder nur mit grossem Widerstand aus unterschiedlichen Kreisen als möglich. RAIpin ist sich der Nachteile des begleiteten kombinierten Verkehrs im Vergleich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr bewusst, jedoch überzeugt, dass sich nicht jeder Strassentransport durch eine UKV-Leistung ersetzen lässt. Daher setzt sich RAIpin für einen sinn- und massvollen Ausbau des begleiteten kombinierten Verkehrs ein. Sie sieht eine</p>

		<p>schrittweise Erhöhung des Angebotes auf 250'000 Stellplätze bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2011 200'000 (Lötschberg 160'000, Gotthard 40'000) - 2015 250'000 (Lötschberg 200'000, Gotthard 50'000) <p>Dabei geht RAIn von folgenden Rahmenbedingungen für 2011 aus: bestehende Relationen; maximale Zuglängen mit 25 Stellplätzen; Terminals maximal ausgelastet; optimierte Betriebsabläufe. Um die Zahl von 250'000 verlagerten Strassenfahrzeugen im Jahr 2015 zu erreichen, ist die Aufnahme neuer Relationen mit den entsprechenden Investitionen (zusätzliche Kompositionen, Ausbau bestehender oder Wiederinbetriebnahme stillgelegter Terminals) zwingend. Fazit: RAIn erachtet die Variante 1 als einzige realistische Möglichkeit, den verfassungsmässigen Auftrag mit realistischen Mitteln im vorgegebenen Zeitraum zu erreichen.</p>
4	Pro Bahn	<p>Wir stimmen mit der Beurteilung der Varianten überein. Gemäss Artikel 84 der Bundesverfassung ist die Verlagerung des alpenquerenden Transitgüterverkehrs eine zwingende Pflicht des Bundes. Dieses Ziel kann nur mit der Variante 1 erfüllt werden.</p>
4	ASTAG	<p>In allen Varianten erachten wir die prognostizierten Verkehrsmengen als unrealistisch! Das heisst: Auch wenn die flankierenden Massnahmen wie bisher weiter geführt werden, ist von einem stärkeren Verkehrswachstum auszugehen, als dass 650'000 Fahrten pro Jahr jemals erreicht werden könnten. Andererseits lässt sich die Verkehrsentwicklung nicht von der Wirtschaftsentwicklung abkoppeln, so dass ein tieferes Verlagerungsziel als 1 Million Fahrten (2012) resp. 1,2 Millionen Fahrten (2018) zwangsläufig negative Auswirkungen auf die Wirtschaft hätte.</p> <p>Eine Alpentransitbörse ist eine De-Facto-Diskriminierung des Binnenverkehrs! Deshalb lehnen wir die in allen Varianten vorgesehene Kontingentierung mit einer Alpentransitbörse ab. Zudem gilt es zu bedenken, dass diesbezüglich gar noch keine Gesetzesgrundlage geschaffen werden muss, da eine Alpentransitbörse oder eine Kontingentierung (ohne Alpentransitbörse) in jedem Fall den Einbezug der EU respektive Neuverhandlungen mit der EU voraussetzt. Hier vorauseilend zu legiferieren würde die Verhandlungsposition der Schweiz zu sehr einschränken und die Chancen auf einen für die Schweiz guten Abschluss massiv reduzieren.</p> <p>Ebenso lehnen wir den weiteren Ausbau der RoLa ab (Variante 3). Ein Ausbau der RoLa wäre ein finanzpolitisches Abenteuer ohne Marktakzeptanz.</p> <p>Die vorgeschlagenen Varianten 2 (Anpassung des Verlagerungsauftrages) und Variante 3 (RoLa-Ausbau) lehnen wir ab. Teilweise unterstützen können wir die zur Diskussion gestellte Variante 1. So erachten wir die zur Diskussion gestellte Weiterführung eines degressiven Förderungssystems als notwendig, obwohl das Verlagerungsziel auch in diesem Fall realistischerweise anzupassen ist (vgl. oben).</p> <p>Zu den im Bericht vorgeschlagenen Massnahmen im Einzelnen: Die ASTAG erachtet eine Weiterführung der schienenseitigen Fördermassnahmen vorläufig als angebracht. Allerdings sind die Anreizsysteme resp. Fördermassnahmen zwingend degressiv auszugestalten, so dass die finanziellen Mittel - bei gleichzeitigem Verkehrswachstum auf der Schiene - bis 2017/18 kontinuierlich abgebaut werden können.</p> <p>Keine direkte Verlagerungswirkung können und werden - wie bisher - die strassenseitigen flankierenden Massnahmen entfalten. So befürworten wir zwar eine Wetterführung der Schwerverkehrskontrollen im bestehenden Umfang, weil sie strassenseitig zu einem kontrollierteren Wettbewerb führen und allenfalls - in beschränktem Mass - zur Verkehrssicherheit beitragen. Allerdings kann man sich von der Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen keine Verlagerungswirkung erwarten, da sie primär auch jenen Strassengüterverkehr betrifft, der nicht verlagert werden kann (Binnentransporte, Ver- und Entsorgung etc.).</p> <p>Strassenseitig haben bisher allenfalls die ergriffenen Zwangsmassnahmen (Dosierung mit Einbahnverkehr, Tropfenzählersystem, Phase</p>

		<p>Rot) zu einer Reduktion der Anzahl Fahrten, nicht jedoch zu einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene geführt. Hierbei kam es eher zu Umlagerungen und zu Umwegverkehr.</p> <p>Die ASTAG erachtet deshalb ein internationales Schwerverkehrsmanagement als zwingend, wobei auch in der Schweiz die notwendigen Infrastrukturen gebaut werden müssen (Warteräume für den internationalen Schwerverkehr, Übernachtungsmöglichkeiten entlang den Transitachsen etc.).</p> <p>Ebenfalls eine internationale Dimension haben die fiskalischen Lenkungsmaßnahmen, die bisher keine Verlagerungswirkung hatten. Eine weitere generelle und flächendeckende Erhöhung der LSVA lehnen wir deshalb ab. Sie hat seit ihrer Einführung primär den schweizerischen Verkehr belastet, wogegen der zu verlagernde Transitverkehr prozentual zugenommen hat. Neuerliche fiskalische Massnahmen, die allenfalls finanzpolitisch auf den ersten Blick Sinn machen, müssen deshalb - wenn überhaupt - ausschliesslich beim alpenquerenden Strassentransit-Güterverkehr ansetzen. Deshalb sähen wir als einzige zusätzliche Massnahme allenfalls eine Alpentransitabgabe (ATA) für den Transit von Grenze zu Grenze.</p> <p>Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen: Im Rahmen der Güterverkehrsvorlage ist den verkehrspolitischen Zielen Vorrang zu geben.</p> <p>Die vorgeschlagenen Varianten 2 (Anpassung des Verlagerungsauftrages) und 3 (RoLa-Ausbau) lehnen wir ab. Die ASTAG unterstützt die zur Diskussion gestellte Variante 1 mit Ausnahme folgender Artikel: Art. 1, Abs. 2; Art. 3, Abs. 1; Art. 4, Abs. 1 und 4; Art. 5 und 6 (generell); Art. 7.</p>
4	ACS strassenschweiz AGVS auto-schweiz	<p>Stimmt im Grundsatz mit der Beurteilung der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmaßnahmen und der Einschätzung der bestehenden Handlungsspielräume in den drei vorgestellten Varianten nicht überein. Dies insbesondere deshalb nicht, weil sich diese Beurteilung und Einschätzung in erster Linie am Alpenschutzartikel und nicht am Landverkehrsabkommen orientieren. Zudem sind diese Massnahmen völlig einseitig ausgelegt, indem die Schienenseite generell bevorzugt und die Strassenseite generell benachteiligt wird. Die aktuellen und künftigen Probleme der Güterverkehrslogistik treten dabei komplett in den Hintergrund. Diese Grundhaltung wird als inakzeptabel erachtet, diskriminierend und auf die Dauer nicht als zielführende Verkehrs(verlagerungs)politik.</p> <p>Dieses so genannte Konfliktfeld wird als sehr virulent beurteilt - 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 erweisen. Im Jahr 2010 wird der Zahlungsrahmen von insgesamt 2,85 Milliarden Franken für die so genannten flankierenden strassen- und schienenseitigen Kontroll- und Fördermassnahmen voraussichtlich vollständig ausgeschöpft sein - und zwar, wie der Bundesrat zugibt, ohne einen tatsächlich greifbaren Erfolg gezeitigt zu haben.</p> <p>Daher schon einigermaßen erstaunt darüber, dass in der heutigen bekanntlich angespannten finanziellen Situation, in der sich der Bundeshaushalt befindet, gemäss Vernehmlassungsbericht ein Zahlungsrahmen für die Jahre 2011 bis 2017 von wiederum zwei Milliarden (Variante 1) bzw. von einer Milliarde Franken (Variante 2) beantragt werden soll.</p> <p>Ist für keine der vorgeschlagenen Varianten, die alle 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. Es wird eine Dynamisierung des Systems bzw. des Prozesses und ein darauf ausgerichtetes, schienen- und strassenseitig ausgewogenes Massnahmenbündel sowie tragbare finanzielle Rahmenbedingungen gefordert. Zudem wird verlangt, dass der Bundesrat eine umfassendere Auslegeordnung vornimmt, als sie jetzt mit dem Vernehmlassungsbericht auf dem Tisch liegt. Der im</p>

		Bericht vorgezeichnete Weg scheint uns nämlich in eine Sackgasse zu führen. Im Rahmen dieser Auslegeordnung sind im Sinne der von uns postulierten Dynamisierung bzw. grundsätzlichen Neuausrichtung der Verlagerungspolitik auch alternative Szenarien zu prüfen. Dazu gehören allenfalls auch die vertiefte und eingehende Prüfung sowie Darstellung einer entlastenden umweltpolitischen Zielformulierung sowie einer Modal-Split-Zielsetzung, welche die hiervoor genannten Rahmenbedingungen berücksichtigt und akzeptiert. Eventualiter spricht man sich für eine Kombination der Varianten 1 und 2 aus: Trotz unserer hiervoor angebrachten grossen finanzpolitischen Bedenken wäre der Zahlungsrahmen gemäss Variante 1 zu wählen, gekoppelt an die Zielerreichung von rund 1,1 Millionen Fahrten bis ca. 2017 gemäss Variante 2.
4	RoutiersSuisse	Verlagerungsziele sollten festgelegt werden, müssen aber realistisch sein. Das Verlagerungsziel muss angepasst werden. Daher scheint Variante 2 angemessener zu sein. Allerdings gehen beide Varianten von der Einführung einer Alpentransitbörse aus. Die vorgeschlagene Alpentransitbörse unterstützt Transportunternehmen, die regelmässig sehr viel Güter über die Alpen transportieren können und in grosser Menge Durchfahrtsrechte kaufen können. Wer regelmässig hohen Bedarf und genügend finanzielle Mittel hat, kann langfristiger disponieren und wird versuchen, den Markt zu beherrschen. Da Schweizer Transportunternehmen im internationalen Vergleich eher klein sind, haben diese nur sehr geringe Chancen, zu vernünftigen Preisen an Durchfahrtsrechte zu kommen. In kurzer Zeit wird sich daher eine Monopolstellung ergeben, die vom Gesetz unterstützt wird. Der Schweizer Staat wird machtlos zuschauen müssen, wie er den Gotthard ans Ausland verkauft hat. Binnenverkehr kann nur noch über den teuren Rückkauf von Durchfahrtsrechten abgewickelt werden.
4	VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse	Nein, weil sich diese Beurteilung und Einschätzung in erster Linie am Alpenschutzartikel und nicht am Landverkehrsabkommen orientieren. Zudem sind diese Massnahmen völlig einseitig zu Gunsten der Schiene und zu Ungunsten der Strasse ausgelegt. Im Jahr 2010 wird der bisher gültige Zahlungsrahmen von insgesamt 2.85 Milliarden Franken für die so genannten flankierenden, strassen- und schienenseitigen Kontroll- und Fördermassnahmen voraussichtlich ausgeschöpft sein - und zwar, wie der Bundesrat zugibt, ohne einen tatsächlich greifbaren Erfolg gezeitigt zu haben. Variante 1: lehnen wir kategorisch ab, da dieses Ziel überholt und unrealistisch ist, zudem ist ein Zahlungsrahmen von zwei Milliarden Franken nicht zu verantworten. Variante 2 und einer Ausgestaltung der Verlagerungspolitik als dynamischer, dauerhafter Prozess geben wir den Vorzug. Eine weitere finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs muss einen höheren Wirkungsgrad erreichen und darf eine Milliarde Franken nicht übersteigen. Variante 3 lehnen wir als ungeeignet ab.
4	TCS	Non, elles nous semblent trop optimistes, en particulier pour ce qui concerne leur acceptation par l'Union européenne. Après la récente annonce du coût final des NLFA (près de 24 milliards de francs) et vu l'état des finances fédérales, le projet proposé nous semble démesuré. Il l'est également en regard des autres défis relatifs à nos réseaux de transports nationaux, notamment dans et à la hauteur des agglomérations (contournements).
4	VöV	Die Aufgabe der 28-Tonnen-Limite und damit die massive Erhöhung der Produktivität des Strassengütertransportes konnten durch die Einführung und schrittweise Erhöhung der LSVA gemildert, aber nicht völlig kompensiert werden. Auch der letzte Schritt, eine - zwingend nötige - Erhöhung der LSVA nochmals um zehn Prozent im Jahre 2008, ohne dass eine weitere Produktivitätserhöhung erfolgen würde, kann die Gewichte nicht erheblich im Sinne der Verlagerungsziele verschieben. Wir teilen deshalb die Auffassung des UVEK nicht, dass die LSVA allein die Behauptung des WLV ermögliche. Der Wettbewerb, den wir befürworten, hat die Preise im WLV massiv unter Druck gesetzt. Die Effizienzsteigerungen im Schienengüterverkehr wurden deshalb durch den Preiszerfall kompensiert. Aus dieser Sicht ist bei der Entwicklung auszugehen. Die vom BAV in Auftrag gegebenen Beurteilungen über die Wirkung kostenloser Trassennutzungen für den Güterverkehr scheinen uns nicht grundsätzlich falsch zu sein. Sie behandeln aber offensichtlich nur den Fall von Trassengebühren zum Nulltarif. Es bleibt offen, wie

		<p>sich der Modal-Split WLW-UKV entwickeln würde, wenn die Preise für <i>beide</i> Verkehrsarten abgesenkt würden. Und mit der BAV-Studie ist auch nicht geklärt, wie die Kostenentwicklung und die Trassenbelegung für den Güterverkehr gesichert werden können, wenn spezifische Ungleichgewichte zwischen Güter- und Personenverkehr erhalten bleiben. Wir sind uns aber bewusst, dass diese Frage nicht kurzfristig zu lösen ist. Wir verzichten deshalb auf einen entsprechenden Antrag innerhalb der Güterverkehrsvorlage. Wir bitten aber dringend, diese durchaus konfliktträchtige Grundsatzfrage im Rahmen der Vorbereitungen zu den Einzelteilen der Bahnreform 2 prüfen zu lassen.</p> <p>Die Verlagerungspolitik hat als staatspolitisches Ziel gegenüber der Haushaltneutralität Vorrang, wobei sich dieser Konflikt aktuell gar nicht zwingend ergibt. Unter den drei Varianten ist Nummer eins - mit Modifikationen - klar der Vorzug zu geben.</p> <p>Bei der Auswahl der Massnahmenbündel spricht sich der VöV klar für Variante 1 aus. Ein Betrag von zwei Milliarden Franken innerhalb der Jahre 2011 bis 2017 ist unabdingbar. Nur damit ist die Schweiz in der Lage, das ehrgeizige Verlagerungsziel zu erreichen. Ein Abbau der Fördermittel gemäss Variante 2 würde die Verlagerung gerade in den sensiblen Jahren ab etwa 2010, wenn die Zahl der Fahrzeuge auf unter eine Million sinken soll, gefährden. Und die Mittelkonzentration auf die RoLa gemäss Variante 3 ist wie weiter unten in Antwort 4c erläutert, nicht verhältnismässig. Es fehlt uns auch die Überzeugung, dass eine massive RoLa-Förderung die ändern, effizienteren Massnahmen nicht kannibalisieren würde.</p> <p>Auch das Massnahmenbündel in Variante 1 scheint uns in Teilen noch optimierbar. Wir opponieren vor allem den Ausführungen zur Förderung des Wagenladungsverkehrs. Werden nur UKV und RoLa gefördert, ergehen an den Markt Signale, bisherigen WLW neu in UKV umzuwandeln. Es ist nicht einzusehen, warum Stahlcoils in bestehenden Spezialwagen nicht unter die Förderung fallen, die gleichen Stahlcoils aber in weniger geeigneten Containern durchaus. Um zumindest den Anteil an heutigem alpenquerendem WLW zu halten fordert der VöV deshalb bezüglich der Förderung die Gleichbehandlung von UKV und WLW.</p> <p>Die in den Varianten 1 und 2 vorgesehene Schaffung der Rechtsgrundlage einer Alpentransitabgabe ist unnötig. Eine entsprechende Abgabe würde im Binnen-, Import- und Exportverkehr die Produktivität der Strasse zusätzlich erhöhen. Dies, weil sich die LSVA für diese Verkehre um den angestrebten Anteil der Alpentransitabgabe an der Gesamtbelastung einer Fahrt von Grenze zu Grenze von z.B. 15 Prozent ermässigen würde. Es kann ja nicht sein, dass sich der Bund einerseits für eine flächendeckende Versorgung der Schweiz mit dem WLW einsetzt, aber mittels der Einführung der Alpentransitabgabe umgekehrt dafür sorgt, dass die Kostendeckung noch einmal sinkt. Auf diese theoretisch scheinende Übung ist deshalb zu verzichten.</p>
4	Hupac	<p>Variante 1: Favorisierte Variante</p> <p>Bei Fortführung der finanziellen Unterstützung in heutiger Grössenordnung ist das Verlagerungsziel von 650'000 Lkw-Fahrten zu erreichen. Bei einem jährlichen Marktwachstum von 2-3% hängt die Zielerreichung von der Verfügbarkeit von Güterverkehrstrassen in guter Qualität und ausreichender Menge sowie von angemessenen Terminalkapazitäten ab. Die Fortführung der finanziellen Unterstützung in unveränderter Höhe dient dazu, die Durststrecke bis zur Eröffnung der Gotthard NEAT zu überwinden. Erst danach kann der kombinierte Verkehr weitgehend eigenwirtschaftlich betrieben werden.</p> <p>Variante 2: Lehnt Hupac ab</p> <p>Das Fahrtenziel von 1 Mio. Lkw kann mit der Halbierung der Betriebsbeiträge aus Sicht der Hupac nicht erreicht werden. Der kombinierte Verkehr verliert seine Konkurrenzfähigkeit speziell aus den grenznahen Regionen. Dies wäre fatal, denn die Transport- und Logistikunternehmen würden sich nach Auslauf der ersten Phase bis 2010 ab 2011 wieder auf die Strasse zurückorientieren. Die NEAT-Investitionen würden grundlegend in Frage gestellt. In der Logistikbranche findet seit geraumer Zeit eine Umorientierung zugunsten des kombinierten Verkehrs mit mittlerweile jährlich zweistelligen Zuwachsraten statt. Das Vertrauen der verladenden Wirtschaft und der Logistikbranche darf nicht aufs Spiel gesetzt werden. Die Verkehrspolitik muss nachhaltig ausgelegt sein und darf nicht kurzfristig falsche</p>

		<p>Signale senden. Eine Verteuerung des kombinierten Verkehrs geht zu Lasten der Verkehrsverlagerung. Die Strasse würde somit im Vergleich zum Verkehrsträger Bahn wieder attraktiver.</p> <p>Variante 3 - Rollende Autobahn: Lehnt Hupac ab</p> <p>Die Rollende Autobahn muss weiter als erfolgreiches Ergänzungsangebot zum unbegleiteten kombinierten Verkehr geführt werden. Ein substanzieller Ausbau hingegen bringt verschiedene negative Auswirkungen mit sich:</p> <p>Die Rola beansprucht dreimal mehr Fördermittel als der UKV. Die knappen Bundesmittel müssen möglichst effektiv eingesetzt werden.</p> <p>Die knappen Bahntrassen des Güterverkehrs bis 2017 und darüber hinaus werden einem im Vergleich zum UKV ineffizienten Verkehr zur Verfügung gestellt: eine Rola befördert pro Trasse nur die Hälfte der Nettotonnen eines UKV-Zugs; es können deshalb im Vergleich zum UKV gesamthaft nur halb so viele Strassentransporte auf die Schiene verlagert werden.</p> <p>Die als Kurzstreckenverkehr ausgelegte Rola zum Überwinden des Hindernisses Alpen steht im Widerspruch zur europaweit gestützten Absicht, Güter über möglichst lange Strecken auf die Schiene zu verlagern.</p> <p>Die notwendigen Terminalbauten benötigen in bevölkerungssensiblen Zonen (Basel, Chiasso) grosse und kaum vorhandene Flächen.</p>
4	Cargo Forum	Nein, wir stimmen mit der Beurteilung der Verlagerungsmassnahmen nicht überein: Die Verkehrspolitik muss Priorität haben.
4	Litra	<p>Die Litra ist klar für Variante 1 mit einem Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten. Die Litra ist eine verkehrspolitische Institution. Die verkehrspolitischen Erfordernisse kommen deshalb vor den finanzpolitischen. Dies erfordert allerdings eine Intensivierung der geplanten Massnahmen im bisherigen Rahmen.</p> <p>Variante 2 trägt die Gefahr in sich, dass der politische Wille zur Verlagerung nachlässt und mit der Zeit eine Rückverlagerung des transitierenden Verkehrs auf die Strasse erfolgt. Die Litra unterstützt diese Variante nicht.</p> <p>Variante 3 ist kein Thema für die Litra. Eine Rola kann kaum wirtschaftlich betrieben werden, setzt falsche Signale und die notwendigen Terminals sind finanziell wie bewilligungspolitisch kaum durchsetzbar.</p>
4	IGLS	<p>Variante 1: Mit der heute finanziell gültigen Unterstützung ist das Verlagerungsziel nicht zu erreichen. Die heutige Verfügbarkeit der Zufahrtsstrecken und des eigenen Schienennetzes ist dazu nicht gegeben.</p> <p>Variante 2: Durch eine Reduzierung der Betriebsbeiträge ist das Verlagerungsziel zum Scheitern verurteilt.</p> <p>Variante 3: Die rollende Autobahn darf nur ein Ergänzungsangebot sein.</p>
4	SVI	<p>Ja, das Massnahmepaket umfasst nach heutigem Stand alle relevanten Massnahmen, welche einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten können; aber mit Einschränkungen.</p> <p>Die Ansicht, dass der Wagenladungsverkehr keinen Zusammenhang mit der Verlagerung aufweist, wird nicht geteilt. Angesichts der gegenüber dem Kombiverkehr höheren Ausnutzung der heute und in Zukunft verfügbaren Streckenkapazität von Zügen des WLW und der Tatsache, dass heute viele WLW taugliche Gütertransporte auf der Strasse und im Kombiverkehr fahren, darf diese effiziente Form des Gütertransports im Rahmen der Umlagerungsgesetzgebung nicht vernachlässigt oder sogar unberücksichtigt gelassen werden.</p> <p>So hat eine Studie „Schienengüterverkehrskonzept für das Rhein-Main Gebiet - Chance für NE Bahnen (TransCare 2006) ergeben, dass insgesamt 33 Unternehmen, welche über Infrastrukturvoraussetzungen für Bahntransporte verfügen, ca. 1 Mio. Tonnen verlagern könnten. Davon wären nur bei 220'000 Tonnen Kombiverkehrsangebote notwendig. Der Rest könnte als reiner Bahntransport im WLW befördert werden. Dass dies heute nicht so ist, hänge weitgehend mit mangelnder Information bei Bahnen über Potentiale und bei Unternehmen über mögliche Angebote zusammen.</p> <p>Es ist eine juristische oder zumindest politische Frage, ob es statthaft ist, aus haushaltspolitischen Gründen verfassungsmässigen Verpflichtungen nicht nachzugehen. Aus unserer Sicht haben unter den heutigen Rahmenbedingungen die verlagerungspolitischen Erfordernisse gegenüber dem haushaltspolitischen Zwängen Vorrang. Ohne existentielle Not sollte deshalb nicht vom ursprünglichen</p>

		<p>Verfassungsauftrag abgewichen werden. Es ist aber auch festzustellen, dass es sich bei den notwendigen Mitteln, die in 10 - 12 Jahren zur Verlagerung einer Sendung erforderlich sind, um sehr grobe Schätzungen handelt. Es ist durchaus denkbar, dass sich die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im WLW und im UKV wesentlich verbessert. Neben den langfristig noch massiv steigenden Treibstoffkosten, die den treibstofflastigen LKW Verkehr viel stärker treffen wird als die Strasse, werden europaweite Mauteinführungen und vor allem zu erwartende arbeitnehmerfreundlichere Sozialgesetzgebungen und deren massiv verschärften Kontrollen zu Kostensteigerungen auf der Strasse führen. Die gleichzeitige Verbesserung der Produktivität der Güterbahnen (Neat Tunnels) und zunehmend wirkende Liberalisierung lässt auf eine positive Entwicklung hoffen. Es ist denkbar, dass in 10 Jahren und später weniger oder gar keine Subventionierung mehr notwendig sein wird.</p> <p>Wir bevorzugen die Variante 1, weil damit die Verfassung nur bezüglich des Zeitpunktes der Zielerreichung verletzt wird. Die erforderliche finanzielle Förderung der Verlagerung wird aufgrund unserer Beurteilung langfristig nicht im vorgesehenen Ausmass notwendig sein. Sobald man aber wie in Variante 2 vorgeschlagen, die Massnahme des Zurückfahrens der Förderung postuliert, ist dies ein gefährliches Signal.</p>
4	EKL	Wir unterstützen die Stossrichtung der vorgelegten Vorlage. Das Verlagerungsziel von max. 650'000 LKW-Fahrten ist richtig und beizubehalten (Variante 1, Art. 3, Abs. 1). Eine Erhöhung der Fahrtenzahl (Variante 2) lehnen wir entschieden ab.
4	Gemeindeverband	<p>Variante 1: Das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten kann nur mit der finanziellen Unterstützung des kombinierten Verkehrs in der heutigen Grössenordnung erreicht werden. Zudem müssen die Rahmenbedingungen verbessert werden. Da wir den unbegleiteten Kombiverkehr befürworten, bevorzugen wir auch Variante 1.</p> <p>Variante 2: Das Ziel von 1 Mio LKW-Fahrten ist mit dem Verfassungsauftrag nicht vereinbar.</p> <p>Variante 3: Dazu nehmen wir nicht Stellung.</p>
4	StV	Dem Bericht gemäss bestehen in einer Übergangsperiode die Alpentransitbörse und die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs nebeneinander. Die vorgesehene rollende Planung gibt Vorgaben für die Anpassung und sichert so den zuverlässigen Vollzug. Das verlagerungspolitische Erfordernis und die finanzpolitischen Zwänge werden den Vollzug weiterhin beeinflussen. Mit dem Ziel der Förderung des UKV vor Augen bevorzugen wir die Variante 1. Sie passt überdies in die europäischen Rahmenbedingungen hinein.
4	AFV	<p>Befürwortung der Variante 1: Verringerung der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650'000 bis 2017 ist sinnvoll. Die Aktion Freiheit und Verantwortung stimmt der Variante 1 zu.</p> <p>Das Verlagerungsziel von 650'00 Lkw-Fahrten kann bei Fortführung der finanziellen Unterstützung in der heutigen Grössenordnung erreicht werden. Geht man von einem jährlichen Marktwachstum von 2-3 % aus, sind weitere Voraussetzungen die Verfügbarkeit von qualitativ guten Güterverkehrsstrassen in ausreichender Menge sowie angemessene Terminkapazitäten.</p> <p>Nach der Eröffnung der Gotthard NEAT wird der kombinierte Verkehr weitgehend eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Durch das Beibehalten der staatlich finanzierten Förderung in der heutigen Grössenordnung kann der Engpass bis dahin überbrückt werden.</p> <p>Ablehnung der Variante 2: Halbierung der finanziellen Mittel von 2011-2017 ist kontraproduktiv.</p> <p>Ablehnung der Variante 3: Ausbau der Rollenden Autobahn ist ökologisch und ökonomisch unsinnig.</p>
4	Post	<p>La première variante ne doit pas être poursuivie.</p> <p>Tout le bénéfice des subventionnements ira aux transports de transit et favorisera par ailleurs le développement de la chaussée roulante qui ne présente aucun avantage du point de vue économique. Dès 2008, il n'y aura plus de subventionnement des sillons "TPS" dans le trafic de wagons isolés (EWL). Il s'en suivra automatiquement un passage du rail à la route dans le trafic interne (augmentation du prix du rail).</p> <p>La deuxième variante permettra probablement d'atteindre les buts escomptés. Elle est moins dangereuse pour le trafic interne. Toutefois,</p>

		<p>il sera nécessaire de prendre d'autres mesures complémentaires: Optimisation de la production ferroviaire; Adaptation des prix des sillons (discrimination du trafic des marchandises par rapport au trafic de voyageurs) à un prix de marché et ainsi éviter le subventionnement; La modernisation de l'infrastructure des pays voisins est capitale. Vision: même réseau électrique en Europe</p> <p>La troisième variante Doit servir uniquement comme un produit de niche et ne doit pas être développée à une grande échelle. Ce système analysé du point de vue économique est une aberration (peu de capacité par train, vitesse réduite, entretien élevé, wagons n'ayant pas encore une licence d'exploitation définitive etc.)</p> <p>La Poste soutient toutefois la politique de transfert dans le cadre du trafic de transit à travers les alpes et approuve en principe la variante 2.</p>
4	Coop	<p>Coop unterstützt vom Ansatz einzig die Variante 1. Nur diese Variante sieht keine Restriktion finanzieller Fördermassnahmen vor und bietet kurz- und mittelfristig als einzige Variante Gewähr für eine konsequente Fortsetzung der flankierenden Massnahmen. Zugleich beinhaltet sie ein Massnahmenbündel für die Intensivierung der Fördermassnahmen (u.a. UKV und Schienen-Kapazitäten, gegebenenfalls auch im Bereich einer Rollenden Landstrasse im Transitverkehr). Dabei ist unbedingt sicherzustellen, dass dem Schienen-Binnenverkehr im erforderlichen Ausmass Rechnung getragen wird und nicht sämtliche Ressourcen im Transitverkehr freigelegt werden. Alle komplementären Massnahmen, welche zu einer Entlastung der nationalen Peripherien, auch ausserhalb des Alpentransits auf der Strasse und Schiene beitragen, sind zwingend zu forcieren.</p> <p>Nebst einer Modernisierung der Bahninfrastruktur sowie einer Liberalisierung des Schienengüterverkehrs stellt die LSVA eine wesentliche Massnahme im Rahmen der angestrebten Verlagerung dar, welche - nebst den Abgaben aus der Mineralölsteuer - einen markanten Kostenbeitrag zur Verlagerung beizutragen vermag. Es ist daher unbedingt auf eine machbare Finanzierung zu achten. Nur mit der</p> <p>Variante 1 ist keine Anpassung der Sätze der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorgesehen. Die aus dem Strassengüterverkehr einflussenden Mittel sind mit der Einführung der 3. LSVA Runde per 01.01.2008 endgültig nach oben hin zu begrenzen. Auch bei der 3. und letzten Stufe tritt Coop aus ökologischen Überlegungen für eine reduzierte Abgabe auf sauberen Fahrzeugen ein. Gegen eine allfällige weitere Erhöhung der LSVA würde sich Coop im Rahmen der Interessensgemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG DHS) mit allen Mitteln wehren, weil die zusätzlichen Einnahmen reinen Gebührencharakter hätten. Eine Gebühr, die angesichts der Konkurrenzsituation und des Einkaufstourismus im Wert von über 2,1 Milliarden Franken unmöglich auf die Konsumenten überwälzt und nicht durch weitere Effizienzsteigerungen in der Logistik wettgemacht werden könnte.</p> <p>Die Variante 2 stufen wir als untauglich ein, weil eine differenzierte Fortführung der flankierenden Massnahmen mit gekürzten Mitteln nicht möglich ist.</p> <p>Der Lösungsansatz der Variante 3, dem Aufbau einer Rollenden Landstrasse sehen wir, auch im Kontext mit einem Ausbau des UKV, eher als komplementäre Massnahme zur Variante 1, nicht aber als Gesamtlösungspaket.</p> <p>Zusammenfassend favorisiert Coop die Variante 1 in der Mehrheit aller Aspekte (Ausnahme Alpentransitbörse und Durchfahrtsrechte unter Punkt 4.a.).</p>
4	EV	<p>Nein. So lange keine Rahmenbedingungen (Trassenpreise) auf transparenter, korrekter Basis geschaffen werden, kann keine vernünftige Güterverkehrspolitik erarbeitet werden. Die Kostenwahrheit wird zwar beim Schienen- und Strassenverkehr angesprochen, aber dieser müsste eben auch bei der Bahn im Verhältnis zwischen Personen- und Güterverkehr nachgelebt werden.</p>

		<p>Es ist, zum wiederholten Male gesagt, unverständlich, warum der Trassenpreis ausschliesslich aufgrund der Bruttotonnenkilometer berechnet wird. Die Begründung stimmt zwar, dass die Schienenabnutzung durch schwere Züge grösser ist, aber dies trifft auch für Personenneigezüge zu. Auch dürften die wesentlich höheren Geschwindigkeiten beim P-Verkehr nicht gerade förderlich für den Schienenunterbau sein.</p> <p>Es ist auch unverständlich, wieso dem vertakteten Personenverkehr Vorrang bei der Gewährung des Netzzugangs zugestanden wird, ohne dass dafür ein Zuschlag auf dem Trassenpreis verlangt wird - gewissermassen Erste Klasse zum Preis der Economyklasse. Das deutsche System erachten wir als angemessen weil fair.</p> <p>Wir unterstützen tendenziell die Variante 2, falls unsere obenerwähnten Anliegen berücksichtigt werden, lehnen aber die Alpentransitbörse ab.</p>
4	Migros	<p>Variante 1: Wird vom Migros-Genossenschafts-Bund bevorzugt</p> <p>Der Migros-Genossenschafts-Bund favorisiert Variante 1 (mit den entsprechenden Ergänzungen), denn diese stellt die konsequente Fortsetzung der bisherigen Verlagerungspolitik sowie der finanziellen Unterstützung dar und dient dazu, dass die Durststrecke bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels überwunden werden kann. Ab diesem Zeitpunkt erzielt eine „Flachbahn Gotthard“ nach Ansicht diverser Akteure sprunghafte Produktivitätsfortschritte und sollte eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Bis zum Zielerreichungszeitpunkt befürworten wir eine weitere Subventionierung des UKV im bisherigen Rahmen. Die Zielerreichungsgrösse sowie der Zielerreichungszeitpunkt sind aber wie unter 2 a) erwähnt anzupassen (1 Million Fahrten drei bis vier Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels). Die Diskussionen im Nord-Süd-Verkehr dürfen nicht nur auf das Nadelöhr Gotthard beschränkt werden. Die Behebung anderer Engpässe, z.B. Ceneri, primär aber die heute fehlenden Anschlüsse in Italien sind von entscheidender Bedeutung, um die Leistungsfähigkeit im Transitverkehr langfristig zu gewährleisten. Wir erachten es als zwingend, dass die Schweizerische Politik nun den nötigen Druck auf die italienischen Kollegen ausübt, damit Italien infrastrukturell zeitgerecht mit dem Ausbau in unserem Land den Anschluss ans italienische Netz sicherstellt und finanziert. Aus logistischen, betriebswirtschaftlichen und ökologischen Überlegungen müssen Gütertransporte auf der geeignetsten Route und mit dem vorteilhaftesten Verkehrsträger durchgeführt werden. Aus diesem Grund müssen primär die Bahnen, aber auch die Betreiber von kombinierten Verkehren, alles daran setzen der Verladerschaft qualitativ und quantitativ attraktive Lösungen anzubieten. Dabei ist darauf zu achten, dass, wie vom Schweizer Volk gefordert, klare Massnahmen erarbeitet werden, wie schergewichtig der grenzüberschreitende Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse auf die Schiene verlagert werden kann. In diesem Zusammenhang ist es aus unserer Sicht zwingend, dass alle bereits umgesetzten und geplanten Verlagerungsmassnahmen (wie z.B. die Einführung der LSVA) nochmals auf ihre Effektivität überprüft und nötigenfalls angepasst werden, speziell auch im Hinblick auf eine weitere Intensivierung per 1.1.2008.</p> <p>Variante 2: Wird vom Migros-Genossenschafts-Bund abgelehnt</p> <p>Variante 2 (mit gekürzten Mitteln) stellt nach unserer Ansicht eine Abkehr der bisherigen konsequenten Förderung des kombinierten Verkehrs dar. Auf der Gotthard-Bergstrecke lassen sich Produktivitätsverbesserungen nach Angaben von Traktions- und Kombiverkehrs-Unternehmen nicht in dem Masse erreichen, wie es die vorgeschlagene Halbierung der Betriebsbeiträge erfordert. Dies führt zwangsläufig zu einer Verteuerung des kombinierten Verkehrs und sendet falsche Signale an die Verladerschaft und Transporteure. Es ist denkbar, dass es nach Auslauf des befristeten Güterverkehrsgesetzes im Jahr 2011 wieder eine Verschiebung von Volumen auf die Strasse geben könnte. Die NEAT-Investitionsrechnung würde dadurch natürlich noch zusätzlich belastet.</p> <p>Variante 3: Wird vom Migros-Genossenschafts-Bund abgelehnt</p>

		Das Schwergewicht der Schienenförderung soll auch künftig auf dem UKV liegen, schreibt das UVEK auf Seite 3 des Vernehmlassungsberichts. Weiter bestätigen alle Fachleute, dass die RoLa unbestritten weniger effizient sei und sich betriebswirtschaftlich auch nie kostendeckend betreiben liesse. Der Migros-Genossenschafts-Bund teilt diese Meinung und stuft die Variante 3 deshalb als untaugliche Variante ein. Die RoLa würde zudem international der Umstellung hin zum UKV zuwiderlaufen, da die bereits heute knappen Trassen durch die RoLa zusätzlich absorbiert würden. Die auf den Kurzstreckenverkehr ausgelegte RoLa zum Überwinden der Alpen von Grenze zu Grenze stünde auch im Widerspruch zur europaweiten Absicht, Güter über lange Strecken möglichst auf der Schiene oder auf dem Wasser zu befördern. Der Binnenverkehr würde unter den Auswirkungen einer RoLa, die auf den Transitverkehr ausgerichtet ist, leiden, ohne zu profitieren.
4	VAP	<p>Insbesondere sind die Massnahmen zu einseitig auf Abgeltungen und Subventionen ausgerichtet; wird der Wagenladungsverkehr diskriminiert; fehlt eine Berücksichtigung der internationalen Zulaufstreckenentwicklung.</p> <p>Gleichwohl unterstützt der VAP die Verlagerungspolitik im alpenquerenden Transitverkehr und stimmt der Variante 2 grundsätzlich zu. Diese Variante strebt maximal 1'000'000 LKW-Transitfahrten ab 2017 (d.h. zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels) an. Bis dahin soll der Bund die Verkehrsverlagerung im unbegleiteten Kombinierten Verkehr und auf der Rollenden Landstrasse mit insgesamt 1 Milliarde Franken subventionieren. Die mit Variante 2 eingesparten Betriebssubventionen an RoLa und UKV in Höhe von 1 Milliarde Franken müssen zweckgebunden für Investitionen in die Bahninfrastruktur eingesetzt werden, um Nadelöhre im Netz zu beseitigen und dem Güterverkehr die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Nur so leistet diese Transitvorlage auch für den Binnenverkehr einen nachhaltigen Beitrag. Der VAP ist überzeugt, dass auch ein Mengenziel unter 1'000'000 Fahrten erreichbar ist, insbesondere wenn mit der dringenden Neugestaltung der Trassenpreise ein stattlicher Anteil der Mittel der Betriebssubvention RoLa/UKV in Höhe von 1 Milliarde statt für Trassenentschädigungen für Bahnfrachten verwendet werden können.</p> <p>Die Verkehrspolitik muss Priorität haben.</p>
5	Ouest Rail	<p>Seule la variante 1 entre en ligne de compte si la Suisse ne veut pas perdre complètement la face dans ce dossier. Les objectifs ne pourront être atteints que si l'aménagement du réseau ferroviaire permet la mise à disposition d'un nombre suffisant de sillons résonant à la fois aux attentes du trafic marchandises et du trafic voyageurs.</p> <p>Seule la variante 1 entre en ligne de compte. La mise en oeuvre de la politique des transports résultant d'une volonté populaire démocratiquement exprimée prime sur les contraintes budgétaires.</p>
5	IGLS Pratteln	Zielsetzungen ohne Grundlage der Kapazitätsanalyse des Bundesrates bis 2007 sind wertlos und nicht einzuordnen in eine neue glaubwürdige Aussage und Gesetz. Daher ist dies ein Ziel ohne Grundlagen.
5	USAM	<p>Non, elles nous semblent trop optimistes, y compris en ce qui concerne leur acceptation par l'Union européenne.</p> <p>Nous rejoignons bon nombre de spécialistes et d'utilisateurs pour dire qu'il est nécessaire de maintenir le financement actuel pour la promotion du transfert de trafic marchandise de la route au rail dans le cadre des courses de transit ; si les moyens venaient à manquer, tous les efforts faits jusqu'alors pourraient s'avérer vain, ce qui serait totalement contre productif pour l'économie régionale. De plus, cela pénaliserait également les transporteurs routiers suisses qui ont besoin de pouvoir compter sur la meilleure fluidité de trafic possible pour accéder aux régions concernées. L'USAM privilégie un mix entre les variantes 1 et 2, sans taxe supplémentaire sur le transit et sans développement particulier de la chaussée roulante ainsi qu'en fixant des objectifs de transfert réalistes (voir nos remarques relatives aux diverses options).</p>
5	Krebsliga	Aus Sicht der Krebsliga Schweiz sind alle vorgeschlagenen Varianten unbefriedigend, weil sie den Verfassungsauftrag (Verlagerungsfrist, Verlagerungsziel) nicht erfüllen.

		Die Verlagerung ist ein Verfassungsauftrag und ist somit nicht eine Frage des Bundeshaushalts, sondern des politischen Willens und der Prioritätensetzung im Rahmen des Bundes-Budgets.
5	Fédération Entreprises Romandes	<p>Notre rejet d'une BTA suisse a comme conséquence que nous rejetons les trois variantes proposées ; ce rejet s'appuie aussi sur les éléments suivants exposés variante par variante:</p> <p>Variante 1: cette variante prévoit le maintien de la limite maximale de 650'000 courses transalpines de camions avec un report du délai à 2017, soit au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du St-Gothard. Nous rejetons cette variante basée sur un objectif irréaliste, car démenti par la réalité du terrain. Cet objectif ne pourrait être atteint qu'en cas de très forte récession de notre économie avec une politique favorisant unilatéralement le rail et péjorant outrageusement le monde du transport professionnel, ce qui n'est pas défendable. En revanche, notre Fédération est favorable au maintien du financement actuel, à savoir 285 millions de francs par an pour la période 2011 - 2017 ; il serait en effet contreproductif d'arrêter maintenant les aides financières au transport ferroviaire des marchandises, alors que les volumes de marchandises transportées sur l'axe Nord-Sud vont continuer normalement leur impressionnante augmentation ces prochaines années.</p> <p>Variante 2: Même si cette variante peut paraître plus réaliste avec un nombre maximal de courses relevé à 1 million au lieu de 650'000, il n'en demeure pas moins que l'objectif reste arbitraire : pourquoi 1 million et non pas 1,1 ou 1,150 million de courses à travers les Alpes ? Nous l'avons déjà dit : il faut travailler avec un objectif qualitatif axé sur des mesures incitatives destinées à favoriser un réel transfert et cesser de baser une politique sur des objectifs quantitatifs. De plus, cette variante préconise une réduction de l'aide à 140 millions de francs par an pour la période 2011 - 2017, ce qui freinerait la promotion du rail et ne correspondrait ainsi pas à l'esprit de l'article 84 de la Constitution. Nous rejetons également cette variante pour les motifs évoqués.</p> <p>Variante 3: Il s'agit d'un appel d'offre pour une chaussée roulante couvrant ses coûts. Qu'est-ce que la chaussée roulante ? Il s'agit du trafic combiné accompagné, autrement dit de la prise en charge de camions par le train. Est-ce défendable, selon une approche durable, de monopoliser deux moyens de transport (camion + train) pour acheminer des marchandises à travers les Alpes ? Poser la question est y répondre. La chaussée roulante n'est qu'un pisaller destine principalement à soulager temporairement les vallées alpines exposées au bruit des camions, en attendant mieux, c'est-à-dire le développement attendu du trafic combiné non accompagné avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Cela ne peut être envisageable et implique donc le rejet de la variante 3. De plus, cette variante ne pourra jamais couvrir ses coûts, car pour y arriver, il faudrait aménager 400'000 places pour des camions sur des trains, tout en prévoyant une cadence horaire. Nous rappelons qu'actuellement, le trafic combiné est composé à 85% de trafic combiné non accompagné et à 15% de chaussée roulante : n'oublions pas que cette chaussée roulante demande des subventions trois fois plus élevées pour se développer que le trafic combiné non accompagné ! Il est donc plus judicieux d'engager les fonds de la Confédération en encourageant le trafic combiné non accompagné, alternative demandée du reste par le marché du transport, plutôt que d'inverser une tendance défavorable à la chaussée roulante, grande dévoreuse de subventions.</p>
5	Associazione Amici del Parco della Montagna	Tutte e tre le varianti non sono soddisfacenti, in quanto non rispondono al mandato costituzionale dato dal popolo.
5	Leventina vivibile; Greenpeace Bellinzona	Dal punto di vista tutte è tre le varianti non sono soddisfacenti, in quanto non rispondono al mandato costituzionale dato dal popolo. L'attuazione del trasferimento dipende principalmente dalla volontà politica e dalla definizione delle priorità e non da questioni puramente finanziarie della Confederazione.

Vorschläge für weitere Handlungsmöglichkeiten / Propositions pour d'autres possibilités d'action

Sehen Sie weitere Handlungsmöglichkeiten im Bereich der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen? Wenn ja, welche? Voyez-vous d'autres possibilités d'action à propos des mesures de transfert routières et ferroviaires? Si oui, lesquelles?		
Kategorie	Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
1	KöV TG, VS, SO, SG, SZ, SH, OW, NW, LU, GL, JU, FR, BE, BS, BL, AI, AG, AR	Wir sehen als dringende Massnahme den Ausbau der Zulaufstrecken. Gut ausgebaute Zulaufstrecken im In- und Ausland sind notwendig, damit die durch den Gotthard-Basistunnel ausgelösten Produktivitätsfortschritte verstärkt und nachhaltig gesichert werden können. Rheinschiffahrt (Zulauf zur Schweiz) als besonders ressourcenschonender und umweltfreundlicher Verkehrsträger muss im gleichen Ausmass gesichert werden wie der Bahntransport. Als weitere Massnahme sind die Liberalisierung im Schienengüterverkehr weiter vorantreiben (Bahnreform 2) sowie der Einbezug der Transportkette Rheinschiffahrt – Bahn sicherzustellen.
1	BL	Im Sinne einer Förderung des Schienenverkehrs in der Fläche sind die kurzfristig vorgeschlagenen strassenseitigen Massnahmen "Verschärfung des Vollzugs der sicherheitsrelevanten Vorschriften" und "Intensivierung der Strassenverkehrskontrollen, koordiniertes Vorgehen der Kantone" auch ausserhalb der Transitkorridore umzusetzen. Verkehrsvermeidung in Verlagerungsstrategie aufnehmen: Das Güterverkehrsvolumen lässt sich beeinflussen. Dazu sind Massnahmen zur Beeinflussung der kontinentalen und globalen Arbeitsteilung und der Produktionsprozesse notwendig. Auch wenn die Schweiz hier im Alleingang wenig bewirken kann, sollten die entsprechenden Handlungsansätze im Rahmen dieser Vorlage dargestellt und evaluiert werden.
1	GE	1°- Le prix des sillons pour les marchandises doit diminuer si le trafic marchandise augmente. 2°- Les conditions de livraison doivent être améliorées (tranches horaires à revoir, les wagons doivent être mis en place à l'heure).
1	LU	Ja. Im Vordergrund stehen die Massnahmen, die auf den Ausbau der Zufahrtsstrecken abzielen. Dabei genügt es nicht, diese Massnahmen nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels an die Hand zu nehmen. Das ergeizige Verlagerungsziel lässt sich nur erreichen, wenn die notwendigen Kapazitäten auf den Zufahrtsstrecken bereits auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Basistunnels bereitstehen. Weiter ist die Liberalisierung im Schienengüterverkehr voranzutreiben. Denkbar sind auch gezieltere, auf die Verkehrs- und Umweltsicherheit abzielende Kontrollen des Lastwagentransitverkehrs oder Beschränkungen für Lastwagen mit hohem Schadstoffausstoss.
1	NE	OUI. Nous estimons qu'il convient d'engager sans tarder la réalisation du projet de développement futur de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) qui vise à améliorer la capacité des infrastructures ferroviaires sur l'ensemble du Plateau et ne pas concentrer uniquement les moyens sur l'axe nord-sud par le Gothard. Le transfert modal doit également être favorisé sur les lignes du Plateau. Dans ce contexte, il conviendra d'examiner la possibilité d'équiper d'une deuxième voie les tronçons déjà percés au gabarit ferroviaire du tunnel du Lötschberg.
1	SZ	Ja. Wir sehen als dringende Massnahme einen Ausbau der Zulaufstrecken. Gut ausgebaute Zulaufstrecken im In- und Ausland sind allein schon deshalb notwendig, damit die durch den Gotthard- Basistunnel ausgelösten Produktivitätsfortschritte verstärkt und nachhaltig gesichert werden können. Damit das Mengenziel erreicht werden kann, ist bereits vor der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels mit

		<p>der Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten auf den Zulaufstrecken zu beginnen. Die Rheinschiffahrt (Zulauf zur Schweiz) als besonders ressourcenschonender und umweltfreundlicher Verkehrsträger muss im gleichen Ausmass gesichert werden wie der Bahntransport. Mit der Umsetzung des Verlagerungsziels und der Eröffnung des Gotthardbasis- bzw. Ceneritunnel nimmt der Problemdruck auf der Schiene wie erwähnt auf der Nord-Südachse weiter zu. Neben einem weiteren ZEB Beschluss ist deshalb möglichst rasch eine NEAT 2 Vorlage zu erarbeiten. Nur mit einer solchen Vorlage können die dringend notwendigen Zufahrtsstrecken zu den Basistunnels gebaut werden.</p>
1	TI	<p>Quali altre opzioni ritiene possibili nell'ambito delle misure di trasferimento ferroviarie e stradali?</p> <p>Un aspetto determinante ai fini di un effettivo trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia è la disponibilità delle necessario infrastrutture ferroviarie, in termini di sufficienti capacità e qualità. Come già rilevato nella parte introduttiva di questa presa di posizione quanto previsto dal progetto AlpTransit approvato dal Parlamento nel 1998 appare incompleto. Le valutazioni sul carico futuro della linee e i crescenti conflitti tra le esigenze del traffico merci, quelle del traffico viaggiatori e quelle del traffico regionale mostrano la necessità di agire per progressivamente completare le linee di accesso. Per il Ticino la situazione appare molto problematica sulla linea tra Biasca e Giubiasco, dove, a nostro parere, va esaminata la problematica della circonvallazione di Bellinzona secondo il tracciato già approvato dal Consiglio federale nel 1999 (cfr Piano settoriale AlpTransit). Attendiamo pure i risultati degli studi previsti con il Messaggio denominato "KANSAS" sulle capacità dell'asse nord-sud e sulla definizione della nuova linea Lugano-Chiasso. Altre opzioni per accelerare il trasferimento del traffico sono una maggiore promozione del traffico combinato non accompagnato e misure più incisive per la gestione e i controlli del traffico pesante. Uno sforzo maggiore può inoltre essere profuso per migliorare i terminali all'estero e promuovere un'effettiva interoperabilità delle diverse reti e servizi ferroviari.</p>
1	UR	<p>Grundsätzlich gibt es die Möglichkeit, entweder das bestehende Instrumentarium zu verstärken bzw. zu verschärfen, oder dann neue Instrumente einzuführen. Auch wenn der Handlungsspielraum aufgrund der geltenden Abkommen mit der EU kurzfristig beschränkt ist, sehen wir bei den bestehenden Instrumenten folgende (kombinierbare) Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verstärkte Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (ukV); Optimierung und Verstärkung der Massnahmen zum Verkehrsmanagement (Vorschläge diesbezüglich seien gemäss Vernehmlassungsbericht in Erarbeitung); • Beschleunigter Ausbau der schweizerischen Zufahrtstrecken zur NEAT; d. h. konkret hohe Priorität für entsprechende Projekte im Rahmen der künftigen Investitionen in die Bahninfrastrukturen (ZEB-Vorlage) • Intensivierung der Verhandlungen mit Deutschland und Italien bezüglich eines Ausbaus der Zufahrtsstrecken und der Verladekapazitäten für den ukV Management des internationalen ukV und insbesondere der Verladeterminals verbessern • Verstärkte Bemühungen für eine Harmonisierung der je nach Land unterschiedlichen Normen und Regelungen im Güterverkehr (erleichterte Interoperabilität). <p>Wir verweisen insbesondere auf die grossen Hindernisse, welche sich aus den Engpässen auf den Zufahrtlinien ergeben. Deshalb muss auf den Transitachsen beschleunigt den Kapazitätsengpässen entgegengewirkt werden, was z. B. den Ausbau der Zufahrtlinien durch den Axen erfordert. Eine rasche Weiterverfolgung muss auf Grund der Kapazitätsstudien dringend an die Hand genommen und politisch zum Entscheid gebracht werden.</p>
1	VD	<p>Oui. Nous estimons qu'il convient d'engager sans tarder la réalisation du projet de développement futur de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) qui vise à améliorer la capacité des infrastructures ferroviaires sur l'ensemble du Plateau et ne pas concentrer uniquement les moyens sur l'axe nord-sud par le Gothard. Le transfert modal doit également être favorisé sur les lignes du Plateau. Dans ce contexte, il conviendra d'examiner la possibilité d'équiper d'une 2eme voie les tronçons déjà percés au gabarit ferroviaire du tunnel du Lötschberg. Il est ainsi urgent d'adapter le gabarit de tous les tunnels de la ligne du Simplon entre Lausanne et Viège (notamment à Saint-Maurice et à Sierre)</p>

		pour garantir la circulation de tous les trains marchandises.
1	VS	Oui. Les mesures en faveur de l'interopérabilité et d'une politique harmonisée des sillons doivent être renforcées. Le projet de développement futur de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) doit être réalisé dans les meilleurs délais, non seulement avec l'offre de base mais également avec les options d'extension, qui vise à améliorer la capacité des infrastructures ferroviaires sur l'ensemble du pays. Le transfert modal doit également être favorisé sur les lignes du Plateau et sur les axes du Lötschberg et du Simplon. Dans ce contexte, il conviendra d'examiner sans tarder la possibilité d'équiper d'une 2ème voie les tronçons déjà excavés du tunnel du Lötschberg et de poursuivre les améliorations de la capacité de l'axe Lötschberg/Simplon avec la mise à double voie par étapes du Lötschberg de base y compris à terme le raccordement ouest et les quais de chargement. L'adaptation de gabarit des tunnels de la ligne du Simplon entre Lausanne et Viège (notamment ceux de Saint-Maurice, de Sierre et de la Raspille) pour garantir la circulation de tous les trains marchandises est à planifier et réaliser dans les meilleurs délais.
1	ZG	Ja. Aus der Botschaft geht hervor, dass die Schweiz für den konventionellen Wagenladungsverkehr ein unvergleichbar dichtes Anschlussgleisnetz hat. Dieses ist nicht nur wegen den Investitionsbeiträgen, sondern auch wegen den rechtlich klaren Vorgaben und Hilfen des Bundes entstanden. So sind in Gesetz und Verordnung zahlreiche Regelungen zu Eigentum, Benutzungsrecht, Kostentragung, Baurecht, Betrieb, Aufsicht und Investitionsbeiträge festgehalten. Dies ist einerseits eine unseres Erachtens zu dichte Regelung, andererseits fehlen Vorgaben für die sog. first-/lastmile des stark boomenden kombinierten Verkehrs. Es ist nicht bekannt ob Investitionshilfen für spezielle Einrichtungen an Infrastruktur oder Fahrzeugen möglich sind, oder ob technische und organisatorische Normen für die ganze Logistikkette bis zum Endkunden gelten sollen. Wir vermuten, dass mit einer offeneren Regelungen der kombinierte Verkehr schweizweit noch besser gefördert werden könnte. Bei einer Totalrevision des Anschlussgleisgesetzes könnte dieses gleichzeitig entschlackt werden.
1	ZH	Als zusätzliche Massnahme sind die nötigen Streckenkapazitäten sicherzustellen, um die nötigen Bahnleistungen erbringen zu können. Berechnungen beispielsweise im Auftrag des Gotthard-Komitees (Alpenquerender Verkehr 2020, Entwicklung und Beurteilung des alpenquerenden Verkehrs mit Fokus auf die Gotthard-Achse, Gotthard- Komitee, Juni 2004) zeigen, dass weitere Streckenausbauten nötig sind. Somit wird aber auch klar, dass das Verlagerungsziel nicht innerhalb dem vorgesehenen Zeithorizont realistisch erreicht werden kann. Es ist ein neuer, realistischer Termin festzulegen.
1	RKGK SAB GR	Verstärkte Förderung des UKV Optimierung und Verstärkung der Massnahmen zum Verkehrsmanagement Beschleunigter Ausbau der Zufahrtstrecken zur NEAT – d.h. konkrete hohe Priorität für entsprechende Projekte im Rahmen der künftigen Investitionen in die Bahninfrastrukturen, ZEB-Vorlage Intensivierung der Verhandlungen mit D und Italien bzg. Ausbau der Zufahrtstrecken und Verladekapazitäten für den ukV Management des internat. UKV und insbesondere der Verladeterminals verbessern Verstärkte Bemühungen für eine Harmonisierung der je nach Land unterschiedlichen Normen und Regelungen im Güterverkehr Das LVA muss auf jeden Fall demnächst neu ausgehandelt werden (auch im Hinblick auf die Einführung einer Transitbörse) – dabei sollte sich die Schweiz für eine wirksame ATA für den Transitverkehr von Grenze zu Grenze einsetzen, als zusätzliches Instrument zur LSVA. Der Entscheid über die Einführung einer ATA sollte jedoch erst gefällt werden, wenn die übrigen Rahmenbedingungen (Landverkehrsabkommen, ATB, usw. klar sind). Zu diesem Zeitpunkte sollte eine neuerliche Vernehmlassung mit weiteren Erläuterungen durchgeführt werden. Art. 4 des Güterverlagerungsgesetzes ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt zu streichen.
2	CVP/PDC	Il faut continuer de favoriser la libéralisation du trafic marchandises par le rail (Réforme des chemins de fer 2). Il est également important d'aménager des tronçons d'accès où un problème de capacité peut surgir. C'est une question de productivité. Il est également important de

		se pencher sur la question de la disponibilité des sillons pour les transports marchandises.
2	EVP	Wenn nötig sind neue Verhandlungen mit den Nachbarländern und der EU aufzunehmen. Die Alpentransitbörse - 650'000 alpenquerende Fahrten sind mit dieser anzubieten - dies ist eine sehr einfache und effiziente Massnahme. Und dazu erst noch eine marktwirtschaftliche.
2	FDP/PLR	<p>L'action du gouvernement suisse Mesures dans le domaine du rail</p> <p>Dans le sillage de l'acceptation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, le peuple suisse a confirmé à de nombreuses reprises sa volonté de concrétiser cet objectif. Le PRD Suisse réitère son soutien à la politique de transfert du trafic marchandises à travers la Suisse de la route au rail, tel que définit dans la Constitution. A la page 14 du rapport sur le projet législatif, il est rappelé que le projet "Futur développement des grands projets ferroviaires (ZEB)", actuellement en phase d'élaboration, sera mis en consultation à la fin de l'année 2006. Le Conseil fédéral doit considérer les projets NLFA comme prioritaires. Dans son message il devra aborder la problématique des voies d'accès des nouvelles transversale alpine jusqu'aux frontières. Il est essentiel d'améliorer les conditions d'exploitation. Nous ne voulons pas réserver un corridor pour le trafic marchandises et remettre ainsi en cause tout le système. La fixation de priorités entre les trafics marchandises et passagers en faveur du premier est toutefois nécessaire. Le trafic régional sera affecté par de telles modifications. Les cantons sont à impliquer dans ce processus. Des mesures relatives au prix du sillon sont indispensable. Les différences entre les convois marchandise et voyageur doivent être réduites et tendre vers un rapprochement. Les prix suisses du sillon pour le trafic marchandises sont en outre nettement plus élevés qu'en moyenne européenne. Des mesures concernant l'aménagement des horaires doivent être envisagées. Le Conseil fédéral doit par conséquent faire des propositions concrètes permettant de rapprocher les prix suisses du sillon des autres pays européens dans son message. C'est un mélange de mesures dans divers domaines qui permettra d'améliorer ces conditions d'exploitations.</p> <p>Des infrastructures routières de qualité: La mise à disposition d'infrastructures routières de qualité est incontournable. Le fonds d'infrastructure joue à ce titre un rôle important: il permet l'achèvement du réseau des routes nationales et doit garantir la fonctionnalité du réseau existant. Il ne s'agit pas du seul instrument dans le domaine. Les efforts doivent être fournis à tous les niveaux concernés par l'entretien et le développement du réseau routier.</p> <p>Mesures en matière de sécurité routière et routes nationales: La sécurité routière doit être assurée. La politique de transfert ne doit cependant pas servir de prétexte pour augmenter de manière disproportionnée les mesures de contrôle du trafic routier lourd. Elles doivent améliorer la sécurité et non avoir pour objectif de rendre moins attractif le transport routier. La sécurité ne saurait donc constituer un instrument de la politique de transfert. Il est essentiel que la fonctionnalité du réseau des routes nationales soit assurée pour des raisons liées à la sécurité et à la compétitivité de notre place économique.</p>
2	Grüne Partei	<p>Strassenseitig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch einen Verzicht auf das geplante teure Mega-Kontrollzentrum Monteforno (Fertigstellung erst 2013 geplant!) und Ersatz durch ein kleines 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 Frejus-Tunnel vom Juni 2005 legt aus Sicherheitsgründen einen Mindestabstand von 300 Metern nahe. • Die Aufrechterhaltung eines Dosiernsystems 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.

		<ul style="list-style-type: none"> • 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 französischitalienischen 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. <p>Schienenseitig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Einrichtung eines speziellen Fonds ist sicherzustellen, dass allenfalls nötige Infrastrukturausbauten (Zulaufstrecken, Knoten, Terminals) jederzeit finanziert werden können. 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 Gesehene 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.
2	SP	<p>Strassenseitige Massnahmen</p> <p>Mit hoher Priorität umzusetzen ist die Alpentransitbörse. Dieses effiziente und sinnvolle Mittel zu einer effektiven Verkehrsverlegung ist bis 2008 zu realisieren.</p> <p>Vision Zero soll auch für den Schwerverkehr gelten. Die Missachtung von Verkehrsvorschriften auf Alpenübergängen, vor allem in Tunnels, beeinträchtigt die Sicherheit in gravierender Weise. Wir fordern die konsequente Umsetzung folgender Massnahmen: Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit der Strasseninfrastrukturen durch angemessene Massnahmen für mehr Tunnelsicherheit auf Ebene der Infrastruktur, der Ausrüstung und des Rettungsdienstes; strikte Anwendung der geltenden Gesetzgebung und Verschärfung der Kontrolle; Erarbeitung von Verkehrsregeln für die Alpenregion und Verbesserung der Verkehrslenkung.</p> <p>Es braucht eine Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen mit genügend Schwerverkehrskontrollzentren im gesamten Alpenbogen. So braucht es gerade am Grenzübergang in Chiasso oder an einem andern möglichst grenznahen Ort südlich der Verzweigung A2/A13 ein schnell realisierbares und auf die Kontrollfunktionen beschränktes Schwerverkehrskontrollzentrum.</p> <p>Konsequente Umsetzung der Massnahmen zur Intensivierung der Kontrollen, die mittels Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Kantonen getroffen wurden. Die kantonalen Polizeien müssen, gestützt auf diese Vereinbarungen, die Kontrollen zur Einhaltung der Vorschriften zum Gewicht der Fahrzeuge, zu den Fahrzeugmassen, zum technischen Zustand der Fahrzeuge, zur Arbeits- und Ruhezeit der Chauffeure, zum Transport gefährlicher Güter, zu den Ausweisen, zur Geschwindigkeit sowie zum Alkohol- und Medikamentenkonsum sowie der Einhaltung des Nacht- und Sonntagfahrverbotes verstärken.</p> <p>Daneben ist eine koordinierte Erhöhung des Strafniveaus anzustreben. Das Bussenniveau soll gemeinsam mit einer erhöhten Kontrollwahrscheinlichkeit eine abschreckende Wirkung entfalten. Auf diese Weise steigen die Kosten des Schwerverkehrs an, indem die eigentlich selbstverständliche Einhaltung der gültigen Vorschriften in erhöhtem Masse sichergestellt wird.</p> <p>Mit der Schaffung eines Landes-GAV müssen die Arbeitsbedingungen der LKW-FahrerInnen massiv verbessert werden. Die ASTAG soll dazu aufgefordert werden, einen solchen GAV abzuschliessen.</p>

		<p>Im Bereich der Arbeitsbedingungen beabsichtigt die Schweiz, die Richtlinie 2003/59/EG vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenverkehr und zur Änderung der Verordnung 3820/85/EWG und der Richtlinie 91/439/EWG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG zu übernehmen. Kernmassnahme ist, dass sich ab 2009 alle Lastwagenfahrer im Zeitraum von fünf Jahren jeweils 35 Stunden weiterbilden müssen (jährlich ein Tag). Zudem wird die Ausbildung für Personen, die nicht eine LastwagenführerInnenehre absolviert haben, intensiviert. Diese Massnahmen werden von der SP begrüsst. Das Instrument „Phase Rot“ ist weiterzuführen. Die EU hat „Phase Rot“ inzwischen akzeptiert. Kurzfristig ist aus Sicherheitsgründen das Dosiersystem zu verschärfen, das heisst Verdoppelung der Sicherheitsabstände und Management der Gefahrentransporte über ein Reservationssystem (Ankündigung des Brandpotenzials).</p> <p>Schienenseitige Massnahmen Flankierende Massnahmen sind zu stärken. Dazu gehören ein besseres Angebot im kombinierten Verkehr, Trassenpreisverbilligungen etc. Im Jahr 2006 werden über 1,2 Mio. Sendungen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs durch den Bund bestellt, davon fast 900'000 Sendungen im alpenquerenden Verkehr. Damit ist die Zahl der durch den Bund geförderten Verkehre gegenüber dem Jahr 2000 um mehr als 50 % gestiegen. Dieses Volumen verdeutlicht die Bedeutung dieser Massnahme für den Verlagerungsprozess, da die Gesamtheit dieser Verkehre ohne die Fördermassnahmen des Bundes prinzipiell nicht wirtschaftlich betrieben werden könnte. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr querten 2005 mehr Güter die schweizerischen Alpen als auf der Strasse. Die Bestellungen des Bundes betreffen mithin mehr als ein Drittel des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs. Die Kann-Formulierung in Art. 7 „Förderung des Schienengüterverkehrs“ erachten wir als zu wenig verbindlich und fordern einen klareren Auftrag.</p>
3	Bauernverband	Die Verlagerungspolitik ist eng an die Entwicklungen der EU zu koppeln. Wenn nicht ein europaweit vernetztes und potentes Schienentransportnetz aufgebaut wird, besteht die Gefahr, dass wir eines Tages ein sehr hoch entwickeltes und effizientes Schweizer Binnentransportnetz haben, die EU aber aus Wirtschaftsüberlegungen Druck macht, die Strassen für zusätzliche Transporte wieder zu öffnen.
3	CP	Oui, il faut à tout prix que la Suisse ne travaille pas seule dans ce domaine. Tout le développement du trafic ferroviaire et de sa promotion passe par une concertation étroite avec ses pays voisins dans le but non seulement d'uniformiser et faciliter l'accès au rail, mais aussi de le rendre attractif. Sans un plan commun de promotion économique et technique, toutes les mesures envisagées ne serviront à rien, et l'argent du contribuable suisse serait ainsi gaspillé.
3	economiesuisse	<p>Schon seit längerem fordert economiesuisse als effizienteste Massnahme zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene das rasche Vorantreiben der Bahnliberalisierung und der Marktöffnung der Schiene in Europa, die Trassenpreis-Reform zugunsten des Güterverkehrs und die Förderung der europaweiten Interoperabilität.</p> <p>Marktöffnung Schiene: Noch kennen nicht alle europäischen Länder einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene. Ein solcher wäre eine nicht zu unterschätzende Chance für eine optimierte schweizerische Verkehrspolitik. Alle Möglichkeiten, die Marktöffnung auf der Schiene voranzutreiben, sollten deshalb ausgeschöpft werden. In diesem Zusammenhang ist in der Schweiz auch ein aktiver und unabhängiger Regulator unerlässlich.</p> <p>Harmonisierung und Interoperabilität: Unterschiedliche Regelungen, Normen und Systeme in den verschiedenen europäischen Ländern hemmen die Liberalisierung und die Verkehrsverlagerung und verursachen grosse Kosten.</p>

		Trassenpreise: economiesuisse verlangt eine bessere Ausrichtung der Trassenpreise auf die Gegebenheiten und Bedürfnisse des Güterverkehrs. Dieser darf gegenüber dem Personenverkehr nicht benachteiligt werden. Das Zuggewicht darf nicht weiter als Hauptkriterium für die Trassenpreisfestlegung herangezogen werden. Bei der Nutzung der Trassen gilt es, die Prioritäten zwischen dem Güter- und dem Personenverkehr neu zu regeln.
3	SGB	<p>Strassenseitig sinnvoll ist sicher die vorgesehene LSV, um gleich lange Spiesse mit der Schiene zu bewirken. Zudem hat sich das geltende Dosiersystem bei Überlastungen bewährt. Es sollte auch zur generellen Steuerung differenziert eingesetzt werden. Wir erwarten konsequente Kontrollen und schmerzhaft Sanktionen bei Verstössen gegen Arbeitszeit-, Sicherheitsvorschriften etc. Zu gleich langen Spiessen gehören auch vergleichbare Löhne. Wir fordern dafür die gesetzliche Pflicht, für die Lastwagen-Branche mit den Gewerkschaften einen GAV mit Mindestlöhnen abzuschliessen.</p> <p>Schienenseitig ist neben den beschriebenen Preis- und Subventionsmassnahmen die bestehende Kapazität zu optimieren. Mit differenzierten Transportpreisen könnten verkehrsarme Zeiten besser genutzt werden. Das grosse Wachstum beim UKV seit 2000 ist ein Erfolg der Lenkungsabgaben- und Förderpolitik. Hier gilt es aufzubauen und mit Investitionen die Produktivität der bestehenden Infrastruktur weiter zu verbessern.</p>
3	transfair	Als weitere Punkte bei den Verlagerungsmassnahmen sieht transfair: die Verbilligung der Trassengebühren für den transitierenden und den innerschweizerischen Güterverkehr; die Investition in leistungsfähige Terminal- und Eisenbahninfrastrukturen; die systematischere Planung von Güterzügen; der vermehrte und verbesserte Einbezug der verkehrspolitisch sehr wichtigen Meereshäfen in die Verkehrsplanung; der Bund soll sich Gedanken machen betreffend der sich selber konkurrenzierenden Situation im transitierenden Güterverkehr, welche durch die Beteiligungen an SBB und BLS gegeben sind => Schaffung einer Schweizerischen Güterverkehrseisenbahn?; den Ausbau des heutigen Bahnangebots; die Förderung der internationale Zusammenarbeit im Eisenbahnbereich und die Minderung der teils gefährlichen Alleingänge (Gefahr, dass gescheiterte Hunterstrategie der Swissair durch SBB Cargo kopiert wird); die allfällige Einführung neuer fiskalischer Abgaben wie der Alpentransitabgabe; eine noch verstärkte Ahndung der Verstösse im Strassentransport, da diese im Moment noch zu wenig konsequent angegangen werden der strassen- wie auch bahnseitige Ausbau der Zulaufstrecken und die Aufhebung von Engpässen; die Kreation umfassenderer Geschäftsmodelle mit einer Systemführerschaft, die dem Kunden alle Leistungen im Zusammenhang mit Transporten aus einer Hand anbieten; die generelle Stärkung der Bahn gegenüber der Strasse, denn die Verkehrspolitik wird teilweise noch zu stark vom Strassentransportgewerbe geprägt; Mut zu neuen Lösungen zeigen (Pionierrolle in Europa übernehmen). Es dürfen nicht unter dem Deckmantel europäischer "Unmöglichkeiten" geeignete Massnahmen a priori aufs Eis gelegt werden. Denn Europa hat in der Verlagerungspolitik gegenüber der Schweiz noch einen riesigen Nachholbedarf (siehe Modalsplit Bahn-Strasse). Und die Schweiz muss sich an fortschrittlichen Modellen und Lösungen orientieren; Erhöhung der LSVA.
4	Alpen-Initiative VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umweltschutz; WWF; pro natura; umverkehrR	<p>Strassenseitig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch einen Verzicht auf das geplante teure Mega-Kontrollzentrum Monteforno (Fertigstellung erst 2013 geplant!) und Ersatz durch ein kleines 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 Frejus-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.

		<ul style="list-style-type: none"> • 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 französischitalienischen 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. <p>Schienseitig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
4	pro natura VCS WWF umverkehr	Durch die Einrichtung eines speziellen Fonds ist sicherzustellen, dass allenfalls nötige Infrastrukturausbauten (Zulaufstrecken, Knoten, Terminals) jederzeit finanziert werden können. 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.
4	SBB	<p>Ja. Im heutigen Trassenpreissystem besteht wenig Anreiz für eine effiziente Nutzung der Trassen. Alle Trassen kosten bei gleichen Zugparametern gleich viel, unabhängig von Tageszeit und damit auch unabhängig von der Nachfrage. Um eine bessere Auslastung der Betriebsmittel und der Schieneninfrastrukturen zu ermöglichen, sollten hinsichtlich den zur Verfügung stehenden Güterverkehrstrassen neue Lösungsansätze auf ihre Realisierbarkeit überprüft werden. Im Vordergrund sollten dabei folgende Punkte stehen:</p> <p>Nachfrageabhängige Trassenpreise: Um die Auslastung der Betriebsmittel wie auch der Schieneninfrastruktur zu erhöhen, könnten die Preise der Güterverkehrstrassen gemäss der Nachfrage differenziert werden. Zu den Spitzenzeiten würden die Preise erhöht; im Gegenzug könnten in den übrigen Tageszeiten die Trassenpreise zur Belebung der Nachfrage gesenkt werden.</p> <p>Nutzungsabhängige Trassenpreise: Das bestehende gewichtsabhängige Trassenpreissystem bietet keinen Anreiz, möglichst lange Züge zu bilden. Gleichzeitig besteht bei den Cargo-Unternehmen aufgrund der Marktanforderungen die Tendenz, die maximal möglichen Zugslängen</p>

		<p>nicht auszuschöpfen. Dies führt insgesamt zu einem suboptimalen Betriebsmitteleinsatz und einem erhöhten Infrastrukturbedarf. Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, ob künftig für die Trassenpreisberechnung anstelle des Gewichts alternative Parameter wie beispielsweise „benutzte Trassenkapazität“ stärker herangezogen werden sollen.</p> <p>Ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt ist die Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Güterzüge. Zum einen bestehen zum Teil noch immer administrative Wartezeiten an den Grenzen. Zum anderen wäre abzuklären, ob und in welchem Masse durch eine grenzüberschreitende Planung sowie durch eine gezielte Priorisierung langläufiger Angebote des Güterverkehrs die Relationsfahrzeiten und die Pünktlichkeit verbessert werden können. Um das heutige System im Personenverkehr nicht zu gefährden, sind diese Massnahmen auf den Bereich des Güterverkehrs zu beschränken.</p> <p>Schliesslich ist zu prüfen, ob zusätzliche Anreize für die verladende Wirtschaft in Form von Förderbeiträgen zur Umstellung von einer strassen- auf eine schienenbasierte Transportlogistik geschaffen werden sollen.</p>
4	BLS	<p>Prioritätenregelung: Für den Güterverkehr stellt planerisch und operativ die Trassenverfügbarkeit einen sehr wichtigen Punkt dar. Dabei wird heute der Personenverkehr priorisiert. Dadurch, dass von der heutigen Priorisierung des vertakteten Personenverkehrs nicht abgewichen werden kann, dürfte eine grundsätzliche Änderung der heutigen Prioritätenregelung schwierig sein. Unabdingbar ist jedoch eine Korrektur in dem Sinne, dass - ähnlich beim Flugverkehr - die jeweilige betriebliche Zuteilung der Trasse nach der Pünktlichkeit der Züge zu erfolgen hat. Erste Priorität hat in jedem Fall der pünktlich verkehrende Zug, sei dies nun ein Reisezug oder ein Güterzug.</p> <p>Trassenpreise: Auf das Thema Trassenpreise möchten wir an dieser Stelle nicht speziell eintreten. Wir schlagen Ihnen deshalb vor, dieses Thema gesondert im Rahmen einer Grundsatzdiskussion mit dem UVEK (BAV) und den Infrastrukturbetreiberinnen zu behandeln. Ein entscheidender Faktor ist, auf den wir bereits heute hinweisen möchten, dass das aktuelle Preissystem auf einem Trassenstandard aufgebaut ist, wie er für den Reiseverkehr erforderlich ist, aber nicht für den Güterverkehr. Dennoch bezahlt ein Güterzug höhere Trassenpreise als ein durchschnittlicher Reisezug. Spezielle Angebote im Personenverkehr (wie Cisalpino) bezahlen zudem nochmals abgesenkte Trassenpreise, obwohl gerade sie viele Güterzugstrassen konsumieren.</p> <p>Anpassungen an der Infrastruktur: Im Bericht zum Güterverkehrsgesetz wird darauf verwiesen, dass der Ausbau der RA wegen des Trassenbedarfs anderer Verkehre (Reiseverkehr, UKV, WLW) punktuellen Ausbaubedarf der Schieneninfrastruktur entlang der Nord-Süd-Achse zur Erhöhung der Trassenkapazitäten bringen kann. Ungeachtet auch nur einer moderaten Erhöhung des Angebots bei der RA ist mittel- bis längerfristig eine Erweiterung des Lötschberg-Basis-Tunnels auf durchgehende Doppelspur zwingend. Denn nur ein solcher Ausbau kann mit der Kapazitätserhöhung einen deutlichen Verbesserungseffekt hinsichtlich der Qualität der Güterzugstrassen bringen, den wir mit dem heutigen Trassenangebot des LBT für den Güterverkehr noch nicht als gegeben sehen. Zusätzlich sind die Anforderungen an geeignete Betriebswechsellpunkte auf den Transitachsen zu erfüllen, um die erforderlichen Traktionsanpassungen vornehmen zu können.</p> <p>Harmonisierungen: Dies betrifft insbesondere die Harmonisierung der nationalen und internationalen Vorschriften betreffend Zoll, Sicherheit, Technik (ECTS) und Informatik, die heute für grenzüberschreitend tätige EVU zu Mehraufwendungen führen, und zu denen die Regierungen massgebende Inputs geben können. Speziell ist es wichtig, dass nun mit den getätigten ECTS-Investitionen parallel eine harmonisierte europäische ECTS-Einführungsstrategie gewährleistet ist.</p>
4	SEV	<p>Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Strassenschwerverkehr ist ein wesentlicher Beitrag, um das Sicherheitsniveau auf der Strasse jenem auf der Schiene anzugleichen. Sie sind zwingender Bestandteil eines fairen Wettbewerbs zwischen Schiene und Strasse.</p>

		<p>Das Strassengewerbe ist zu verpflichten, einen GAV abzuschliessen. Bei der Durchsetzung der sicherheitsrelevanten Vorschriften (z.B. Arbeitszeiten, Höchstgewicht) ist die Verantwortung der Arbeit- und Auftraggeber hervorzuheben, auch durch entsprechende Strafnormen (eindrückliche Zahlen liefert die Antwort des Bundesrats auf die Interpellation von Ständerat Ernst Leuenberger, 06.3277).</p> <p>Die vor einigen Wochen in der Sonntagspresse erwähnte prognos-Studie zeigt exemplarisch die Wettbewerbsvorteile der Strasse auf, wenn diese die Sozial- und Sicherheitsvorschriften nicht einhält. Kontrollen im Strassengüterverkehr zeigen immer wieder krasse Verstösse auf. In Anbetracht, dass nur wenige Prozente aller Lastwagen kontrolliert werden können, deuten die Verfehlungen auf ein grösseres Ausmass hin. Im Bericht fehlen uns konkrete Angaben, wann und wo Erhöhungen der Bussen vorgenommen werden. Verfehlungen dürfen sich nicht mehr lohnen, auch nicht das Risiko, das die Strassentransporteur offenbar eingehen. Wir fordern den zügigen Bau der geplanten Schwerverkehrskontrollzentren.</p> <p>Zur gezielten zusätzlichen Ausschöpfung der nachhaltigen Verlagerungswirkung ist abzuklären, wie die Rheinschifffahrt im Rahmen der Transportkette Seehäfen - Rheinhäfen - Bahn einbezogen werden kann. Wir unterstützen die Bemerkung des Verbandes öffentlicher Verkehr, der den Bundesrat auffordert mit der EU eine Vereinbarung voranzutreiben, damit Schweizer Anbieter beim zweiten Teil des EU-Programmes Marco Polo II berechtigt sind, EU-Fördermittel zu beziehen. Wir erhoffen uns damit Innovationen zu Gunsten der Verkehrsverlagerung.</p> <p>Der Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken muss näher analysiert werden. Allfällige geortete Engpässe müssen durch organisatorische Massnahmen und allenfalls durch Ausbauten rechtzeitig behoben werden, damit sie nicht zu einem Hindernis der Verlagerung werden können. Die Massnahmen, welche im Rahmen von ZEB vorgesehen sind, müssen auch bei einer Verteuerung der NEAT zeitrichtig umgesetzt werden. Die nötigen Mittel sind frühzeitig bereitzustellen. Auch weitere Investitionen in Terminal- und Verladeinfrastrukturen sind zu tätigen. Eine allfällige Erhöhung der LSVa ist ins Auge zu fassen. Der Strassengüterverkehr deckt immer noch nicht alle seine externen Kosten. Dies würde dem Schienengüterverkehr den nötigen Rückenwind geben und vielleicht dazu führen, dass insgesamt weniger Güter transportiert würden, was grundsätzlich auch zu begrüessen wäre.</p>
4	IGÖV	<p>Alle denkbaren und teilweise schon bestehenden flankierenden Massnahmen, die dem Erreichen des Verlagerungsziel dienen, sind konsequent umzusetzen. Besonderes Augenmerk ist dabei den Arbeitsbedingungen im Strassentransportgewerbe und den Anforderungen an die Betriebssicherheit der schweren Strassentransportfahrzeuge zu schenken. Die IGÖV regt zudem an, gezielt nach weiteren Möglichkeiten und Massnahmen zu suchen, die dem Erreichen des Verlagerungsziels dienen könnten.</p>
4	RAIpin	<p>Ausbau der Infrastruktur: Die Engpässe auf den Zufahrtlinien im Norden (4-Spurausbau Hochrhein, Rheinbrücke in Basel, 2. Durchstich Hauenstein, Kapazitätserhöhung im Aaretal) und im Süden von Novara nach Domodossola (Doppelspurinseln) sind zügig zu beseitigen, damit schon vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels die Leistungen der Schiene hochgefahren werden können.</p> <p>Liberalisierung vorantreiben: Die Schweiz soll die Vorreiterrolle bei der Marktöffnung der Schiene weiter vorantreiben. Dies wird mit dem Einsatz eines aktiven Regulators gelingen, der in der Bahnreform 2 vorzusehen ist.</p> <p>Reform der Trassenpreise: Der Preis einer Trasse muss zukünftig in Abhängigkeit ihrer Qualität stehen. Es ist ein Malussystem für EVU einzuführen, welche ihre Trassen nicht zur vereinbarten Zeit befahren und dadurch pünktliche Züge des kombinierten Verkehrs behindern.</p> <p>Interoperabilität: Technische Inkompatibilität verursacht hohe Kosten und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Dies trifft RAIpin auf der Strecke Freiburg im Breisgau - Novara besonders hart, müssen doch die Traktionsmittel über vier Zugsicherungssysteme verfügen. Diskriminierung durch langwierige, von Land zu Land abweichende Zulassungsverfahren und die Behinderung der Liberalisierung durch unterschiedliche länderspezifische Anforderungen sind mit Nachdruck anzuprangern und mit geeigneten politischen Massnahmen rasch zum Verschwinden zu bringen.</p>

		<p>Priorisierung der Güterzüge: Die aktuelle Regelung der weitgehenden Priorisierung von Personenzügen muss angepasst werden, um die notwendigen Qualitätsverbesserungen zu realisieren sowie die knappen Infrastrukturkapazitäten optimal zu nutzen. Die von den Fahrern begleiteten Züge der Rola sind dabei besonders zu behandeln. Zudem ist eine optimale Abstimmung der knappen Trassenkapazitäten zwischen allen Güterzügen (konventionelle Güterzüge, UKV, Rola) anzustreben.</p>
4	Pro Bahn	<p>Rahmenbedingungen grundsätzlich verbessern statt Subventionen ausrichten: Die Liberalisierung im Schienengüterverkehr hat bisher dafür gesorgt, dass zwar neue Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in den Markt eingetreten sind, aber die Produktionskosten konnten dadurch offenbar nicht genügend gesenkt werden. Folglich liegt das Grundproblem nicht darin, dass ein einzelnes EVU zu teuer produziert, sondern daran, dass es unter den heutigen Umständen keinem EVU gelingt, kostendeckend und zugleich mit marktverträglichen Preisen zu produzieren. Dieser Zustand ist für alle Akteure unbefriedigend. Anstatt nun einfach die Subventionen weiterzuführen scheint es uns wesentlich sinnvoller, die Rahmenbedingungen so zu verbessern, dass die Subventionen reduziert oder abgeschafft werden können. Mit folgenden Massnahmen kann in diese Richtung gearbeitet werden:</p> <p>Verbesserung von Produktivität und Pünktlichkeit: Die Grundforderungen von Pro Bahn lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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). Ohne diese beiden Verbesserungen wird der gesamte Güterverkehr immer an den beiden wichtigen Punkten „Wirtschaftlichkeit“ und „Pünktlichkeit“ leiden. <p>Anpassung der Trassenpreise auf ein einheitliches und realistisches Niveau: Die heute für den Güterverkehr angewandten Trassenpreise weisen mehrere eklatante Mängel auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sehr tiefer Grundpreis (Fahrdienst) pro Zugskilometer und sehr hoher gewichtsabhängiger Anteil • Nichtberücksichtigung der Kostentreiber für den hohen Ausbaustandard: Zwar werden die Gleise tatsächlich durch schwere Züge stärker belastet als durch leichte, aber die hohen Kosten für den Zustand der Gleise werden massgeblich durch die im hohen Geschwindigkeitsbereich des Personenverkehrs benötigten kleinen Verlegetoleranzen der Schienen vorgeschrieben. Kurz zusammengefasst bezahlt ein Güterzug wegen seines Gewichtes die Kosten für die Herrichtung eines Gleises, das in diesem Zustand nur vom Personenfernverkehr verlangt wird. Die Güterbahnen in den USA erreichen trotz wesentlich einfacheren Gleiszustandes problemlos die Durchschnittsgeschwindigkeiten der europäischen Güterzüge, bezahlen dafür aber nicht für eine Personenverkehrstrasse. • Nichtberücksichtigung der Prioritätenregelung • Nichtberücksichtigung der Streckenauslastung • Unterschiedliche Preise für WLW und KV. <p>Im Bericht angenommene, aber nicht gegebene Voraussetzungen oder falsche Annahmen: An mehreren Stellen in diesem Bericht werden Dinge vorausgesetzt (oder als Voraussetzung angenommen), obwohl sie so heute nicht zutreffen oder auch in Zukunft kaum zutreffen werden: Verkehrsverlagerung durch Produktivitätsgewinne dank Basistunneln: geringere Traktionskosten dank weniger Steigung; bessere Umläufe dank kürzeren Fahrzeiten durch Basistunneln; geringere Trassenkosten dank kürzeren Distanzen (Basistunnel statt Bergstrecke):</p>

		<p>Pro Bahn fordert hier das UVEK auf, bei den Infrastrukturen und beim BAV dafür zu sorgen, dass die hier im Bericht unterstellten Produktivitätsgewinne auch tatsächlich den EVU und den Kunden zur Verfügung gestellt werden, und nicht bei den Infrastrukturen "versickern", ansonsten treten die erwarteten Verlagerungseffekte nicht ein.</p> <p>Definition „multimodale Transportketten“: mehrmals macht der Bericht darauf aufmerksam, dass Verkehrsverlagerungen (in grösserem Ausmass) nur durch multimodale Transportketten erreicht werden könnten. Diese Aussage ist richtig, denn an vielen Orten fehlt es heute an Anschlussgleisen, welche eine reine Bahnlösung zulassen würden. Zwar werden viele klassische Bahngüter vorzugsweise im WLV befördert (Kohle, Kies, Zement etc), andererseits sind längst nicht alle Transporte, welche heute im konventionellen Verkehr gefahren werden, unimodal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zement wird am Empfangsbahnhof in Silos umgeblasen, nur der Endtransport findet per Lkw statt - Handelsgüter werden in Lagerhäusern umgeschlagen auf Lkw - neue Logistikkonzepte mit Konsolidierungspunkten (RailPorts) basieren auf klassischen WLV-Verkehren (z.B. die Umschlagsplattformen von SBB Cargo in Desio und Turin, ebenso die Anlagen von Stinnes in Desio, Castelguelfo und Turin), bei denen die Waren nach dem Umschlag ebenfalls per Lkw weiterbefördert werden. <p>Weshalb all diese Logistikketten – obwohl sie den Mehraufwand des Umladens genau so zu tragen haben wie die Containerverkehre – nicht in den Genuss von Subventionen kommen, können wir uns nicht erklären. Der Begriff „multimodale Transportkette“ muss daher weiter gefasst und sauber definiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annahme, dass WLV immer rentiert. Mit mehr oder weniger grossem Erstaunen nehmen wir zur Kenntnis, dass der Bund davon ausgeht, dass offenbar der WLV quasi automatisch immer rentiert. Diese Annahme ist völlig falsch, ansonsten hätten wohl kaum fast alle Bahnen ihren WLV redimensioniert oder gar ganz eingestellt! - Vergleich von Äpfeln mit Birnen: Alle Zahlen, mit denen der Bund den Erfolg der bisherigen Verkehrsverlagerung untermauert, basieren auf folgenden Vergleichen: auf der Strasse werden die Anzahl Fahrten verglichen mit den Tonnagen der Bahn. Dies ist aus mehreren Gründen nicht zulässig: bei wissenschaftlichen Vergleichen sind immer dieselben Mengeneinheiten zu vergleichen. Aussagekräftig ist einzig die transportierte Menge in Tonnen (sowohl auf der Strasse wie auf der Schiene); je grösser die Gefässe auf der Strasse sind, desto weniger Fahrten resultieren bei gleicher Gesamtmenge. Es wird suggeriert, dass die auf der Strasse transportierte Menge abgenommen hätte, obwohl sie in Tat gleich geblieben ist. Würde man die Waren aller 40-Töner in die im Ausland teilweise bereits getesteten 60-Töner umladen, ergäbe dies eine scheinbare Reduzierung der Strassenmenge um einen Drittel – obwohl keine einzige Tonne auf die Bahn verlagert wurde!
4	ASTAG	<p>Ja. Die schweizerische Verkehrspolitik muss konsequent den Marktbedürfnissen Rechnung tragen. Hier hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass schienenseitig insbesondere der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) ein grosses Wachstumspotenzial aufweist. Entsprechend müssen die finanziellen Mittel hier konzentriert werden. Für die Übergangsphase bis 2017/19 befürworten wir deshalb auch eine weitere Subventionierung des UKV im bisherigen Rahmen. Allerdings erwarten wir, dass mit degressiven Beiträgen mehr Güterverkehr auf der Schiene transportiert wird, so dass ab 2019 auf eine weitere Subventionierung der Schiene verzichtet werden kann. Letzteres bedingt vor allem, dass die Liberalisierungen auf europäischer Ebene wie auch im nationalen Bereich bei der Trassenpreisgestaltung (Bahnreform 2) rasch vorangetrieben werden. Damit infrastrukturseitig die notwendigen Voraussetzungen für die Verlagerung geschaffen werden können, sind im Rahmen eines neuen Rahmenkredites zudem auch Mittel für Investitionen in Terminals vorzusehen.</p>
4	ACS strasseschweiz AGVS	<p>Ja, andere Handlungsmöglichkeiten, die ausschliesslich im Feld der schienenseitigen Verlagerungsmassnahmen angesiedelt sind. Es handelt sich dabei um das Vorantreiben der weiteren Öffnung und Liberalisierung des schweizerischen Bahnmarkts, insbesondere die Förderung von Harmonisierungen und der Interoperabilität innerhalb Europas. Vor allem aber ist das schweizerische Trassenpreissystem</p>

	auto-schweiz	zu korrigieren. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die vom Infrastrukturträger zu verrechnenden Kosten für einen KV-Zug mehr als doppelt so hoch sind wie für einen Intercity-Zug, und letzterer als Personenzug gegenüber dem Güterzug darüber hinaus Priorität genießt. Das Problem liegt u.E. in der heutigen Berechnung der Trassenpreise, bei der das Gewicht als ausschlaggebender Faktor dient. Der Einbezug weiterer Kriterien in die Berechnung tut Not. Der begrenzende Faktor ist nicht das Gewicht, sondern die Kapazität. Eine faire Lösung würde demzufolge beinhalten, dass alle Schnellzüge den gleichen Betrag bezahlen würden - egal, ob es sich um Personen- oder Güterzüge handelt. Nur auf diese Weise könnten gleich lange Spiesse geschaffen werden. Bemerkenswert ist zudem, dass in den für den alpenquerenden Verkehr relevanten Ländern wie Deutschland, Frankreich, Italien und Holland die Trassenpreise für den Güterverkehr zum Teil sogar massiv - niedriger sind als jene für den Personenverkehr.
4	RoutiersSuisse	Der Transitverkehr muss mit Verkehrslenkungsmassnahmen besser geregelt werden. Notwendig sind dazu allerdings vergrösserte und verbesserte Warteräume entlang der Transitachsen. Die Lage ist zurzeit prekär.
4	VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse	Rasche Engpassbeseitigung im Schienengüterverkehr; Rasche Verstärkung der genzüberschreitenden Qualitätsmassnahmen; Flexiblere Handhabung der bisherigen Prioritätenordnung zwischen Personen- und Güterverkehr und Verbesserung zugunsten des Güterverkehrs; Förderung des freien Marktes.
4	VöV	Ja. Das EU-Programm Marco Polo II für die Jahre 2007 bis 2013 bietet die Möglichkeit, „hoch innovative katalytische Aktionen zur Überwindung struktureller Hindernisse auf dem europäischen Güterverkehrsmarkt“, darunter vor allem Aktionen zur Verkehrsverlagerung finanziell zu fördern. Erstmals wird die Schweiz bzw. werden Schweizer Anbieter beim zweiten Teil des Marco Polo-Programms berechtigt sein, EU-Fördermittel zu beziehen. Dafür ist eine entsprechende Vereinbarung mit der EU notwendig. Der VöV bittet das UVEK, die Arbeiten für eine entsprechende Vereinbarung voranzutreiben.
4	Hupac	<p>Ausbau der Infrastrukturen: Mit der NEAT entsteht im Herzen Europas modernste Eisenbahninfrastruktur. Die gewaltigen Investitionen rechnen sich nur, wenn das gesamte System einen Qualitätssprung vollzieht. Der Ausbau der Zufahrtslinien in der Schweiz, in Deutschland und Italien ist unabdingbar, ebenso die Vorhaltung von ausreichenden Terminalkapazitäten. Es liegt im Interesse der Schweizer Verkehrspolitik, dass die notwendigen Infrastrukturausbauten termingerecht umgesetzt werden.</p> <p>Markttöffnung Schiene vorantreiben: In verschiedenen europäischen Ländern ist der Wettbewerb auf der Schiene noch ein Fremdwort. Die Schweizer Verkehrspolitik sollte alle Möglichkeiten ausschöpfen, um die Markttöffnung Schiene voranzutreiben. In der Schweiz ist mit der Bahnreform 2 ein aktiver Regulator zu schaffen, der die Markttöffnung vorantreibt - vergleichbar mit der Comcom im Telekomsektor.</p> <p>Trassenpreis-Reform: Das Trassenpreissystem muss korrigiert werden - es ist nicht nachvollziehbar, dass die von der Infrastruktur zu verrechnenden Kosten für einen KV-Zug doppelt so hoch sind wie für einen Intercity-Zug und dabei die Personenzüge in der Regel prioritäre Behandlung geniessen.</p> <p>Harmonisierung und Interoperabilität: Unterschiedliche Regelungen, Normen und Systeme in den verschiedenen europäischen Ländern sind ein echter Hemmschuh für die Liberalisierung sowie für die Verkehrsverlagerung und verursachen enorme Kosten. Offene oder versteckte Diskriminierungen müssen abgebaut werden, zum Beispiel bei der Zulassung von Rollmaterial oder beim Anlasten der Manöverkosten auf der letzten Meile. Die Normen und technologischen Apparate und Einrichtungen sollten europaweit vereinheitlicht werden. Die vorgesehene Standardisierung der Prozesse und der europäischen Bahntechnologien schreitet sehr langsam voran. Auch auf dem bekannten Korridor Rotterdam - Genua braucht es für die Sicherheitssysteme der Lokomotiven diverse unterschiedliche Technologien. So ist beispielsweise auf der Strecke Basel-Lötschberg-Domodossola-Novara die Installation von drei verschiedenen Sicherheitseinrichtungen, jeweils nur für relativ kleine Distanzen, notwendig. Die neuen Zugssicherungssysteme, welche alsbald aktiviert</p>

		werden (ECTS Lötschberg und SCMT Italien) sind nicht einmal untereinander kompatibel. Im Lokbereich sind deshalb sehr hohe Investitionen erforderlich. Dies erhöht die Traktionskosten beträchtlich und schränkt auch die Möglichkeit des Marktzugangs neuer kleiner Eisenbahnverkehrsunternehmen ein. Eine schnellere Standardisierung und ein noch verstärkteres Engagement der öffentlichen Hand bei Finanzierungen in diesen Angelegenheiten erscheint uns unabdingbar.
4	Cargo Forum	<p>Ja, Einbezug der Schiffskapazitäten.</p> <p>Wir fordern, dass die in der Bahnreform 2 verpasste Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Güterverkehr im Rahmen dieser Vorlage nachgeholt wird. Insbesondere fordern wir folgendes: Trassenpreisreduktion (keine Benachteiligung mehr des Güterverkehrs) Prioritätenregelung Personen vs. Güterverkehr neu definieren Überprüfung der erzielbaren Vorteile aus der Trennung von Infrastruktur und Betrieb unter der Vorgabe, dass der Betrieb privatwirtschaftlich organisiert (aber nicht unbedingt privatisiert) und von der Infrastruktur abgekoppelt ist.</p>
4	Litra	<p>Die Litra vermisst im Erläuternden Bericht eine längerfristige Perspektive. Das Verlagerungsgesetz war ursprünglich dazu gedacht, den Übergang zur 40-Tonnenlimite im Strassenverkehr für den Schienengüterverkehr abzufedern. Die Litra ist deshalb im Grundsatz damit einverstanden, die Instrumente des Verlagerungsgesetzes und die finanzielle Unterstützung für die nächsten 10 Jahr im bisherigen Rahmen weiterzuführen.</p> <p>Mit Blick auf die immer knapper werdenden finanziellen Mittel und der wachsenden Mittelkonkurrenz unter den verschiedenen Aufgabenbereichen ist indessen politisch zu entscheiden, ob der Transitgüterverkehr langfristig subventioniert werden soll. Im Sinne einer vorausblickenden Regierungstätigkeit hätten wir uns gewünscht, dass der Bundesrat auf die Frage einer möglichen Eigenwirtschaftlichkeit im Rahmen dieser Vernehmlassungsvorlage eingegangen wäre, die Vor- und Nachteile aufgezeigt und auch die allfällige Realisierbarkeit kommentiert hätte.</p> <p>Während die Schweizer Politik für die Jahre 2011 bis 2017 über 1'000 oder 2'000 Millionen Franken Subventionen entscheiden soll, werden im Vernehmlassungsbericht Beispiele aufgezeigt, wo in der EU der Schienengüterverkehr subventioniert wird: 23,5 Mio. Euro für eine Rollende Landstrasse zwischen Savoyen und Turin (2003-2006) oder 3,6 Mio. Euro für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs im Friaul (2004/2005). Zum Vergleich: Die Schweiz gibt pro Tag 1 Mio. Schweizer Franken für die Verlagerungspolitik aus (Budget 2006: 342 Mio. Franken).</p> <p>Damit wir nicht missverstanden werden: Die Litra setzt sich für eine Fortführung der bisherigen finanziellen Unterstützung zur Verlagerungspolitik gemäss dem Antrag des Bundesrates ein, was auch klar aus unseren nachstehenden Antworten hervorgeht. Doch die Litra sorgt sich aus gesamtpolitischer Sicht mittel- und langfristig ebenso um die wesensgerechte und gezielte Verwendung der knappen finanziellen Mittel für effiziente Investitionen zur nachhaltigen Verbesserung des Angebots, der Infrastruktur und der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schienengüterverkehr unter Einbezug der Marktkräfte. Auch bei dem von den Eidg. Räten in der Herbstsession beschlossenen und von der Litrag massgeblich mitgestalteten Infrastrukturfonds stand stetes der Leitgedanke im Vordergrund, die knappen Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu sprechen. Bei den Betriebsbeiträgen gewichten wir die Finanzierung eines Grundangebotes im Schienenpersonenverkehr (Abgeltung Regionalverkehr) höher als die Subventionierung des Transitgüterverkehrs höher als die Subventionierung des Transitgüterverkehrs.</p> <p>Zu einer nachhaltigen Strategie der Güterverkehrsverlagerung (siehe EU-Bericht) vermissen wir wie erwähnt in den Erläuterungen des Bundesrates zum Güterverkehrsgesetz grundsätzliche Überlegungen und Informationen, mithin eine Wirkungsanalyse des eingesetzten Franken. Wenn auf Seite 94 in den Erläuterungen steht, dass "bereits heute ein deutlicher Teil dieser Züge des kombinierten Verkehrs höhere Abgeltungen erhält, als an Trassenpreisen zu entrichten sind", dann heisst das, dass der Steuerzahler die Betriebskosten des</p>

		<p>Güterzuges verbilligt. Der Bund generiert somit nicht kostendeckenden Verkehr, was sich mit dem Gebot der Nachhaltigkeit nicht vereinbaren lässt und deshalb früher oder später auf den öffentlichen Verkehr und seine finanzielle Leistungsfähigkeit zurückfällt bzw. seine Handlungsfähigkeit einschränkt.</p> <p>Gemäss uns vorliegenden Vorinformationen, basierend auf Entwürfen zur neuen Transportkostenrechnung TRAKOS, sollen die spezifischen Kosten des Transit-Schienengüterverkehrs (Fr. pro tkm) wesentlich tiefer sein als im Strassentransitgüterverkehr. Sollte dieser Zahlenvergleich zutreffen, wird nach der Publikation der Grunddaten gemäss TRAKOS die Frage gestellt werden, weshalb die Schiene nicht in der Lage sein soll, im Nord-Süd-Güterverkehr eigenständig im Wettbewerb mit der Strasse zu bestehen. Die Frage wird im Raum stehen, ob es allenfalls ein Problem der Produktgestaltung und nicht ein Kostenproblem sein könnte? Oder fehlt es mangels Unterstützung der öffentlichen Hand an leistungsfähigen und attraktiven Infrastrukturen inkl. Terminals, Gateways usw. Oder müsste die öffentliche Hand gezielt modernes Rollmaterial mitfinanzieren, um die Bahnunternehmungen am Markt zu unterstützen und wettbewerbsfähiger zu machen? Ist es letztlich eine Frage der Verbesserung der ganzen Logistikkette der Schiene?</p> <p>Dass die Marktkräfte wirken, zeigt sich auch darin, dass die verladende Wirtschaft in den letzten Jahren eine bemerkenswerte Anpassung hinsichtlich des Container-Transportes vorgenommen hat. Diese Entwicklung ist weiter zu fördern und darf nicht abgebrochen werden. Die Politik sollte sich in diesem Zusammenhang an quantifizierbaren und realistischen Zielen ausrichten, wie zum Beispiel Fahrtenziele. Eine Alpentransitbörse ist in diesem Sinne durchaus eine prüfenswerte und marktwirtschaftlich vertretbare Massnahme, obwohl sie wohl rechtlich (bilaterale Verträge, Landverkehrsabkommen) schwierig umzusetzen ist.</p>
4	IGLS	<p>Das Gesetz muss zwingend Massnahmen gegen den Eisenbahnlärm beinhalten, die mit der EU und dem Landverkehrsabkommen vertretbar sind. Eine mögliche Lösung wäre, wenn lärmabhängige Trassenpreise zur Anwendung kommen könnten.</p> <p>Dies dürfte zu einem Anreiz führen, dass die Bahnen- und privaten Güterwagenbesitzer die bestehende Flotte mit K- oder LL-Sohlen ausrüsten; dass den Richtlinien der UIC in Europa nachgelebt wird, neue Güterwagen nur noch lärmarm in Betrieb nehmen zu dürfen. Wenn Strasse und Schiene gemeinsam in den kombinierten Verkehr investieren, bringt das auch Vorteile in Sachen Lärmbekämpfung. Das hierfür notwendige Wagenmaterial sind Tiefbettwagen die wegen ihrer Raddurchmesser mit Scheibenbremsen ausgerüstet werden und demzufolge lärmarm sind.</p> <p>Europäisch einheitliche Normen bezüglich Lärmsanierungen der Güterwagen und Lärmvorschriften für neue Güterwagen.</p> <p>Infrastruktur: Der Ausbau der Infrastrukturen und Zubringer- und Eisenbahnnetze ist auszubauen, um den Personen- und Binnenverkehr nicht zu beeinträchtigen. Zusätzlich notwendig bauliche Massnahmen zur Lärmbekämpfung, z.B. Stahl-Fachwerkbrückensanierungen sind notwendig.</p>
4	SVI	<p>Wir sehen keine direkten Massnahmen im Rahmen des vorgeschlagenen Gesetzes. Es sind jedoch weitere Handlungsmöglichkeiten in Betracht zu ziehen:</p> <p>Der derzeitige Boom im kombinierten Verkehr kann zunehmend zu Kapazitätsproblemen in Terminals führen. In der Schweiz muss man sich überlegen, ob es nicht sinnvoll ist, zumindest planerisch darauf hinzuwirken, dass genügend Terminalkapazität im Inland und im grenznahen Ausland geschaffen wird. Heute werden Terminals erst auf Antrag privater Terminalbetreiber finanziell unterstützt. Die Investitionsbereitschaft privater Terminalbetreiber oder Kombiverkehrsoperatoren richtet sich aber nicht nach politischen sondern primär nach betriebswirtschaftlichen Kriterien. Es muss vermieden werden, dass über eine Knappheit von Terminalkapazität die mengenmässige Verlagerung verunmöglicht wird.</p> <p>Zu Verbesserung der Qualität des Schienen-Güterverkehrs ist einerseits eine Neustrukturierung des heute gültigen Trassenpreissystems erforderlich, indem qualitätsfördernde Anreize sowohl für die Güterverkehrs- als auch für die Infrastrukturunternehmungen eingeführt werden. Andererseits ist die heutige, den Güterverkehr benachteiligende Prioritätsordnung zu überarbeiten.</p> <p>Zur langfristigen Erfüllung des Verlagerungsziels sind insbesondere die Kapazitäten der Zulaufstrecken zu den neuen Basistunnels durch</p>

		Ausbaumassnahmen zu schaffen.
4	EKL	Wir verlangen mit Nachdruck die rasche Umsetzung der flankierenden Massnahmen, wie Alpentransitabgabe , Alpentransitbörse und Verschärfung LSVA, sowie die Bereitstellung der erforderlichen Zulaufstrecken im In- und Ausland und die Sicherstellung der notwendigen finanziellen Mittel. Marktwirtschaftliche Instrumente (Abgaben) sollen möglichst rasch eingeführt werden, damit das Verlagerungsziel vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels schon erreicht wird. Marktwirtschaftliche Instrumente (Abgaben) sollen möglichst rasch eingeführt werden, damit das Verlagerungsziel vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels schon erreicht wird. Wir erwarten, dass bei der nächsten Revision der LSVA, deren Sätze so gestaltet werden, dass LKW mit Partikelfilter und tiefen Stickoxidemissionen in die billigste Klasse (Abgabekategorie II) eingestuft werden. Emissionsreiche LKW (Euro 4, 3) sollen hingegen finanziell stärker belastet werden. Deutlich höher sollen die Sätze für Euro 1, 2 und 0 (Abgabekategorie I) sein.
4	Gemeindeverband	In erster Linie denken wir an eine Beseitigung der Engpässe auf den Zufahrtslinien. Dies sollte vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels geschehen.
4	StV	In den Vernehmlassungsunterlagen sind die aus Umweltsicht relevanten Massnahmen/Handlungsfelder abgesteckt, wie die Anpassung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (kontinuierliche Erhöhung und/oder umweltseitige Differenzierung). Eine umweltseitige Differenzierung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sollte nicht allein auf den alpenquerenden Güterverkehr ausgerichtet werden. Sie sollte als Paket zusammen mit der Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge entwickelt werden (z.B. im Einsatzgebiet der Agglomerationen, zeitliche Zutrittsregelung für Lieferzonen, Durchfahrtsverbote). Der Bericht lässt die Vermeidung von Transivverkehr auf regionalen Strassen (Km-Sparen wegen leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe) ausser Acht oder aber geht implizit davon aus, dass dieser Effekt mit den angeführten Massnahmen gar nicht auftritt.
4	AFV	"Marktöffnung Schiene" fördern: alle Möglichkeiten, die "Marktöffnung Schiene" voranzutreiben, sollten ausgeschöpft werden. Zur Förderung der Marktöffnung ist mit der Bahnreform 2 - ähnlich der Comcom im Telekomsektor - ein aktiver Regulator zu schaffen. Harmonisierung und Interoperabilität: Offene oder versteckte Diskriminierungen gilt es wo immer möglich abzubauen, z.B. bei der Zulassung von Rollmaterial oder beim Anlasten der Manövriekosten auf der letzten Meile. Überflüssige Hürden und Differenzen von Normen und technologischen Apparaten und Einrichtungen sollten europaweit abgebaut werden. Das Ziel ist die EU-weite Vereinheitlichung. Die vorgesehene Standardisierung der Prozesse und der europäischen Bahntechnologien schreitet allerdings sehr langsam voran. Zwei Beispiele: der bekannte Korridor "Rotterdam - Genua" erfordert für die Sicherheitssysteme der Lokomotiven diverse unterschiedliche Technologien. So erfordert die Strecke Basel-Lötschberg-Domodossola-Novara die Installation von drei verschiedenen Sicherheitseinrichtungen, jeweils nur für relativ kleine Distanzen. Die neuen Zugssicherungssysteme (ECTS Lötschberg und SCMT Italien) sind nicht einmal untereinander kompatibel. Im Lokomotivenbereich sind deshalb sehr hohe Investitionen erforderlich. Dies erhöht die Bahntraktion beträchtlich und schränkt auch die Möglichkeit des Marktzugangs neuer kleiner Eisenbahnverkehrsunternehmen ein. Die AFV befürwortet eine schnellere Standardisierung und ein verstärktes Engagement der öffentlichen Hand bei Finanzierungen in diesen Angelegenheiten. Infrastrukturen ausbauen: Die gewaltigen Investitionen in die NEAT erfordern einen Qualitätssprung auf allen Ebenen: Neben ausreichenden Terminalkapazitäten ist auch ein Ausbau der Zufahrtslinien in die Schweiz, Deutschland und Italien erforderlich. Die termingerechte Fertigstellung der notwendigen Infrastrukturen liegt im ureigenen Interesse der Schweizer Verkehrspolitik. Trassenpreis-Reform: Das Trassenpreissystem muss korrigiert werden - es ist nicht nachvollziehbar, dass die von der Infrastruktur zu

		verrechnenden Kosten für einen KV-Zug doppelt so hoch sind wie für einen Intercity-Zug und dabei die Personenzüge in der Regel prioritäre Behandlung geniessen. Das Problem liegt in der heutigen Berechnung der Trassenpreise, bei der das Gewicht als ausschlaggebender Faktor dient. Der Einbezug weiterer Kriterien in die Berechnung tut Not. Der begrenzende Faktor ist nicht das Gewicht, sondern die Kapazität. Entsprechend würde eine faire Lösung beinhalten, dass alle Schnellzüge den gleichen Betrag bezahlen, egal ob es sich um Personen- oder Güterzüge handelt. Nur so können gleich lange Spiesse geschaffen werden. In den für den alpenquerenden Verkehr wichtigen Ländern sind nur in der Schweiz die Trassenpreise für den Güterverkehr höher als für den Personenverkehr.
4	Coop	Die Verkehrsinfrastruktur in der Fläche bzw. im nationalen Binnenverkehr ist zu optimieren und ohne Einschränkung zu subventionieren, so dass eine Preisparität Strasse/Schiene erreicht werden kann. Gegebenenfalls liesse sich auf diesem Wege sogar ein Verlagerungsziel (Marktanteilsziel) auf langen Strecken formulieren, sofern der Güterverkehr auf der Schiene, im Verhältnis zum Personenverkehr, im Bereich Trassenbelegung und Trassenkosten nicht weiterhin eine nur sekundäre Priorität genießt. Generell fordern wir, dass sich die Güterverkehrsverlagerung nicht mehrheitlich auf den alpenquerenden Verkehr bezieht, sondern schwergewichtig einem drohenden Verkehrskollaps auf den Hauptverkehrsachsen im Mittelland Rechnung trägt.
4	EV	Wir ersuchen Sie, die Zusammenlegung der Infrastruktur der Normalspurbahnen zu prüfen. Ein einziger Infrastrukturbetreiber wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene rasch deutlich erhöhen.
4	Migros	Die Verfügbarkeit und Qualität von Trassen für den Güterverkehr sind für eine erfolgreiche Verlagerung unentbehrlich. Eine Liberalisierung ist zwingend voranzutreiben, um den Bahnen das Marktumfeld zu schaffen, das sie brauchen, um konkurrenzfähige Produkte zu entwickeln und zu verkaufen. Eckpunkte einer solchen Reform müssten aus unserer Sicht sicherlich folgende Elemente beinhalten: - Repriorisierung Güter-/Personenverkehr in zeitlicher sowie distanzabhängiger Sicht in volkswirtschaftlich sinnvoller Weise. Gezielte Priorisierung des langläufigen Güterverkehrs gegenüber kurzläufigen Angeboten des Personenverkehrs. - Einführen eines aktiven Regulators, der die Bahnliberalisierung vorantreibt , ähnlich wie mit der Comcom im Telekomsektor. - Termingerechte Fertigstellung der NEAT Zulaufsstrecken in der Schweiz, Italien und Deutschland sicherstellen. - Im Rahmen der Zukünftigen Entwicklung Bahn-Grossprojekte (ZEB), Engpässe im Schienengüterverkehr prioritär behandeln. - Korrektur des Trassenpreissystems; die Gewichtsabhängigkeit reduzieren sowie die tiefere Produktivität bei vielen Stopps und Überholungen in der Preisgestaltung berücksichtigen. Die heutigen Trassenpreise in der Schweiz sind im internationalen Vergleich grundsätzlich in Frage zu stellen. Obwohl der Güterverkehr in der Schweiz nämlich wie in den umliegenden grossen europäischen Eisenbahnländern zweite Priorität genießt, sind die Trassenpreise für den Güterverkehr in den Nachbarländern - im Gegensatz zur Schweiz - nämlich wesentlich günstiger als für Personenzüge, was auch nachvollziehbar ist. Folgende Kostentreiber der Trassenpreisbildung sind deshalb in der Schweiz durch eine unabhängige Instanz (z.B. Hochschule oder Beratungsunternehmen) zu hinterfragen und neu zu bewerten: Faktor Gewicht, als heute ausschlaggebender Treiber; Tiefere Produktivität des Güterverkehrs (durch viele Stopps und Überholungen); Verfügbarkeit von Trassen (heute vornehmlich während der Nacht); Prioritätenregelung.
4	VAP	Ja, die Rahmenbedingungen sind zu verbessern, insbesondere sind: der Trassenpreis für den Güterverkehr zu senken; die Prioritätenordnung Personen-/Güterverkehr neu zu regeln; ein unabhängiger Marktregulator zur Marktöffnung einzusetzen; die Interoperabilitätsrichtlinie zu übernehmen; die Stellung privater Wagenhalter gesetzlich zu regeln; die Rückerstattung der LSVa neu zu regeln (Postulat Bezzola); die Schifffahrtskapazitäten und die damit zusammenhängenden Hinterlandverkehre in die Massnahmen einzubeziehen.
5	NoSuperstrada	Auspichiamo l'abbandono dei progetti di potenziamento della rete autostradale che indurranno nuovo traffico verso i valichi alpini, come la realizzazione della SPA394 da StabioEst alla dogana del Gaggiolo. Chiediamo dunque una politica più incisiva e coraggiosa, che ponga la salute della popolazione e dell'ambiente di tutto l'arco alpino davanti

		agli interessi economici.
5	Ouest Rail	Tout indique que l'aménagement des lignes d'accès et l'augmentation de la capacité sont indispensables également, à court et à moyen terme, pour le Lötschberg non considéré comme pour le Gothard dont la mise en exploitation n'interviendra que dans une dizaine d'années. De plus, un objectif annuel ainsi que la possibilité de prendre des mesures plus contraignantes en cas de résultat insuffisant sont des mesures qui semblent indispensables en regard de l'expérience réalisée avec le régime actuel. Par ailleurs, la Confédération devrait s'engager massivement en faveur d'installations de gestion du trafic combiné - transit et interne - modernes et performantes.
5	IIGL Pratteln	Glaubwürdige begründete Zahlen publizieren die umsetzbar sind.
5	USAM	Oui. La politique suisse des transports doit prendre davantage en compte les besoins du marché. Le trafic combiné non accompagné a montré ces dernières années un fort potentiel de développement. Il serait donc judicieux de concentrer les investissements sur ce système.
5	Krebsliga	Ja, wir sehen weitere Handlungsmöglichkeiten und schliessen uns den Vorschlägen der Alpen-Initiative an.
5	Associazione Amici del Parco della Montagna	Anche su questo punto, ci troviamo totalmente consenzienti con le osservazioni formulate in merito dall'Iniziativa delle Alpi, nella sua presa di posizione. In particolare evidenziarne l'importanza di rinunciare alla costruzione del mega centro di controllo sul sedime della ex Monteforno, preferendone uno più snello a sud del raccordo con la A13, permettendo così il controllo di tutti i mezzi pesanti diretti a nord e accelerandone la costruzione.
5	Leventina vivibile; Greenpeace Bellinzona	Anche su questo punto, ci troviamo totalmente consenzienti con le osservazioni formulate in merito dall'Iniziativa delle Alpi, nella sua presa di posizione.

Alpentransitbörse / Bourse du transit alpin

Erachten Sie die Definition von Durchfahrtsrechten und die Einführung der Alpentransitbörse als ein geeignetes Instrument zur Umsetzung der Verlagerung? Estimez-vous que la définition des droits de passage et l'introduction d'une bourse du transit alpin constituent un instrument approprié pour mettre en oeuvre le transfert?		
Kategorie	Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
1	KÖV TG;SO; SG; SZ; SH; OW; NW; GL; FR; BE; BS; AG; AR	Die Alpentransitbörse ist ein äusserst effizientes Instrument zur Erreichung des Verlagerungsziels, das jedoch erst langfristig umsetzbar ist (Neuverhandlungen des Landverkehrsabkommens mit der EU). Ihre Koppelung mit dem Ausbau der Rollenden Landstrasse kann nur als Übergangslösung in Frage kommen. Eine Alpentransitbörse ist technisch machbar, die Nachteile für den schweizerischen Binnenverkehr über die Alpen können abgedeckt werden (analog heutigem Strassenverkehrsregime, insbesondere auf Strecken ohne Bahnalternative wie Nord-/Südbünden) und sie kann EU-kompatibel umgesetzt werden.
1	AI	Da eine Alpentransitbörse in jedem Fall den Einbezug der EU resp. Neuverhandlungen mit der EU voraussetzt, könnte eine "vorausseilende" Legiferierung die Verhandlungsposition der Schweiz einschränken und die Chancen auf einen für die Schweiz guten Abschluss erheblich mindern.
1	BL	Eine Alpentransitbörse kann durch entsprechende Einnahmen zu einem teilweisen Ausgleich führen. Auch wenn eine solche Alpentransitbörse rechtlich nicht einfach umzusetzen ist, sollte der Bundesrat nicht zuletzt aus finanziellen Gründen (Einnahmen) diese Herausforderung annehmen.
1	GE	Estimez-vous que la définition des droits de passage et l'introduction d'une bourse du transit alpin constituent un instrument approprié pour mettre en oeuvre le transfert ? Oui, nous pensons que c'est un bon instrument, sous réserve de l'euro compatibilité.
1	LU	Die Einführung eines marktwirtschaftlichen Instruments wie die Alpentransitbörse hängt davon ab, ob es mit einfachen Mitteln und mit bloss geringem Aufwand für Verwaltung und Unternehmen umgesetzt werden kann. Die Alpentransitbörse ist technisch machbar und kann EU-kompatibel umgesetzt werden, dürfte aber - wegen der Notwendigkeit der Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU - kurzfristig nicht einföhrbar sein.
1	NE	Oui. Cependant, l'objectif de 650'000 courses devra être atteint avec ou sans bourse du transit alpin. Il ne serait pas honnête de lier de plafonnement à un mécanisme sur lequel plane autant d'hypothèques. Dans un premier temps, en cas d'impossibilité d'atteindre les objectifs de transfert modal, il conviendrait d'introduire la taxe sur le transit alpin, telle que prévue dans le cadre des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne.
1	TI	Reputiamo che l'introduzione di una borsa dei transiti alpini sia uno strumento di mercato idoneo per raggiungere l'obiettivo della riduzione del traffico. Vanno tuttavia ancora verificati modi e tempi per una sua tempestiva ed efficace introduzione, da concordare con i Paesi vicini. La borsa dei transiti deve prevedere una modalità analoga all'attuale sistema del contrassegno "S" per evitare un'inaccettabile discriminazione delle regioni a sud delle Alpi.
1	VD	Le dispositif de la "bourse du transit alpin" n'est pour le moment pas agréé au niveau européen. En l'absence d'une présentation plus détaillée des modalités de cette "bourse du transit alpin", nous restons réservés concernant un tel droit qui ferait l'objet d'enchères et

		pouvant faire l'objet ensuite d'un négoce (voir réponse 3b). Dans un premier temps, en cas d'impossibilité d'atteindre les objectifs de transfert modal, il conviendrait d'introduire la taxe sur le transit alpin, telle que prévue dans le cadre des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne.
1	ZG	Ja, das beschriebene Vorgehen scheint möglich und machbar. Es ist jedoch darauf zu achten, dass der administrative Aufwand und der Kontrollaufwand für die Transporteure, wie für die öffentliche Hand, minim bleibt.
1	ZH	Alpentransitbörse ist ein geeignetes Instrument.
1	RKGK SAB GR UR VS	<p>Wichtige Fragen bezüglich Ausgestaltung und Vollzug einer Alpentransitbörse (ATB) sind im Moment noch offen. Wir denken dabei insbesondere an folgende Punkte:</p> <p>Diskriminierung des Binnenverkehrs: Gemäss Alpenschutzartikel soll explizit nur der internationale Transitverkehr auf die Schiene verlagert werden. Vor allem für die Wirtschaft der Kantone Tessin und Graubünden ist es lebensnotwendig, dass ihre Gütertransporte von und in die übrige Schweiz nicht noch teurer werden. Ob und wie verhindert werden kann, dass der Binnenverkehr durch die ATB diskriminiert wird, ist im Moment noch nicht klar.</p> <p>Fiskalität: Gemäss gültigen Abkommen mit der EU darf die ATB nicht zu neuen Staatseinnahmen führen. Es gibt seitens der Promotoren der ATB Vorschläge, wie dieses Problem gelöst werden könnte. Für uns sind diese Vorschläge jedoch noch wenig ausgereift. Bewältigung der stark schwankenden Kapazitäten im Güterschwerverkehr: Die heutige Wirtschaft ist durch einen hohen Grad der Arbeitsteilung und sehr flexible Produktionsregimes charakterisiert (Stichwort „just in time“ Produktion). Hier liegt einer der grossen Vorteile des Lastwagenverkehrs: Im Vergleich zur Bahn kann er kleine Chargen rascher und flexibler vom einen an den ändern Ort transportieren. Auf der andern Seite sind die einzelnen Fahrten aber mittelfristig auch nur begrenzt planbar. In einer früheren Version der ATB war geplant, dass die einzelnen Transitrechte für einen bestimmten Tag oder eine bestimmte Woche gelten. Nach aktueller Version ist dies offenbar nicht mehr so. Trotzdem sehen wir grosse Probleme, die Bedürfnisse der (Transport-) Wirtschaft nach hoher Flexibilität und das doch eher starre System einer ATB unter einen Hut zu bringen. Dem Vernehmen nach laufen zurzeit intensive Abklärungen zur technischen und rechtlichen Machbarkeit einer ATB. Wir hoffen, dass sich daraus befriedigende Antworten zu diesen (und weiteren) heiklen Punkten ergeben! Falls dies der Fall ist, begrüessen wir die Einführung der ATB als marktwirtschaftliches und zukunftsweisendes Instrument. Dabei ist für uns klar, dass die Schweiz eine ATB nicht gegen den expliziten Willen unserer Nachbarländer und der EU einführen kann. Wir könnten uns jedoch vorstellen, dass die Schweiz hier relativ rasch (ab ca. 2010) einen vorerst befristeten Pilotversuch startet, bevor dann die übrigen Alpenländer hoffentlich auch nachziehen. Längerfristig macht eine ATB nur Sinn, wenn sie alpenweit eingeführt wird.</p>
2	CVP/PDC	<p>Bourse du transit alpin :</p> <p>Le PDC est opposé à cette mesure. Il s'agirait tout d'abord qu'une telle mesure soit acceptée et appliquée par l'ensemble des pays de l'Arc alpin afin qu'elle puisse être efficace. De nouvelles négociations avec l'Union européenne sont également nécessaires. Le PDC suisse propose en conséquence que la possibilité de l'introduction d'une telle bourse ne soit pas contenue dans le projet législatif.</p>
2	EVP	Ja, auf jeden Fall: die Zahl der Durchfahrten ist genau festgelegt und der Preis für die Durchfahrt wird nach Angebot und Nachfrage bestimmt, also marktwirtschaftlich, was mithin eigentlich auch die Apostel des freien Marktes überzeugen müsste.
2	FDP/PRD	<p>Bourse sur le transit alpin</p> <p>Il est hors de question de donner une sorte de "chèque en blanc" au Conseil fédéral pour mettre en oeuvre cet instrument. Le PRD n'est pas prêt à le soutenir. Le gouvernement doit tout d'abord démontrer qu'il a mis en oeuvre ou examiné toutes les mesures envisageables. Des instruments comme la bourse sur le transit alpin ou la taxe sur le transit alpin ne sont donc pas d'actualité.</p>
2	Grüne Partei	Die Alpentransitbörse ist das einzige Instrument, das in den heute existierenden Rahmenbedingungen (fehlende Kostenwahrheit und

		<p>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, wird der Durchgang ja nicht beschränkt). 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. Die Möglichkeiten haben wir aufgezeigt. Dabei sind wir offen für die diesbezüglichen Wünsche der Kantone. 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.</p> <p>Die österreichischen Alpen Übergänge sind heute u. a. so attraktiv für den Schwerverkehr, weil die Treibstoffpreise um 0,10 bis 0,20 Euro tiefer sind als in den meisten Nachbarländern. Daraus resultiert pro Fahrt eine Kostenminderung von 100 bis 200 Euro. (Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung: Verkehr im Tirol - Bericht 2005. Innsbruck, Mai 2006). 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.</p>
2	Lega	<p>La "mancanza di visioni reali" palesata non può trovare il Ticino d'accordo. Il traffico merci di transito (quindi non Binnenverkehr) è una delle maggior cause dei disagi lungo l'A2 e causa numerose emissioni atmosferiche che degradano la qualità di vita lungo la dorsale del Gottardo a Nord come a Sud. In questo senso sosteniamo una "borsa dei transiti alpini", dove la possibilità di transitare sugli assi stradali per le merci in transito (quindi non per il mercato interno) è data al miglior offerente - a livello qualitativo dei mezzi di trasporto e di prezzo pagato.</p>
2	PLS	NON
2	SP	<p>Die SP begrüsst mit Nachdruck, dass alle drei vorgeschlagenen Varianten die Einführung einer Alpentransitbörse vorsehen. Die "Kann-Formulierung" in Artikel 6 ist aber zu schwach und soll durch eine verpflichtende Aussage ersetzt werden.</p> <p>Die Einführung von Transitbörsen ist von der EU-Kommission in ihrer jüngsten Halbzeitrevision des Verkehrs-Weissbuchs vorgeschlagen worden. Dieses Instrument wird als Option zur Bewältigung der Schwerverkehrsströme in ökologisch sensiblen Gebieten wie den Alpen in Betracht gezogen. Die Alpentransitbörse ist zwingender Teil des Massnahmenpakets und muss aus Sicht der SP spätestens 2008 eingeführt werden.</p> <p>Die im Güterverkehrsverlagerungsgesetz verankerte Staatsvertragskompetenz des Bundesrats zum Abschluss der für eine Alpentransitbörse erforderlichen Abkommen verleiht dieser Aufgabe ein zusätzliches Gewicht.</p> <p>Bei einem Preis von durchschnittlich 200 CHF für ein Durchfahrtsrecht würden bei 650'000 Fahrten pro Jahr Bruttoeinnahmen von 130 Mio. CHF anfallen. Die Betriebskosten variieren je nach Handels- und Kontrollsystem, sollten aber nicht über 10 Mio. CHF pro Jahr betragen (ohne Einmalinvestitionen). Damit verbleiben Nettoeinnahmen von rund 120 Mio. CHF pro Jahr. Diese Einnahmen könnten vollumfänglich</p>

		<p>für die Umsetzung des Verlagerungsziels eingesetzt werden. Es ist zum Beispiel denkbar, die Mittel zweckgebunden für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs zu verwenden, und gleichzeitig die Subventionen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr auf eine neue Finanzierungsbasis zu stellen.</p> <p>Wegen des Landverkehrsabkommens ist es aber auf jeden Fall nötig, die Alpentransitbörse so auszugestalten, dass kein Konflikt mit der EU entsteht.</p> <p>Gemäss Landverkehrsabkommen (Art. 32, Grundsätze) werden mengenmässige Beschränkungen mit Ausnahme der konsensuellen Schutzmassnahmen (Art. 47) explizit ausgeschlossen. Nur im Fall einer Krise (z.B. Naturkatastrophe) sind einseitige, aber mit den Nachbarländern abgestimmte Massnahmen zur Umleitung des Verkehrs erlaubt.</p> <p>Anders steht es mit der sicherheitsbedingten Dosierung des Schwerverkehrs an den Alpenübergängen. Diese ist als europataugliche Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit in langen Strassentunnels ohne Richtungstrennung anerkannt worden, denn in- und ausländische Fahrzeuge werden gleich behandelt. Dosierungsmassnahmen an den schweizerischen Alpenübergängen sind Bestandteil der von den VerkehrsministerInnen der Alpenländer gemeinsam verabschiedeten Massnahmenvorschläge mit dem Ziel, die Strasseninfrastrukturen im Alpengebiet leistungsfähiger und sicherer zu machen und Überlastungen und Verkehrszusammenbrüche zu vermeiden.</p> <p>Das Kontingentierungsverbot kann Verkehrsträger übergreifend interpretiert werden. Solange auf der Schiene genügend Kapazitäten vorhanden sind, besteht keine Kontingentierung. Der EU-Gerichtshof hat klar gemacht, dass die Freiheit des Warenverkehrs andere Freiheiten (Sicherheit, Gesundheit, Meinungsäusserungs- und Versammlungsfreiheit) ihre Grenze findet. Eine Alpentransitbörse würde nur die Verhältnisse auf der Strasse jenen auf der Schiene (Trassen) und beim Luftverkehr angleichen (Slots).</p> <p>In diesem Sinne könnte man die Alpentransitbörse als eine sicherheitsbedingte mengenmässige Beschränkung - mit Alternativmöglichkeit auf der Schiene - betrachten. Sie wäre nichts anderes als eine Perfektionierung des von der EU bereits akzeptierten und auch am Frejus und Mont-Blanc angewandten Dosiersystems.</p> <p>Die Beschränkung der Fiskalität kann umgangen werden, indem die Alpentransitrechte als Bonus für die Benützung der Schiene oder gratis an die EU und die Schweiz (analog zu den 40-Tonnen-Kontingenten) abgegeben werden, die sie ihrerseits gratis verteilen oder über die Börse verkaufen können. Denkbar ist auch, einen Anteil des Erlöses der Börse den EU-Ländern für den Ausbau der Schienenwege zu den Alpen zur Verfügung zu stellen.</p>
2	SVP	<p>Mogelpackung Alpentransitbörse</p> <p>Im Weiteren muss beachtet werden, dass sich eine schweizerische Verlagerungspolitik zwingend an bereits bestehende internationale Abkommen zu halten hat. Die in allen drei Varianten vorgesehene Einführung einer Alpentransitbörse müsste, wie im Bericht richtig vermerkt, in Absprache mit der EU erfolgen. Dies würde zu einer Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU führen, wobei weitere Zugeständnisse der Schweiz (z.B. Aufhebung des Nachtfahrverbotes) unausweichlich wären. Zudem würde die Einführung der Alpentransitbörse insbesondere auf Kurzstrecken sowie im Ver- und Entsorgungsbereich massive Auswirkungen auf die Produktionsabläufe im Inland haben - Binnentransporte würden damit faktisch diskriminiert. Die Transitbörse schafft im Übrigen einen verfassungswidrigen Zustand, indem sie die freie Wahl des Verkehrsmittels einschränkt.</p>
3	Bauernverband	<p>Der Ansatz hat durchaus interessante Aspekte, es stellt sich aber die Frage nach den Konsequenzen der Alpentransitbörse. Wo findet die Alpentransitbörse Anwendung? Nur im alpenquerenden Güterverkehr oder auch im Import/Export. Aufgrund der Nichtdiskriminierungsklauseln müssten wohl auch Schweizer Transportunternehmer über entsprechende „Berechtigungen“ verfügen. Dies würde aber den Wirtschaftsstandort Schweiz schwächen. Die Mehrkosten würden auf die breite Bevölkerung abgewälzt. Ein spezielles Problem stellt zudem leicht verderbliche Ware dar. Was, wenn kurzfristig keine Berechtigungen mehr erhältlich sind, resp. die Preise derart hoch sind, dass sie zum Wert der Ware in keinem Verhältnis stehen? Als weitere Konsequenz ist zudem die im Zusammenhang mit der Einführung der Alpentransitbörse wohl fällige Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens zu beachten. Dies</p>

		kann zum heutigen Zeitpunkt nur als wenig sinnvoll erachtet werden, hätte die Schweiz ihrerseits wohl grosse Konzessionen zu machen (Nachtfahrverbot).
3	CP	<p>Non.</p> <p>Ces trois variantes sont accompagnées de l'idée d'y associer une bourse de transit alpin; autant dire tout de suite que cette proposition ne rencontre pas l'approbation des acteurs directement concernés. En effet, une bourse de transit signifie tout d'abord qu'il faudrait renégocier l'accord sur les transports terrestres avec l'Union Européenne, ce qui prendrait certainement beaucoup de temps, sans aucune certitude d'aboutir. A cela s'ajoute le fait que la réalisation technique d'une telle bourse demeure une réelle inconnue, tout comme ses conséquences sur le trafic intérieur de marchandises. Les entreprises nationales seraient certainement les premières à en subir les méfaits, comme c'est le cas avec la RPLP. Il faut ainsi rappeler à ce propos que ce sont les camionneurs suisses qui payent près de 75% de cette taxe qui rapporte bon an, mal an environ 1,3 milliard de francs à la Confédération. Une bourse de transit viendrait encore augmenter les charges de nos entreprises de transport et par la même le coût de ces marchandises.</p>
3	economiesuisse	<p>Die Idee einer Alpentransitbörse löst in unserer Mitgliedschaft kontroverse Reaktionen aus.</p> <p>Einerseits können viele unserer Mitglieder, die sich an der Vernehmlassung beteiligt haben, sowie die meisten Mitglieder unserer Verkehrskommission der Alpentransitbörse als marktwirtschaftlichem Instrument im Allgemeinen Positives abgewinnen. Deren Einführung wird unter bestimmten Voraussetzungen als Chance beurteilt. Als Stimme von sechs Organisationen zitieren wir diesbezüglich stellvertretend das CargoForum Schweiz: „[...] nur mit einer solchen Börse mit kontingentierter Fahrtenzahl kann von der Politik der Subventionen und flankierenden Massnahmen definitiv Abschied genommen werden.“ Allerdings ist bei einer Einführung der Alpentransitbörse für den Export-, Import und Binnenverkehr ein separates Kontingent zwingend, um zu verhindern, dass dieser viel kurzfristiger disponierende Verkehr benachteiligt würde. Es ist in jedem Fall zu vermeiden, dass die Kontingentierung mit einer Alpentransitbörse de facto zu einer Diskriminierung der Binnentransporte und damit zu einer Beeinträchtigung der Schweizer Wirtschaft führt. Dazu die Zürcher Handelskammer: „Im Weiteren befürworten wir ein Splitting der Kontingente national/international, damit diese nicht von grossen ausländischen Transporteuren aufgekauft werden können“. Nach Ansicht der Befürworter einer solchen Börse könnte dank diesem Instrument der Transitverkehr auf der Strasse besser zurückgebunden werden zugunsten von zusätzlichen Kapazitäten für den Binnenverkehr und für den Zielverkehr zwischen der Schweiz und der EU, namentlich bei den neuralgischen Punkten Basel und Chiasso. In einer sehr arbeitsteiligen Wirtschaft ist die zeitliche Zuverlässigkeit der Lieferungen von grosser Bedeutung. Engpässe auf den Strassen sind der Feind verlässlicher Logistikketten wie sie von der Industrie und vom Handel zunehmend gefordert werden. Andererseits wird dieses Vorhaben von Teilen unserer Mitglieder skeptisch bis ablehnend beurteilt. Die Schaffung einer solchen Börse in der Schweiz bedingt eine Neuaushandlung des geltenden Landverkehrsabkommens mit der EU. Es stellt sich die Frage, ob die EU bereit wäre, unter diesen Vorzeichen auf neue Verhandlungen mit der Schweiz einzutreten. Der Ausgang allfälliger Verhandlungen könnte sich negativ auf den kombinierten Verkehr auswirken, denn das schweizerische Nachtfahrverbot wird in Brüssel kaum zu verteidigen sein. Dieses ist jedoch ein wichtiger Pfeiler des Verlagerungsprozesses. Ausserdem ist anzunehmen, dass die EU auch die (anfänglich korridorweise) Zulassung von längeren (rund 25 Meter) und schwereren (60 Tonnen) Fahrzeugen in der Schweiz fordern wird. Die EU-Strassengüterverkehrsindustrie könnte versuchen, die durch die Alpentransitbörse tangierte Produktivität auf diese Weise zu kompensieren und entsprechend Druck auf die EU-Kommission auszuüben. Die Alpentransitbörse ist an den Ausbau der RoLa als flankierende Massnahme gekoppelt. Die alpenquerenden Strassentransporte, die mit der Einführung der Alpentransitbörse über keine Durchfahrtsrechte mehr verfügen, sollen mit der rollenden Landstrasse (RoLa) transportiert werden. Der Ausbau der RoLa ist jedoch aus verschiedenen Gründen problematisch, nicht zuletzt wegen des ineffizienten Einsatzes der knappen Bahntrassen. Das Landverkehrsabkommen ist für die Schweiz aus heutiger Sicht nach Auffassung von Experten der bestmögliche Kompromiss. Es ist daran zu erinnern, dass dem EU-Mitglied Österreich deutlich schlechtere Konditionen zugemutet wurden. Dazu kommt die Osterweiterung, die eine Verschlechterung der Verhandlungsposition der</p>

		<p>Schweiz bzw. der Alpentransitländer zur Folge hat. Verhandlungen mit der EU-25 bzw. EU-27 dürften sich in die Länge ziehen. Während dieser Zeit wird aber die Alpentransitbörse für positive Verlagerungseffekte nicht zur Verfügung stehen. Schliesslich ist ein wichtiger Vorbehalt bezüglich des zeitlichen Ablaufs der Legiferierung anzubringen: Es macht kaum Sinn, in der Schweiz ein Gesetz, das eine Alpentransitbörse beinhaltet, zu erarbeiten, bevor nicht zwischen der Schweiz und der EU ein Staatsvertrag abgeschlossen worden ist, der eine solche Börse ermöglicht.</p> <p>Trotz dieser berechtigten Vorbehalte möchten wir uns der Mehrheit unserer Mitglieder anschliessen, die der Meinung sind, der Bundesrat solle in einer ersten Stufe den Versuch unternehmen, mit der EU ein Abkommen auszuhandeln, das die Einführung einer Alpentransitbörse als Kernstück vorsieht, allerdings mit all den Vorbehalten, die wir erwähnt haben (insbesondere keine Abstriche gegenüber dem geltenden Landverkehrsabkommen und Bestehen auf separaten Kontingenten für den Export-, Import- und Binnenverkehr). Dieser Prozess müsste rasch vorangetrieben werden, um erstens Klarheit über die Machbarkeit eines solchen Abkommens mit der EU zu haben und zweitens bei einem nicht unwahrscheinlichen Misserfolg innert nützlicher Frist alternative gesetzgeberische Anpassungen in die Wege zu leiten.</p>
3	SGB	Eine Alpentransitbörse könnte die Fahrten zielgemäss steuern. Sie muss mit den Nachbarländern und der EU international koordiniert schnell an die Hand genommen werden. Sie ersetzt selbstverständlich die Förderpolitik für die Schiene nicht.
3	transfair	Ja, denn die Alpentransitbörse kann ein wichtiges nachhaltiges Mittel zur Erreichung und Sicherung des Verlagerungsziels sein. Die Schweiz dürfte in diesem Bereich ihren Pioniergeist zeigen und mutig in Europa vorangehen.
3	Travail.Suisse	Oui. L'introduction de la bourse du transit alpin devrait pouvoir entrer en vigueur dès l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg.
4	Alpen-Initiative VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umweltschutz; WWF; pro natura; umverkehR	<p>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, wird der Durchgang ja nicht beschränkt). Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt gewährleistet.</p> <p>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. Die Möglichkeiten haben wir aufgezeigt. Dabei sind wir offen für die diesbezüglichen Wünsche der Kantone. Es sollte allerdings nicht vergessen werden, dass die gleichen Kantone auch diejenigen sind, denen die Reduktion des alpenquerenden Schwerverkehrs am meisten Nutzen bringt.</p> <p>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 Eisenbahnbasislينien 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.</p> <p>Die österreichischen Alpen Übergänge 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 (Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung: Verkehr im Tirol - Bericht 2005. Innsbruck, Mai 2006). 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</p>

		Alpentransitbörse adäquat begegnet werden.
4	SBB	Die Alpen transitbörse stellt grundsätzlich einen interessanten Ansatz zur Erreichung des Fahrtenziels dar. Die Einführung einer Alpen transitbörse erfordert aber auf jeden Fall die Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU. Dabei werden sich Fragen nach den Auswirkungen auf die LSVA, Weiterbestand des Nachtfahrverbots u.a. stellen. Vor diesem Hintergrund erachten wie die kurz- bis mittelfristige Umsetzung dieser Massnahme für wenig wahrscheinlich.
4	BLS	Grundsätzlich werden die vorgesehenen Umsetzungsmassnahmen von BLS Cargo positiv beurteilt. So auch das innovative Instrument der Alpen transitbörse, welches speziell aufgrund ihrer marktwirtschaftlichen Ausrichtung zu begrüssen ist. Ein solches System kann allerdings nur dann Sinn machen, wenn über einen Preismechanismus auch die entsprechenden Durchfahrtsrechte (kein Stau) garantiert werden können. Die Zweckbestimmung der Einnahmen müsste noch geregelt werden. Der Erlös ist zweckgebunden für die Massnahmen der Verlagerung zu verwenden. Der Preis pro Durchfahrtsrecht sollte jedoch nicht unter 200 CHF zu liegen kommen, damit dem Grundgedanken dieser Massnahme angemessen Rechnung getragen wird. Die Einführung einer Alpen transitbörse darf jedoch nicht zu einer Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene durch politisch eingehandelte Gegenforderungen der Strassenlobby (z.B. Aufhebung des Nachtfahrverbotes) eingekauft werden. Prüfwert wäre in diesem Zusammenhang die Einführung eines Malus-Bonus-Systems oder Vorzugsrecht für diejenigen Kunden, die bereits Güterverkehr auf der Schiene abwickeln.
4	SEV	Die Alpen transitbörse ist so schnell wie möglich einzuführen, weil nur mit dieser Massnahme das Verlagerungsziel mit Sicherheit erreicht werden kann. Der Bundesrat muss rasch handeln und die Einführung der Alpen transitbörse den Vertretern der Nachbarländern erklären. Gemäss Argumentarium der Alpeninitiative wäre die Einführung einer Alpen transitbörse europakonform. Die Schweiz muss wenn nötig wie bei der LSVA den ersten Schritt machen, damit andere Länder unter Druck geraten.
4	IGöV	Die IGöV Schweiz unterstützt nachdrücklich alle in diese Richtung laufenden Bestrebungen. Ohne Einführung der Alpen transitbörse dürfte das Erreichen des Verlagerungsziels zumindest schwieriger sein.
4	UNIL	Le principe d'une telle bourse s'aligne quelque peu sur certains instruments en politique environnementale, tels que les droits d'émission. En tant que de tels instruments se fondent sur le marché et respectent le principe de l'égalité de traitement, ils ne sont pas contestables s'ils permettent d'atteindre de réels objectifs. Le problème de la bourse de transit alpin est qu'elle se fonde sur le nombre de courses et non sur un niveau d'émission autorisé. En ce sens, on peut douter de son efficacité sur le plan environnemental, ainsi que déjà vu au § précédent. Il est également regrettable que l'on renonce à un objectif d'émissions, alors que ce système paraît maîtrisable par le jeu du commerce des droits d'émissions, analogue à celui de la bourse du transit alpin que l'on tenterait d'introduire. Dans le rapport on précise que l'on a renoncé à cet instrument parce que de cette manière on pénaliserait les camions en transit dans les régions alpines (p. 68). En réalité, on oublie que l'objectif de réduire à 650'000 courses ne devrait pas être considéré comme un droit, mais comme un pis aller, dans le cadre de l'interprétation du mandat constitutionnel qui vise clairement à supprimer le trafic de transit de marchandises par route. Dans l'optique du mandat constitutionnel, il s'agit délimiter dans toute l'ampleur possible les émissions ; des instruments complémentaires tels qu'une limitation des émissions et du nombre de courses seraient souhaitables, dans cette optique.
4	RAAlpin	RAAlpin erachtet die Einführung einer Alpen transitbörse ab 2011 als undurchführbar, weil sie nur aufgrund einer Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens realisierbar ist. Dieser Prozess dauert erfahrungsgemäss länger als die noch zur Verfügung stehende Zeit. Zudem bestehen grosse Bedenken, dass bei einer Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens das Nacht- und Wochenendfahrverbot aufgeweicht oder gar hinfällig wird. Der Fall dieses Eckpfeilers der Schweizer Verkehrspolitik könnte gleichzeitig das Ende der Verkehrsverlagerung bedeuten.
4	Pro Bahn	Pro Bahn ist der Meinung, dass nur mit einer Alpen transitbörse eine Reduktion der Transitfahrten auf das vorgesehene Ziel von 650'000

		Fahrten ermöglicht wird. Aus diesem Grund unterstützen wir die Alpentransitbörse. Zwingende Voraussetzung für die Einführung einer Alpentransitbörse ist allerdings die Aufhebung der absoluten Fixierung der gesamten Transitgebühren, d.h. die Alpentransitbörse soll nur dann eingeführt werden, wenn der Gesamtbetrag für die Durchquerung der Schweiz angehoben werden kann. Führt die Einführung einer Alpentransitbörse zu einer Absenkung der LSVA (oder anderer fiskalischer Belastungen) so lehnt Pro Bahn die Alpentransitbörse ab.
4	ASTAG	Nein. Eine Alpentransitbörse ist eine De-Facto-Diskriminierung des Binnenverkehrs! Deshalb lehnen wir die in allen Varianten vorgesehene Kontingentierung mit einer Alpentransitbörse ab. Sie würde de facto zu einer Diskriminierung der Binnentransporte führen und damit die nationale Kohäsion gefährden. Zudem würde die Versteigerung von Durchfahrtsrechten auch den teilweise kurzfristigen Anforderungen der Wirtschaft an das Transportgewerbe nicht Rechnung tragen, so dass eine Alpentransitbörse gerade auf Kurzstrecken und im Ver- und Entsorgungsbereich kaum praktikabel wäre. Hier kann die Schiene die Strasse nicht ersetzen, so dass ein derart rigides System massivste Auswirkungen auf die Produktionsabläufe und damit die Wirtschaft hätte. Letzteres wird auch dazu führen, dass viele der davon betroffenen Mitgliedstaaten der EU der Kontingentierung in dieser Form nicht zustimmen werden, zumal sie letztlich die freie Wahl des Verkehrsmittels einschränkt. In der Praxis müsste aber zuerst die Europäische Union einer strikten Kontingentierung zustimmen, bevor diese Idee umgesetzt werden kann. Eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens erachten wir zum heutigen Zeitpunkt als wenig sinnvoll, da die Schweiz ihrerseits grosse Konzessionen machen müsste. Deshalb gilt es zu bedenken, dass diesbezüglich gar noch keine Gesetzesgrundlage geschaffen werden muss, da eine Alpentransitbörse oder eine Kontingentierung (ohne Alpentransitbörse) in jedem Fall den Einbezug der EU respektive Neuverhandlungen mit der EU voraussetzt. Hier vorauseilend zu legiferieren würde die Verhandlungsposition der Schweiz zu sehr einschränken und die Chancen auf einen für die Schweiz guten Abschluss massiv reduzieren.
4	ASTAG	Mit einer Alpentransitabgabe (ATA) gezielt beim Transit ansetzen! In der Folge ihres Kurswechsels erwartet die EU, dass das Wachstum auf der Strasse bis 2020 24 Mal grösser sein wird als auf der Schiene. Der Modal-Split-Anteil der Schiene wird von 11 auf 8 Prozent zurückgehen, jener der Strasse wird von 43 auf 45 steigen. Dies dürfte sich auch auf die Entwicklungen in der Schweiz - zumal im internationalen Transit - auswirken, wenn nicht gezielt und auf den Transit bezogen Massnahmen eingeleitet werden! Hier stünde mit der bereits 1998 diskutierten Alpentransitabgabe (ATA) ein Instrument zur Verfügung, das - wenn überhaupt - gezielt jenen Verkehr zusätzlich belastet, der gemäss Volksauftrag auf die Schiene verlagert werden muss. Die genannten Tendenzen erscheinen uns im Zusammenhang mit der bisherigen Verlagerungspolitik und dem Ziel des Alpenschutzartikels (und damit dem Volksauftrag) umso beachtenswerter zu sein, als dass in dieser Zeitspanne vor allem der internationale Transitverkehr strassenseitig schon zugelegt hat. Die im Vorfeld der Erhöhung der Gewichtslimite prophezeite Entwicklung, dass vor allem der Transitverkehr von der Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 34 respektive 40 Tonnen profitieren werde, hat sich leider bewahrheitet. Der Transitanteil auf der Strasse, der gemäss Bundesverfassung von Grenze zu Grenze auf die Schiene verlagert werden sollte, ist zwischen 1999 und 2004 von rund 50 auf 56 Prozent gestiegen. Damit wird auch deutlich, dass die bisher ergriffenen Massnahmen der Verlagerungspolitik vor allem zulasten des Binnenverkehrs und des Import- respektive Exportverkehrs gehen. Die schweizerische Verlagerungspolitik hat bisher vor allem dem Wirtschaftsstandort Schweiz geschadet, der unter den immer knapper werdenden Kapazitäten auf der Strasse leidet. Dies vor allem auch deshalb, weil der nationale Überlandverkehr, vor allem im Bereich des Stückguts von der Erhöhung der Gewichtslimite nicht profitieren kann: Hier ist meistens nicht das Gesamtgewicht ausschlaggebend, sondern das Transportvolumen. Es ist nicht einzusehen, weshalb die Europäische Union in diesem Zusammenhang eine klare Begrenzung des Transits mit Durchfahrtsrechten und somit eine Kontingentierung eher akzeptieren sollte als eine eingeschränkte Verteuerung des Transits im Rahmen des Landverkehrsabkommens mit einer Alpentransitabgabe (ATA). Deshalb erachten wir die Erhebung einer gezielten Alpentransitabgabe (ATA) für den grenzüberschreitenden, alpenquerenden Schwerverkehr als geeigneteres Instrument zur Verlagerung gemäss

		Verfassungsauftrag. Die damit generierten finanziellen Mittel würden es zudem, verbunden mit einer Zweckbindung, erlauben, in den kommenden Jahren den aus Sicherheitsgründen notwendigen Bau einer zweiten Röhre am Gotthard anzugehen. Damit wäre es nach 2018 auch möglich, die sicherheitsbedingten und aufwendigen Dosierungsmassnahmen (Tropfenzählersystem) aufzuheben.
4	ACS strasseschweiz AGVS auto-schweiz	Nein. Sowohl die Definition von Durchfahrtsrechten als auch die Einführung der Alpentransitbörse (ATB) wird als völlig ungeeignete Instrumente zur Umsetzung der Verlagerung erachtet. Die ATB ist u.E. nichts anderes als eine planwirtschaftliche Massnahme, die mit einem marktwirtschaftlichen Deckmäntelchen umhüllt wird. Insbesondere wird die in allen drei Varianten vorgesehene (an und für sich planwirtschaftliche) Kontingentierung, die der ATB zugrunde liegt, abgelehnt. Allein diese Kontingentierung führt de facto zu einer Diskriminierung der Binnentransporte und gefährdet damit die nationale Kohäsion. Zudem trägt die Versteigerung von Durchfahrtsrechten auch den teilweise kurzfristigen Anforderungen der Wirtschaft an das Transportgewerbe keine Rechnung. Eine ATB ist deshalb gerade auf Kurzstrecken sowie im Ver- und Entsorgungsbereich kaum praktikabel. Da in diesem Bereich die Schiene die Strasse nicht ersetzen kann, hat ein derart rigides System wie die ATB massiv negative Auswirkungen auf die Produktionsabläufe. Schliesslich fusst die ATB nicht nur auf einer Kontingentierungslösung, sondern auch auf einem massiven Ausbau der Rollenden Landstrasse (Rola), den der ACS ebenfalls kategorisch ablehnt (vgl. Antwort auf die Frage 4c hiernach).
4	RoutiersSuisse	Die Einführung einer Alpentransitbörse birgt hohe Gefahren für die Schweizer Wirtschaft. Es werden sich die gleichen Auswüchse und Gefahren wie an jeder anderen Börse ergeben. Flexible Disposition von Kurzstreckentransporten wird unmöglich oder sehr teuer. Die regionale Wirtschaft der Zentralschweiz und des Tessins werden die Auswirkungen zuerst spüren. Von der Einführung einer Alpentransitbörse ist unbedingt abzusehen.
4	VESTRA SBV InfrastrukturStrasse	Die Einführung einer Alpentransitbörse widerspricht dem geltenden Landverkehrsabkommen mit der EU und ist daher nur im Einklang mit den übrigen Alpenländern Europas realisierbar. Zudem diskriminiert dieses Instrument die Binnentransporte, weshalb wir es in der beschriebenen einseitigen Form ablehnen. Die Festsetzung einer Rechtsform im heutigen Zeitpunkt ist unnötig und verfrüht.
4	TCS	Non, car ces instruments revêtent un caractère discriminatoire à l'égard des transporteurs indigènes (taxe) et contribuent à continger les transports routiers (bourse). Ce faisant, elles ne sont pas conformes aux dispositions de l'accord sur les transports terrestres.
4	VöV	Ja. Dies könnte sowohl in der Ausprägung geschehen, wie sie der Bericht schildert. Dabei würden die Durchfahrtsrechte in einer Erstvergabe vom Bund oder einer Agentur versteigert und allenfalls über einen Sekundärhandel feinverteilt. Denkbar ist aber auch ein Ansatz im Sinne eines Bonus-Malus-Systems, wie es der Ecoplan/RappTrans-Bericht 2004 zur Alpentransitbörse skizziert. Dabei würden diejenigen Unternehmen privilegiert Durchfahrtsrechte zum freien Gebrauch, d.h. zur Eigenverwendung oder zum Verkauf, bekommen, welche (bereits) Bahntransporte durchführen lassen. Begründungen: Das Ziel von höchstens 650'000 alpentransitierenden Lastwagenfahrten ist aus unserer Sicht nicht nur ökologisch sondern auch sicherheitsmässig begründet. Es ist selbst für das Jahr 2015 bzw. 2017 ehrgeizig. Es besteht ein gewisses Risiko, dass die preislichen Massnahmen (vor allem bei der RoLa), die angebotsseitigen Förderungen des Schienengüterverkehrs und die ausländischen Massnahmen wie zusätzliche nationale Mauten oder neue Güterbahnlinien nicht genügen, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Die Alpentransitbörse kann im Falle des Nichterreichens des Zieles ein geeignetes Instrument darstellen. Notwendige Voraussetzung für den VöV ist, wie das der Bericht teilweise auch ausführt, eine nichtdiskriminierende Abwicklung, eine schlanke Organisation und die Abstimmung mit der EU, um Schwierigkeiten bei der Interpretation des Landverkehrsabkommens zu vermeiden. Das Landverkehrsabkommen begründet die Möglichkeit hoher Abgaben für die Durchfahrt von Güterverkehrsfahrzeugen durch die Schweizer Alpen mit den - lange Zeit externalisierten - Strassenkosten. Kommt nun zum bisherigen Höchstsatz von durchschnittlich 200 Euro für eine Durchfahrt nochmals ein vorher nicht genau bestimmbarer Marktpreis durch die Alpentransitbörse dazu, ist dieser Preis sicherheitsmässig zu begründen. Auch beim momentan praktizierten Tropfenzählersystem, welches aktuell die alpenquerende Durchfahrt von noch rund 1.2 Millionen schweren Güterverkehrsfahrzeugen zulässt, ist die Sicherheit zwar

		<p>gegenüber vorher erhöht, aber noch mit erheblichen, vor allem Brandrisiken in Tunnels, belastet. Eine Börsenlösung auf der Basis des Verlagerungszieles wird das Sicherheitsrisiko auch im EU-Interesse für sichere Strassenverbindungen durch die Alpen für den Schwerlast- und den Personenverkehr entscheidend minimieren. Das erhöhte und subventionierte Angebot der Rollenden Landstrasse ermöglicht auch ausländischen Spediteuren die freie Wahl der Verkehrsmittel, kann doch die RoLa als Form des Strassentransportes betrachtet werden. Dabei sind die für die Strassengüterverkehrsunternehmen anfallenden Gesamtkosten des Transportes mit und ohne RoLa vergleichbar, wenn man davon ausgeht, dass die Chauffeure die RoLA-Fahrt als Ruhezeit nutzen, und die Unternehmen dafür keine Lohnkosten zahlen müssen.</p>
4	Hupac	<p>Alpentransitbörse - Keine Verlagerungswirkung im Zeitraum 2011 - 2017: Hupac lehnt die vorgeschlagene gesetzliche Regelung der Alpentransitbörse „auf Vorrat“ aus folgenden Gründen ab: Die Alpentransitbörse setzt eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit Brüssel voraus (S. 89). Dabei würde das Schweizer Nachtfahrverbot kaum Bestand haben; dieses ist jedoch ein ganz entscheidendes Element der heutigen Verlagerungspolitik. Zudem wird die Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU der 25 (+2) Staaten bis zur Inkraftsetzung einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren erfordern. Also ist die Alpentransitbörse kein Instrument, von dem man sich in der fraglichen Periode 2011 bis 2017 positive Verlagerungseffekte versprechen kann. Die Alpentransitbörse ist an den massiven Ausbau der Rollenden Autobahn als flankierende Massnahme (S. 95) gekoppelt: Die alpenquerenden Strassentransporte, für die keine Durchfahrtsrechte ersteigert werden können, sollen vollständig mit der Rollenden Autobahn transportiert werden. Hupac lehnt den substantiellen Ausbau der Rollenden Autobahn ab, denn diese Transportvariante geht - wie auch an ändern Stellen ausgeführt - mit einem ineffizienten Einsatz der knappen Trassen und Fördermittel einher und schmälert das Wachstumspotenzial des UKV. Statt mehr wird in der Summe weniger Verkehr auf die Schiene verlagert! Das BAV geht bei der Einführung der Alpentransitbörse vor 2017 von der Möglichkeit eines schrittweisen und deutlichen Abbaus der jährlich für die Förderung des Schienengüterverkehrs eingesetzten Mittel aus (S. 103). Hupac fragt sich, worauf diese Überzeugung basiert und warnt vor Wunschdenken und falschen Hoffnungen: Ein unrealistischer, marktferner Abbau der Fördermittel vor der Fertigstellung der NEAT am Gotthard stellt die grösste Gefahr für den kombinierten Verkehr dar.</p>
4	Cargo Forum	<p>Ja, in Abstimmung mit der EU und sofern ein separates Kontingent für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr reserviert wird.</p>
4	Litra	<p>Ja. Solche Massnahmen sind (obwohl technisch machbar) nur langfristig umsetzbar. Sie müssen aus gesamtpolitischer Sicht, unter Einbezug von allenfalls damit verbundenen Neuverhandlungen der bilateralen Verträge bzw. des Landverkehrsabkommens beurteilt werden. Sollte sich erweisen, dass es nicht ohne Neuverhandlungen geht, müssten die Vorteile solcher Massnahmen mit allenfalls neu auftauchenden Nachteilen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.</p>
4	IGLS	<p>Die Alpentransitbörse setzt eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit Brüssel voraus. Dabei würde auch das Nachtfahrverbot zur Diskussion stehen. Verhandlungen mit der EU (25 Staaten umfassend) benötigt Zeit von bis zu 10 Jahren. Mit dieser Zeitdauer und dem ungewissen Ausgang der Verhandlungen ist es nicht möglich, den Verlagerungseffekt in der Periode 2011 bis 2017 zu realisieren.</p>
4	SVI	<p>Wir erachten die Einschätzungen betreffend Umsetzung einer Alpentransitabgabe (keine Umsetzung vorzusehen) und der Einführung einer Alpentransitbörse nur im Rahmen einer gesamteuropäischen Lösung als richtig, zumal das heutige Instrumentarium bereits komplex genug ist, um bezüglich Wirkungsanalyse klare Zuordnungen vorzunehmen. Die Einführung zusätzlicher Massnahmen drängt sich höchstens dann auf, wenn sich zeigen würde, dass die heute festzustellende Wirkung nicht mehr weiterführen würde. Die SVI unterstützt grundsätzlich marktwirtschaftliche Instrumente zur Erreichung einer Güterverkehrsverlagerung. Die Alpentransitbörse ist grundsätzlich ein denkbare Instrument, weil sie eine Verknappung eines Gutes - die Durchfahrt der Alpen mit LKW - marktwirtschaftlich ausnutzt. Es stellt aber eine Kontingentierung dar, die das Abkommen mit der EU verletzt. Eine Änderung des Abkommens auf Antrag der Schweiz dürfte sehr riskant sein, weil dann die EU auch Änderungen verlangen wird, die unseren Interessen entgegenlaufen. Zudem ist die</p>

		Umsetzung nicht ganz so einfach, wie man sich das derzeit erhofft. Der Grundsatz, dass die Alpentransitbörse nicht zu einer Verdrängung auf ausländische Übergänge führen darf und daher nur im Rahmen einer europaweiten Börse von Durchgangsrechten an Engpässen im Strassennetz einzuführen sei, ist zu begrüssen.
4	EKL	Das Inkraftsetzen einer Alpentransitbörse ist eine praktikable Massnahme, sofern diese mit umweltwirksamen Werkzeugen ausgestattet ist. Saubere und verbrauchsarme Fahrzeuge sind bei der Vergabe von Durchfahrtsrechten zu bevorzugen. Wir erwarten, dass das Gesetz durch entsprechend klare Bestimmungen ergänzt wird. Diese Alpentransitbörse soll ab 2008 eingeführt werden.
4	Gemeindeverband	Der Schweizerische Gemeindeverband kann zu dieser Frage nicht Stellung nehmen.
4	StV	Gestützt auf ein veröffentlichtes fachtechnisches Gutachten gehen wir von der Eignung des Instruments Alpentransitbörse aus.
4	Weko	Die im Bericht vorgeschlagene Alpentransitbörse (Definition von Durchfahrtsrechten und deren Versteigerung) könnte die Anzahl alpenquerende Gütertransportfahrten reduzieren. Denn mit der Definition von Durchfahrtsrechten wird auch die Anzahl von Fahrten festgelegt. Diese Plafonierung ist aber kein marktwirtschaftliches Instrument, sondern lediglich eine staatliche Mengengeschränkung. Hingegen stellt die Versteigerung von Durchfahrtsrechten grundsätzlich ein marktwirtschaftliches Instrument dar. Allerdings schränkt die bei der Alpentransitbörse angewendete Ausgestaltung der Versteigerung die Erreichung eines unverzerrten Marktergebnisses ein: laut Bericht wird die Zahl der erlaubten Fahrten auf die verschiedenen Alpenübergänge und Zeiträume verteilt. Folglich bestimmt nicht der Markt wie viele Fahrten über welche Übergänge stattfinden. Vielmehr wird eine staatliche Institution diese Verteilung vornehmen. Zumindest sollte bei einer Verteilung durch eine staatliche Institution die rechtliche Unabhängigkeit der Institution gewährleistet sein. Die Weko erachtet die Möglichkeit eines Sekundärhandels mit den in der Auktion erworbenen Durchfahrtsrechten als sinnvoll. Mit einem Sekundärhandel bleibt die Anzahl Durchfahrtsrechte eines Unternehmens über die Zeit variabel. Die Transportunternehmen können ihre Anzahl Durchfahrtsrechte ihrem Auftragsvolumen anpassen. Laut Bericht kann mit der Hilfe der Alpentransitbörse für den alpenquerenden Verkehr weitgehend Kostenwahrheit hergestellt und das relative Preisverhältnis zwischen Strasse und Schiene korrigiert werden (S. 88/89, Bericht Güterverkehrsvorlage). Die Weko zweifelt an dieser Aussage. Denn der Preis für ein Durchfahrtsrecht richtet sich im Fall der Alpentransitbörse nach der Zahlungsbereitschaft der Transportunternehmen, gegeben die Anzahl verfügbare Durchfahrtsrechte. Ein Unternehmen bietet für eine Durchfahrt soviel es zu bezahlen bereit ist. Diese Zahlungsbereitschaft entspricht der Wertschätzung des Unternehmens für eine Durchfahrt. Aber die Wertschätzung entspricht nicht notwendigerweise den Kosten, welche bei einer Durchfahrt anfallen. Somit widerspiegelt der resultierende Preis nicht zwingend die zu internalisierenden Kosten, welche bei einer Durchfahrt anfallen. Der resultierende Preis widerspiegelt eher die Zahlungsbereitschaft der Unternehmen für eine Durchfahrt. Abhängig von den Zahlungsbereitschaften sowie der festgelegten Anzahl Durchfahrten fällt der Preis für eine Durchfahrt höher oder niedriger aus. Selbstverständlich beeinflussen dabei die Preise des Gütertransportes auf der Schiene die Zahlungsbereitschaften für ein Durchfahrtsrecht. Ebenso selbstverständlich ändert sich dadurch auch das relative Preisverhältnis zwischen Benutzung von Strasse und Schiene. Aber externe Kosten, welche beispielsweise durch Unfälle, Lärm und Gebäudeschäden verursacht werden, finden keinen Eingang in den Durchfahrtspreis. Ob schliesslich der Preis für ein Durchfahrtsrecht alle durch die Durchfahrt verursachten Kosten (inklusive externe Kosten) deckt, hängt von der Zahlungsbereitschaft der Unternehmen für eine Durchfahrt ab. Die Frage, wie zu internalisierende Kosten einer Durchfahrt auf der Strasse Eingang in den Durchfahrtspreis finden, ist dann immer noch offen. Bei der Ausgestaltung der Alpentransitbörse soll laut Bericht Missbrauch von Marktmacht verhindert werden. Die Weko begrüsst die Absicht der Verhinderung von Marktmachtmissbrauch. Bei der Erstvergabe ist die Verhinderung von Marktmachtmissbrauch wahrscheinlich. Hingegen befürchtet die Weko Probleme durch Missbrauch von Marktmacht eher auf dem Sekundärmarkt. Zudem sind auf dem Sekundärmarkt andere Wettbewerbsbeschränkungen durch Unternehmen nicht ausgeschlossen. Beispielsweise könnten Transportunternehmen beim Handel von Durchfahrtsrechten auch Vereinbarungen treffen oder ihre Verhaltensweisen abstimmen. Diese

		<p>Koordination zwischen den Transportunternehmen könnte eine unzulässige Wettbewerbsabrede darstellen. Als Beispiel für Wettbewerbsbeschränkungen bei Versteigerungen bezieht sich die Weko auf die Versteigerung von Importkontingenten für Fleisch. Seit 2005 erfolgt eine schrittweise Einführung von Versteigerungen für die Berechtigung zum Import von festgelegten Fleischmengen - sogenannte Zollkontingentsanteile. Bei diesen Versteigerungen von Importkontingenten für Fleisch sind Wettbewerbsbeschränkungen wie Abreden nicht auszuschliessen. Deshalb kommt ab 2007 ein Versteigerungsverfahren zur Anwendung, welches sich an den Auktionen der Eidgenössischen Anleihen orientiert. Das Besondere an den Auktionen von Eidgenössischen Anleihen ist folgendes Vorgehen: die Tresorerie bestimmt das Volumen erst dann, wenn alle Gebote eingegangen sind. Dieses Vorgehen mit "variabler Menge" hat sich zur Verhinderung von Wettbewerbsbeschränkungen auf dem Schweizer Anleihenmarkt bewährt. Schliesslich weist die Weko auf die Möglichkeit von spekulativem Handel von Durchfahrtsrechten auf dem Sekundärmarkt hin. Auf dem Sekundärmarkt können Händler auftreten, welche mit Durchfahrtsrechten nur für Profitzwecke ohne deren tatsächlichen Gebrauch handeln. Dieses Handeln mit Durchfahrtsrechten alleine, ohne deren wirklichen Gebrauch, ist nicht bedenklich. Jedoch kann spekulatives Handeln zu unerwünschten Effekten im Sekundärmarkt führen. Spekulatives Handeln kann beispielsweise die Preise oder das Kauf- und Verkaufverhalten der Transportunternehmen beeinflussen. Folglich beeinflusst spekulatives Handeln mit Durchfahrtsrechten auch das Preisverhältnis zwischen Gütertransport auf der Strasse und Schiene.</p>
4	AFV	<p>Die Alpentransitbörse bringt für den Zeitraum 2011-2017 keinen Verlagerungseffekt. Die AFV lehnt die vorgeschlagene gesetzliche Regelung der Alpentransitbörse "auf Vorrat" ab.</p> <p>Gründe: Die Alpentransitbörse ist an den massiven Ausbau der Rollenden Autobahn als flankierende Massnahme gekoppelt. Statt mehr wird in der Summe weniger Verkehr auf die Schiene verlagert!</p> <p>Die Alpentransitbörse setzt eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit Brüssel voraus. Dabei würde das Schweizer Nachtfahrverbot kaum Bestand haben.</p> <p>Das BAV geht bei der Einführung der Alpentransitbörse vor 2017 von der Möglichkeit eines schrittweisen und deutlichen Abbaus der jährlich für die Förderung des Schienengüterverkehrs eingesetzten Mittel aus. Die AFV fragt sich, worauf diese Überzeugung basiert und warnt vor Wunschenken und falschen Hoffnungen: Ein unrealistischer, marktferner Abbau der Fördermittel vor der Fertigstellung der NEAT am Gotthard stellt die grösste Gefahr für den kombinierten Verkehr dar.</p>
4	Post	<p>La bourse du transit pourra être introduite uniquement lorsqu'un accord au niveau de l'union européenne aura été réalisé. L'introduction de cette mesure aura certainement un effet positif sur un transfert des marchandises de la route vers le rail.</p> <p>Toutefois, Il sera très difficile de réaliser cet objectif et la Suisse toute seule ne pourra pas réaliser cette idée.</p>
4	Coop	<p>Nein. Die Definition von Durchfahrtsrechten und die Einführung einer Alpentransitbörse halten wir für nicht geeignete Instrumente für die Umsetzung der Güterverkehrsverlagerung. Bei der Alpentransitbörse ist ferner anzumerken, dass diese ohne Neuaushandlung des Landverkehrsabkommens nicht realisierbar ist und daher nicht anzustreben ist. Gleichzeitig bedeutet eine Alpentransitbörse auch eine Diskriminierung des Inlandverkehrs. Sollten dennoch Durchfahrtsrechte erteilt und eine Alpentransitbörse geschaffen werden, wäre der lokale und regionale Versorgungsverkehr (S-Verkehr) zwingend davon zu befreien.</p>
4	EV	<p>Wir lehnen beide Massnahmen ab, weil sie auf eine Diskriminierung der Binnentransporte hinauslaufen. Zudem stünde der administrative Aufwand in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen.</p>
4	Migros	<p>Die Alpentransitbörse wäre in der Theorie ein Instrument zur Bewirtschaftung der knappen Strassenkapazitäten an den Alpenübergängen mit Marktmechanismen. Aus Sicht des Migros-Genossenschafts-Bundes ist der zur Diskussion stehende Vorschlag aus folgenden Gründen nicht praktikabel: Im Landverkehrsabkommen mit der EU hat sich die Schweiz zum „Grundsatz der Nichteinführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen im Strassengüterverkehr" verpflichtet. Eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU wäre zwingend, was nach unserer Einschätzung einen Zeitraum bis zur Inkraftsetzung von mindestens 10 Jahren erfordern würde. Die</p>

		<p>Alpentransitbörse stellt folglich kein Instrument dar, von dem man sich vor 2017 positive Verlagerungseffekte versprechen könnte. Zudem wird in dem unterbreiteten Vorschlag keine Differenzierung zwischen dem grenzüberschreitenden, d.h. Transitverkehr (Achse Süddeutschland - Norditalien) und dem schweizerischen Binnenverkehr gemacht, was für uns zwingend wäre. Im Binnenverkehr erachten wir eine Alpentransitbörse (ATB), wie auch eine Alpentransitabgabe (ATA) als nicht geeignete Instrumente.</p> <p>Falls eine ATB oder eine ATA eingeführt werden sollte, müssten nicht schienenaffine nationale alpenquerende Transporte von Unternehmen, die einen nationalen Versorgungsauftrag haben, von einer Abgabe bzw. Teilnahme an einer Börse befreit sein oder zumindest bevorzugt behandelt werden. Ebenfalls befreit sein sollten beispielsweise Betriebe im Tessin, die Lebensmittel für den Binnenmarkt produzieren. Verschiedene Rahmenbedingungen hindern heute den Detailhandel Schweiz an einer breiteren Benützung des UKV für den Transport ins oder vom Tessin. Einige konkrete Beispiele aus der Praxis: Die Migros ist heute aufgrund der vorhandenen Zugsverbindungen in der Feinverteilung ab dem UKV Terminal im Tessin zeitlich durch das Nachfahrverbot eingeschränkt. Das Nachfahrverbot für Vor-/Nachlauf auf der Strasse muss für den Detailhandel gelockert werden, damit insbesondere Lebensmittel, aber auch Nonfood-Produkte noch am gleichen Abend oder in der Nacht in den Betriebszentralen bzw. an den Verkaufspunkten angeliefert werden können. Heute gibt es lediglich zwei tägliche UKV-Verbindungen ins Tessin. Die Abfahrtsfrequenzen müssen erhöht und die Transportzeiten durch eine Repriorisierung von Trassen zu bestimmten Tageszeiten zu Gunsten des Güterverkehrs beschleunigt werden. Das Angebot für Transporte per UKV muss gegenüber Transporten auf der Strasse qualitativ ebenbürtig und finanziell attraktiver sein. Zudem sind die Prozesse auf die Bedürfnisse der Verladerschaft, der Kunden, und nicht auf die Bedürfnisse der Anbieter (z.B. SBB) auszurichten. Falls ein Transport infolge klar definierten strukturellen und/oder angebotsmässigen Defiziten nicht verlagert werden kann, dann sollte nach Ansicht des Migros-Genossenschafts-Bundes logischerweise auf eine Erhebung der ATA oder ATB verzichtet werden.</p>
4	VAP	<p>Die Einführung einer Alpentransitbörse, welche den alpenquerenden Transitverkehr mittels frei handelbaren und über eine online Börse verfügbaren Durchfahrtsrechten regelt, wird als Druckmittel gegenüber der EU begrüsst, damit diese die für den internationalen Bahngüterverkehr notwendigen Massnahmen (v.a. ein Flächennetz für den Zulauf über die Alpen und die rasche Durchsetzung der beschlossenen Marktöffnung) ergreift. Ihre praktische Umsetzbarkeit ist schwierig. Sie muss im gesamteuropäischen Umfeld abgestimmt werden und setzt eine gleichzeitige gemeinsame Festlegung der Infrastrukturausbauten im Transit und in der Fläche als Zulaufgebiete voraus. Ebenso notwendig ist die Festlegung der Durchfahrtsrechte für den nicht transitierenden Verkehr der Schweizer Wirtschaft. Es ist ein separates Kontingent für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr nötig. Hierfür muss eine praktikable und diskriminierungsfreie Lösung mit der Schweizer Wirtschaft vereinbart werden. Mit einem solchen Transitverlagerungspaket werden die Chancen eines rentablen Betriebs der NEAT markant erhöht.</p>
5	NoSuperstrada	Proponiamo l'introduzione della Borsa dei transiti alpini come strumento idoneo per la realizzazione del trasferimento auspicato.
5	Ouest Rail	Oui. Cependant, l'objectif de 650'000 courses devra être atteint avec ou sans bourse du transit alpin. Il ne serait pas honnête de lier le plafonnement à un mécanisme sur lequel plane autant d'hypothèques.
5	SOS Mendrisiotto	Riteniamo che l'introduzione della Borsa dei transiti alpini sia uno strumento idoneo per la realizzazione del trasferimento.
5	IGSL Pratteln	Kann eine Variante sein.
5	USAM	Non, car ces instruments revêtent un caractère discriminatoire à l'égard des transporteurs indigènes (taxe) et contribuent à contingerer les transports routiers (bourse). Ce faisant, elles ne sont pas conformes aux dispositions de l'accord sur les transports terrestres.
5	Krebsliga	Bei den heutigen Rahmenbedingungen (fehlende Kostenwahrheit, mangelnde Qualität des Bahnangebots, Nichteinhalten der geltenden Vorschriften im Strassenverkehr) ist die Alpentransitbörse das einzige Instrument, das die Erreichung des Verlagerungsziels und dessen Sicherung ermöglicht. Sie sind unseres Erachtens mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar.
5	Fédération	Notre Fédération rejette le concept de bourse du transit alpin (ci-après BTA). Sans vouloir ouvrir un débat sur une bourse qui péjorerait

	Entreprises Romandes	encore plus le fonctionnement du secteur du transport professionnel, nous rappelons que le Conseil fédéral avait renoncé à mettre en place un système de réservation pour le trafic lourd sur la route du Saint-Gothard en 2003, système qui n'était rien d'autre qu'un embryon de BTA, suite à la levée de boucliers qui avait accompagné la procédure de consultation y relative; nous sommes fort surpris que l'Administration fédérale revienne à la charge avec un système encore plus technocratique.
5	Associazione Amici del Parco della Montagna	Sì. A nostro avviso si tratta dell'unico strumento di controllo applicabile in tempi brevi ed efficace.
5	Leventina vivibile; Greenpeace Bellinzona	Sì! A nostro avviso si tratta dell'unico strumento di controllo applicabile in tempi brevi ed efficace.

Fianzielle Förderung des Schienengüterverkehrs / Promotion financière du trafic marchandises par rail

Erachten Sie die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs als zielführend? Estimez-vous que la promotion financière du transport ferroviaire des marchandises conduit au but? Erachten Sie eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche als sinnvoll? Estimez-vous qu'il est judicieux de subventionner le transport ferroviaire des marchandises en surface?		
Kate- gorie	Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
1	KöV TG, VS, SO, SG, SZ, SH, OW, NW, LU, GL, JU, FR, BE, BS, BL, AI, AG, AR	Nebst der Förderung des alpenquerenden Güterverkehrs muss eine gleichwertige Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche in die Vorlage aufgenommen werden. Im Schienengüterverkehr in der Fläche (nebst dem Binnenverkehr zählen wir auch Import und Export dazu) ist eine ökologisch ausgewogene und ökonomisch vertretbare Aufteilung auf die Verkehrsträger anzustreben. In der Fläche muss ein leistungsfähiges Schienenverkehrsangebot für die transportierende Wirtschaft (international und national) bereitstehen.
1	GE	Non, mais il faut revoir le prix du sillon et ses disponibilités pour les marchandises (égalité de traitement entre le transport marchandise et de personne).
1	LU	Die Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs ist unausweichlich, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Eine allfällige Kompensation der dafür erforderlichen Mittel durch eine weitere Reduktion der Abgeltungsleistungen des Bundes im Regionalverkehr allerdings ist klar abzulehnen. Nach Eröffnung der beiden Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard sind die Förderbeiträge zu überprüfen und kontinuierlich zu reduzieren.
1	NE	Oui. Mesuré en tonnes-kilomètres, le volume du trafic interne représente près de 80% du trafic marchandises global (transit et interne). Or, si le rail représente 60 % du trafic de transit, sa part dans le trafic interne n'est que de 20 %. Dès lors, la majeure partie des arguments plaidant pour un transfert de la route vers le rail en trafic à travers les Alpes sont également valables s'agissant du trafic interne (santé publique, sécurité, environnement, congestion). L'abandon de toute possibilité d'indemnisation du trafic marchandises interne risque de conduire à sa disparition dans de vastes parties du pays. Si cette hypothèse venait à se réaliser, la réduction, voire l'abandon de la RPLP, seraient forcément revendiqués et un des éléments essentiels de la politique suisse des transports serait ainsi mis en cause.
1	SZ	Die Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs ist zwingend notwendig, damit die Verlagerung fortgesetzt werden kann. Die finanzielle Förderung muss bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels fortgeführt werden. Wenn die Produktivitätsfortschritte infolge des Gotthard-Basistunnels nach und nach realisiert werden, kann die finanzielle Förderung kontinuierlich zurückgefahren werden. Wir unterstützen auch eine Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (zum Beispiel Förderung Anschlussgeleise) allerdings ohne direkte Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs. Für den Unbegleiteten Kombinierten Güterverkehr (UKV) im Import/Export wie für den schweizerischen Binnenverkehr sind leistungsfähige Gateways von grosser Bedeutung. Deren

		Finanzierung ist sicherzustellen.
1	TI	La conferma e possibilmente il potenziamento delle attuali misure finanziarie a supporto del traffico ferroviario, soprattutto di quello combinato non accompagnato, è indispensabile in questa fase transitoria. A lungo termine, in funzione della messa in esercizio delle nuove opere ferroviarie e dell'introduzione di una borsa dei transiti alpini, queste misure potranno essere ridotte. Sosteniamo anche il principio di promuovere il traffico ferroviario interno, ad esempio con i binari di raccordo diretti, con la promozione di nuove tecnologie (ad es. sistema "Domino") e/o con impianti di trasbordo intermodali. Per le regioni periferiche va garantito, alla stregua di un servizio pubblico, una offerta di base. Il principio di un sostegno finanziario in tal senso va previsto nella nuova Legge qui in discussione.
1	UR	<p>Förderung des Transitschienengüterverkehrs</p> <p>Die Fortführung bzw. Verstärkung der finanziellen Förderung vor allem des unbegleiteten kombinierten Schienengüterverkehrs (ukV) ist unabdingbar, um die Ziele der Verlagerungspolitik und des Alpenschutzartikels zu erreichen. Daneben braucht es auch in Zukunft Betriebsbeiträge an die Operateure im Schienengüterverkehr und Investitionsbeiträge an Terminals und andere wichtige Infrastrukturen. Eventuell muss auch eine Anpassung der Trassenpreise zu Gunsten der Güterzüge ins Auge gefasst werden. Dies darf allerdings keinesfalls dazu führen, dass der Personen- und insbesondere der Regionalverkehr über die Gotthard- und die Lötschberg-Simplonroute noch mehr unter Druck geraten.</p> <p>Zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche</p> <p>Wir haben oben bereits mit aller Deutlichkeit darauf hingewiesen, dass für uns ein flächendeckendes attraktives Angebot im Bahngüterverkehr ein wichtiger Teil des Service publics darstellt und es für uns nicht akzeptabel ist, wenn ganze Landesteile vom Bahngüterverkehr abgeschnitten werden. Im Moment ist der Wagenladungsverkehr für die SBB bekanntlich defizitär und sie möchten ihre Aktivitäten so rasch als möglich auf einige wenige gut frequentierte Linien konzentrieren. Wir erachten dies und auch die passiv-abwartende Haltung des Bundes in dieser Frage als falsch und letztlich auch als konzeptlos. Es ist absehbar, dass sich die Konkurrenzfähigkeit der Bahn aufgrund der steigenden Preise für fossile Energieträger in den kommenden Jahren wieder erhöhen wird. Deshalb ist es wichtig, die bestehenden Strukturen und Angebote jetzt nicht zu schwächen, sondern für die Zukunft fit zu machen. Im Weiteren weisen wir darauf hin, dass die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch neben den grossen Transitachsen eine sinnvolle und beim Volk gut abgestützte Maxime der Schweizer Verkehrspolitik ist. Wir fordern deshalb vom Bund, dass er</p> <p>(1) als Eigner seinen Druck auf die SBB verstärkt, dass diese auch in Zukunft ein flächendeckendes Netz für den Wagenladungsverkehr betreibt</p> <p>(2) dem Parlament ein Konzept vorlegt, wie dies in Zukunft effizient erfolgen soll, sowie</p> <p>(3) bei ausgewiesenem Bedarf die notwendigen Mittel zur Verfügung stellt, damit der Bahngüterverkehr langfristig auch in der Fläche eine Zukunft hat.</p>
1	VD	L'incitation financière doit être poursuivie jusqu'à la mise en service du tunnel de base du Gothard. Si, consécutivement à l'ouverture du tunnel de base du Gothard, la productivité s'améliore, l'incitation financière pourra être réduite de façon progressive. Nous soutenons la promotion du transport de marchandises par le rail dans le Plateau (par exemple : incitation pour les embranchements de raccordement). Des terminaux combinés performants - à l'exemple de TERCO à Chavornay - sont d'une grande importance pour le trafic combiné non accompagné des conteneurs ou caisses mobiles à l'importation / l'exportation, de même que pour le trafic intérieur suisse. Leur financement doit être facilité. De même, l'aménagement de plates-formes logistiques raccordées au rail et reliées au réseau autoroutier par des accès limitant les nuisances pour la population riveraine doivent être soutenus à l'exemple des centres logistiques de la Poste dans le secteur Daillens - Eclépens ou de Vufflens-Aclens, sur la ligne du Pied du Jura.
1	VS	La poursuite de l'incitation financière du transport de marchandises par le rail est impérativement nécessaire pour que le transfert puisse

		être poursuivi. L'incitation financière doit être poursuivie jusqu'à la mise en service du tunnel de base du Gothard. Si, consécutivement à l'ouverture du tunnel de base du Gothard, la productivité s'améliore, l'incitation financière pourra être réduite de façon progressive. Nous soutenons la promotion du transport de marchandises par le rail dans le trafic national en complémentarité de la route (incitation pour les embranchements et terminaux pour le trafic combiné).
1	ZG	Teilweise. Der Schienengüterverkehr kann einen massgeblichen Beitrag zur Entlastung der negativen Auswirkungen (Luft, Lärm, Sicherheit, Störfall) des Strassengüterverkehrs liefern. Die Subventionierung der Trassenpreise durch die öffentliche Hand bringt jedoch eine unerwünschte Senkung der durchschnittlichen Transportkosten und dadurch wird ein Mengenwachstum mit öffentlichen Geldern provoziert. Zudem bringt die Subvention keine langfristige Verlagerung. Im Unterschied zur Subventionierung von laufenden Transportkosten könnte mittels Investitionshilfen für erwünschtere Logistikformen (Wechselbehälter, Krane, Spezialaufbauten an Fahrzeugen etc.) eine nachhaltigere Wirkung erzielt werden. Damit würde ein stärkerer Anreiz zum Systemwechsel im verladenden Gewerbe gegeben. Der Schienengüterverkehr in der Fläche soll daher weiterhin über Investitionshilfen bei Anschlussgleisen und zusätzlich auch für logistische Einrichtungen des kombinierten Verkehrs gefördert werden.
1	ZH	Ergänzend zu den Antworten zur Frage 3 befürworten wir die vorgeschlagene Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Fläche, insbesondere die weitere Leistung von Beiträgen an Anschlussgleise. Nur so kann erreicht werden, dass schweizweit geeignete Verloader an das Schienennetz angeschlossen werden. Ein besonderes Anliegen ist uns die rasche Verwirklichung des Gateway im Limmattal. Dieses im Sachplan Verkehr aufgeführte Projekt ist in erster Priorität zu verwirklichen, und dessen Finanzierung ist sicherzustellen.
1	RKGK SAB GR	<p>Förderung des Transitschienengüterverkehrs</p> <p>Die Fortführung bzw. Verstärkung der finanziellen Förderung vor allem des unbegleiteten kombinierten Schienengüterverkehrs (ukV) ist unabdingbar, um die Ziele der Verlagerungspolitik und des Alpenschutzartikels zu erreichen. Daneben braucht es auch in Zukunft Betriebsbeiträge an die Operateure im Schienengüterverkehr und Investitionsbeiträge an Terminals und andere wichtige Infrastrukturen. Evtl. muss auch eine Anpassung der Trassenpreise zu Gunsten der Güterzüge ins Auge gefasst werden. Dies darf allerdings keinesfalls dazu führen, dass der Personen- und insbesondere der Regionalverkehr über die Gotthard- und die Lötschberg- Simplonroute noch mehr unter Druck geraten.</p> <p>Zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche</p> <p>Wir haben bereits mit aller Deutlichkeit darauf hingewiesen, dass für uns ein flächendeckendes attraktives Angebot im Bahngüterverkehr ein wichtiger Teil des Service publics darstellt und es für uns nicht akzeptabel ist, wenn ganze Landesteile vom Bahngüterverkehr abgeschnitten werden. Im Moment ist der Wagenladungsverkehr für die SBB bekanntlich defizitär und sie möchten ihre Aktivitäten so rasch als möglich auf einige wenige gut frequentierte Linien konzentrieren. Wir erachten dies und auch die passiv-abwartende Haltung des Bundes in dieser Frage als falsch und letztlich auch konzeptlos. Es ist absehbar, dass sich die Konkurrenzfähigkeit der Bahn aufgrund der steigenden Preise für fossile Energieträger in den kommenden Jahren wieder erhöhen wird. Deshalb ist es wichtig, die bestehenden Strukturen und Angebote jetzt nicht zu schwächen, sondern für die Zukunft fit zu machen. Im Weiteren weisen wir darauf hin, dass die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch neben den grossen Transitachsen eine sinnvolle und beim Volk gut abgestützte Maxime der Schweizer Verkehrspolitik ist. Wir fordern deshalb vom Bund, dass er</p> <p>(1) als Eigner seinen Druck auf die SBB verstärkt, dass diese auch in Zukunft ein flächendeckendes Netz für den Wagenladungsverkehr betreibt</p> <p>(2) dem Parlament ein Konzept vorlegt, wie dies in Zukunft effizient erfolgen soll, sowie</p> <p>(3) bei ausgewiesenem Bedarf die notwendigen Mittel zur Verfügung stellt, damit der Bahngüterverkehr langfristig auch in der Fläche eine Zukunft hat.</p>

		Der Vorschlag im Vernehmlassungsbericht, die im Gütertransportgesetz Art. 8 vorhandene gesetzliche Grundlage für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Fläche zu streichen, lehnen wir vehement ab.
2	CVP/PDC	La continuation de la promotion financière du transport ferroviaire des marchandises est nécessaire pour atteindre le but de transfert de la route au rail fixé. Les mesures-actuelles doivent se poursuivre.
2	EVP	Die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs macht nur so lange Sinn, als es nicht gelingt, die Fahrten auf der Strasse ausreichend und so zu verteuern, dass auch preislich die Schiene im Vorteil ist. Die vornehmste Aufgabe der Exekutive besteht daher unseres Erachtens darin, Lösungen zu suchen und vorzuschlagen, welche die Konkurrenzfähigkeit der Strassentransporte gegenüber dem Schienentransport reduzieren.
2	FDP/PLR	Le soutien financier en matière de transport ferroviaire des marchandises fait sens dans la mesure où un objectif constitutionnel a été défini et que les infrastructures en vue de le réaliser sont en cours de construction. Le soutien ne doit être accordé que jusqu'à l'échéance fixée dans la loi. Ces échéances doivent toutefois également être adaptées au processus d'avancement des travaux de construction des infrastructures, et pas uniquement sur le calendrier mentionné dans la loi. Les éventuels retards ne doivent en effet pas causer de lacunes de financement. De plus, il est hors de question qu'un secteur dont le potentiel de rentabilité est connu soit soutenu financièrement à long terme. Des mécanismes dégressifs doivent par conséquent être fixés.
2	Grüne Partei	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 Zielerreichung bei anfänglich kleinerer finanzieller Belastung des Strassentransports ermöglichen. In der Fläche kann eine Subventionierung im Sinne der Aufrechterhaltung des Service public sinnvoll sein.
2	PLS	Non et non, pas au-delà d'une période déterminée, car la Suisse a déjà "offert" les infrastructures à l'UE, il s'agit d'un "cadeau" suffisant en faveur de l'industrie étrangère.
2	SP	Auch für die Verlagerungspolitik im Inland, sprich den Binnenverkehr, gilt: Für Güter die Bahn. Eisenbahnunternehmen, namentlich SBB, BLS und RhB, müssen die dafür notwendigen Strukturen schaffen bzw. sicherstellen. Verlagerungspolitik, namentlich im Binnenverkehr, ist auch als Angebot des Service Public zu verstehen. Die Angebote von SBB Cargo sollen deshalb nicht nur aus betriebswirtschaftlicher Optik betrachtet werden. Eine schwarze Null kann nur erzielt werden, wenn der Binnenverkehr nicht mehr flächendeckend abgewickelt wird, was dem Grundgedanken der Verlagerungspolitik zuwiderläuft. Ein Rückzug aus den Randregionen wäre aus politischer sowie verlagerungstechnischer Sicht fatal und ist somit abzulehnen. Damit würde auch „Cargo Domino“ einen Abbau erleiden. Die SP Schweiz fordert für den Binnenverkehr die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, wie sie nun für den Transitverkehr vorgelegt wird. Diese gesetzliche Grundlage soll die möglichst umfassende Verlagerung des Güterverkehrs im Binnenmarkt ermöglichen und die langfristige Finanzierung sicherstellen. Notwendig ist eine Investitionsstrategie in den Auf- und Ausbau eines attraktiven, kundInnenfreundlichen und effizienten Güterverkehrs im Binnenbereich. Dies bedingt die Umsetzung geeigneter Massnahmen zwischen den Partnern und der öffentlichen Hand. Dazu gehören neben den Trassenpreisverbilligungen die Förderung des Horizontal-Umschlags sowie als eine von verschiedenen möglichen Massnahmen

		die Ausweitung und Wiederbelebung des Cargo-Domino-Konzepts. Die Konzepte und Massnahmen, die die Rhätische Bahn oder auch andere Anbieter, anwenden, sind zu prüfen und zu evaluieren und je nach Fall zu übernehmen.
2	SVP	Der Volkswille beschränkt sich im Übrigen ausschliesslich auf die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze. Über die Verfassungsgrundlage hinausgehende Massnahmen, wie die weitere Ausdehnung der Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche, entsprechen nicht dem Verfassungsauftrag und sind dementsprechend zu präzisieren (vgl.S. 36).
3	Bauernverband	Soll die in der Verfassung verankerte Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr umgesetzt werden, kann mittelfristig nicht auf eine Fortführung der aktuellen finanziellen Förderung verzichtet werden. Auch die weitere Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Fläche erachten wir als dringend notwendig. Die im Vernehmlassungsbericht nur wenigen Seiten zu diesem Thema schlagen nichts anderes vor, als dass das bestehende Instrumentarium zur Förderung eines flächendeckenden Schienengüterverkehrs weiter abgebaut werden soll, und die vorhandenen Rechtsgrundlagen im Gütertransportgesetz ganz gestrichen wird. Es soll in Zukunft alleine den Bahnunternehmen überlassen werden, ob und wie weit sie noch eine flächendeckende Versorgung sicherstellen wollen. Dieser Vorschlag wird vom Bauernverband in aller Deutlichkeit abgelehnt. Es ist für uns klar, dass auch beim nationalen Netzbetrieb ökonomisch Aspekte nicht ausser Acht gelassen werden dürfen. Wenn aber einerseits Milliarden für den internationalen Güterverkehr bereitgestellt werden, ist es für die ländlichen Kantone und Regionen nicht akzeptabel, wenn im Gegenzug der Service Public im Inland abgebaut wird, auf den verschiedene Branchen (nicht nur die Landwirtschaft), angewiesen sind. Wir fordern deshalb auch für das Inland ein langfristiges Gesamtkonzept, mit welchen organisatorischen und finanziellen Massnahmen in Zukunft ein attraktives, flächendeckendes Angebot im nationalen Bahngüterverkehr gewährleistet werden soll. Dabei geht es uns primär um den Erhalt der heute noch vorhandenen Infrastruktur. Nachdem 2006 im Rahmen des Programms „Fokus“ eine ganze Anzahl von Bedienungspunkten geschlossen wurde - was nicht ohne Auswirkungen auf die Landwirtschaft blieb - ist das nun noch vorhandene Netz zu erhalten. Den Vorschlag des Vernehmlassungsberichtes, die in Art. 8 Gütertransportgesetz vorhandene gesetzliche Grundlage für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Fläche zu streichen, lehnt der Bauernverband deshalb in aller Deutlichkeit ab.
3	CP	Oui et non; la promotion financière ne conduit pas au but, c'est un élément nécessaire mais non suffisant pour atteindre le but. Quant à subventionner le rail pour le transport de marchandises en surface, si cela signifie le trafic interne, c'est déjà le cas, et aucune amélioration n'est constatée, bien au contraire, il n'est donc pas nécessaire d'en rajouter!
3	SGB	Ja, auch die Subvention für den Inlandverkehr. Bei den heutigen ungleichen Bedingungen ist die Schiene finanziell immer im Nachteil, Verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitisch aber vorteilhaft. Die Politik muss dafür sorgen, dass hier nicht weiter abgebaut wird. Der Widerstand gegen Abbaupläne von SBB-Cargo hat in jüngster Vergangenheit gezeigt, wie gross das Interesse der Wirtschaft an einem funktionierenden Schienengüterverkehr ist. Wir befürworten Betriebsbeiträge, Trassenverbilligung und Investitionshilfen bei Terminals.
3	transfair	Die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs ist ebenso zwingend wie die Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Leider setzt aber der Bund hier zum Teil sehr widersprüchliche Zeichen, so z.B. mit dem Abbau der Trassenverbilligungen im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Denn damit trägt er direkt zur Kannibalisierung im Bahngüterverkehr bei, indem er den EWLV gegenüber dem Ganzzugs- und Rola-Verkehr benachteiligt, anstatt diesen für den Binnengüterverkehr sehr wichtigen EWLV zu stärken. Es ist hier anzumerken, dass vom Volk unter der Verlagerung nicht nur der transitierende Güterverkehr verstanden wird, sondern auch der Binnen-Güterverkehr. Entsprechend ist er in den Verlagerungsauftrag zu implementieren.
3	Travail.Suisse	Oui.
4	Alpen-Initiative	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

	VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umweltschutz; WWF; pro natura	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 Zielerreichung bei anfänglich kleinerer finanzieller Belastung des Strassentransports ermöglichen. In der Fläche kann eine Subventionierung im Sinne der Aufrechterhaltung des Service public sinnvoll sein.
4	SBB	Ja. Wir betrachten die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs als zielführend. Einen Ausbau der Subventionierung des Wagenladungsverkehrs in der Fläche erachten wir unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (LSVA auf endgültiger Höhe, 40-t-Umte, Nacht- und Sonntagsfahrverbot) für nicht notwendig. Insbesondere dank der Umsetzung des Fokus-Projektes von SBB Cargo konnte die Wirtschaftlichkeit des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz deutlich verbessert werden. Zentral für die Wirtschaftlichkeit des WLV-Angebotes sind auch stabile finanzielle Rahmenbedingungen von Seiten der Infrastruktur. Die SBB erachtet es insbesondere für zwingend, dass die Rangiergebühren auf dem heutigen Niveau verharren und die ungedeckten Kosten der Rangieranlagen weiterhin über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund finanziert werden können.
4	BLS	Ja. Die Fortführung der finanziellen Förderung ist nur zu begrüssen und kann vollumfänglich unterstützt werden. Dass dies eine geeignete Massnahme ist, ist an Hand der gemachten Erfahrungen und erzielten Resultate ersichtlich. Die Subventionierung in der Fläche sollte nicht über das heutige Ausmass hinausgehen. Über eine vernünftige Trassenpreisgestaltung, so wie wir dies in der Stellungnahme erwähnt haben, ist das ein Schritt in die richtige Richtung und es könnte sich eventuell eine spezielle Binnenverkehrssubvention sogar erübrigen. "Gute" Trassenpreise hätten auch entsprechend positive Auswirkungen auf die Transit-, Import- und Export-Verkehre.
4	SEV	Absolut. Die Unterstützung des Schienengüterverkehrs ist zwingend, damit die vom Volk beschlossene Verlagerung umgesetzt werden kann. Die finanzielle Förderung ist enorm wichtig in der Übergangsphase, bis der Gotthardbasistunnel in Betrieb geht. Die Verlagerung ist ein kontinuierlicher Prozess, der nicht durch kurzfristige finanzielle Einwände gestoppt werden darf. Der Strassengüterverkehr geniesst immer noch klare Vorteile, dank der finanziellen Förderung der Schiene können einigermaßen gleich lange Spiesse geschaffen werden. Wir sind aber sicher, dass dank den geplanten Massnahmen die finanzielle Förderung nicht ewig auf diesem Niveau bleiben muss. Für den SEV gehört der Wagenladungsverkehr zum Service public. Wir finden es nach wie vor falsch die Trassenpreisverbilligung 2008 auslaufen zu lassen. Damit wird der inländische Güterverkehr verteuert und seine Förderung mit dem Abbau von Zugangspunkten mit Füssen getreten. Für die Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche fordern wir eine gesetzliche Grundlage, die parallel zur Güterverkehrsvorlage erarbeitet und beraten werden soll. Der Binnengüterverkehr muss finanziell unterstützt werden, als Massnahmen dazu kommen Trassenpreisverbilligungen, Subventionierung des WLV und eine Unterstützung im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit SBB Cargo in Frage. Die vorliegende Vorlage zeigt die Ungleichbehandlung zwischen Transitverkehr und Binnengüterverkehr sehr schön auf. Der Gesetzgeber muss hier etwas Fairness schaffen. Auch im Inland ist noch Verlagerungspotential auszumachen. Es grenzt an Diskriminierung, wenn man von im Transit tätigen Unternehmungen die Umstellung der Logistik auf die Bahn fordert und fördert, aber im Inland keine Anstrengungen unternimmt, um noch mehr Güter per Bahn zu transportieren. Die Schweiz verfügt über eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur, diese ist auch für den Binnengüterverkehr auszulasten.
4	IGöV	Ja, natürlich immer unter der Voraussetzung, dass der Schienengüterverkehr effizient arbeitet.
4	RAIpin	Die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs ist bezüglich einer griffigen Verlagerungspolitik Strasse - Schiene zwingend. Die Akteure im alpenquerenden begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr haben bereits bewiesen, dass sich durch entsprechende Marketingmassnahmen und Produktionsgewinne die Subventionen pro verlagerte Einheit spürbar reduzieren lassen. Eine weitere, bedeutende Senkung der finanziellen Unterstützung ist jedoch erst durch neue und qualitativ hochstehende Trassenkapazitäten,

		die Flachbahn am Gotthard und zusätzliche Terminals nördlich und südlich der Alpen möglich.
4	Pro Bahn	Pro Bahn unterstützt die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs als wichtige Massnahme zur Erreichung des Verlagerungsziels. Es sollen aber für alle Verkehrsarten (WLV, UKV, RoLa) dieselben Trassenpreise gelten, so dass die Betriebsabteilungen an die verschiedenen Verkehre auf derselben (vergleichbaren) Basis gerechnet werden. Noch wichtiger wären aber grundsätzliche Massnahmen (Rahmenbedingungen) zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit. Auf eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche kann verzichtet werden, wenn die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr verbessert werden. Auf jeden Fall dürfen Subventionen nicht an einen einzigen Anbieter ausbezahlt werden (Marktverzerrung).
4	ASTAG	Der Bundesrat hat von einem weitergehenden Verlagerungsauftrag und einer übermässigen Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche Abstand genommen (Antwort auf die Motion Gentil (05.3845)). Dies unterstützen wir! Im Widerspruch dazu steht allerdings das oberste Ziel der Güterverkehrsvorlage, wie es im Bericht des Bundesrates genannt wird. Der Bundesrat will mit der Vorlage die Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs erreichen. Dies betrifft sowohl den alpenquerenden als auch den übrigen Schienengüterverkehr (vgl. Bericht zur Gesetzgebungsvorlage für den Güterverkehr, Seite 36). Damit werden - im Widerspruch zur an anderer Stelle explizit ausgeschlossenen Absicht, den Schienengüterverkehr in der Fläche nicht fördern zu wollen - einer weiteren Ausdehnung der Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche ohne eigentliche Verfassungsgrundlage Tür und Tor geöffnet. Oberstes Ziel der Güterverkehrsvorlage muss indessen die Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs (von Grenze zu Grenze) von der Strasse auf die Schiene bleiben. Die Vorlage ist unseres Erachtens dementsprechend zu präzisieren. Die Verfassung gibt keine Grundlage für eine weitere Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche!
4	ACS strasseschweiz AGVS auto-schweiz	Die Fortführung einer massiven finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs wird auf die Dauer primär aus finanz-, aber auch aus verkehrspolitischer Sicht grundsätzlich als nicht zielführend erachtet. Diese Förderung ist kontinuierlich zu reduzieren, und die hiervor beschriebenen schienenseitigen Handlungsmöglichkeiten sind nicht nur auszuloten, sondern auch so rasch als möglich umzusetzen. Eventualiter spricht man sich für einen einmaligen Zahlungsrahmen aus, wie er laut Variante 1 vorgeschlagen wird. Eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche wird als nicht sinnvoll erachtet und es wird begrüsst, dass der Bundesrat im Vernehmlassungsbericht zur Güterverkehrsvorlage in Analogie zu seiner Antwort auf die Motion Gentil (05.3845) von einem weitergehenden Verlagerungsauftrag und einer übermässigen Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche Abstand nimmt. Die geltende BV liefert keine Grundlage, um den Schienengüterverkehr in der Fläche weiter zu subventionieren.
4	Routiers Suisse	Eine weitere Förderung des Schienenverkehrs ist notwendig. Fördermassnahmen für den Bahngütertransport sollten aber nach der Eröffnung der NEAT nicht mehr notwendig sein. Eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche sehen wir als wenig angebracht.
4	VESTRA; SBV Infrastruktur- Strasse	Einen Zahlungsrahmen für die Jahre 2011 bis 2017 von zwei Milliarden Franken (Variante 1) ist, wie beschrieben, nicht zu verantworten und daher abzulehnen. Sofern ein deutlich höherer Wirkungsgrad mit der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs erzielt werden kann, erachten wir einen Subventionsrahmen von maximal einer Milliarde Franken als oberste Grenze.
4	TCS	Non absolument pas. Seules des mesures concrètes et des investissements ciblés permettent de promouvoir efficacement le transfert du trafic marchandises. Le soutien financier, notamment à l'exploitation, garantit au mieux la survie provisoire du transit ferroviaire des marchandises, au détriment d'autres tâches.
4	VöV	Im Grundsatz ja, weil die Rahmenbedingungen nach wie vor dem Strassengüterverkehr erhebliche Vorteile verschaffen, welche nur längerfristig durch Effizienzsteigerungen im Schienengüterverkehr kompensiert werden können. Von einer neu einzuführenden Förderung des Wagenladungsverkehrs in der Fläche ist aber abzusehen, um nicht Anreize in Richtung der Erhaltung einer falschen Struktur, sprich vor allem der Aufrechterhaltung von Güterverkehrs-Umschlagpunkten mit nur minimalen Tonnagen, zu schaffen.

4	Hupac	<p>Die Fortführung der finanziellen Förderung ist zwingend und zielführend, wenn wir die Verlagerung wollen. Folgende bereits bestehende flankierende Massnahmen sollen auch für die Zukunft abgesichert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen Unterstützung des Schwerverkehrsmanagements Förderung mittels Betriebsbeiträgen inkl. Trassenpreisverbilligungen Finanzierung von Terminalinvestitionen <p>Betriebsbeiträge an die Operateure: Die heutigen Kostenstrukturen im alpenquerenden Verkehr führen in der Regel bei jedem Zug ohne Subventionen zu Kostenunterdeckungen, also Verlusten für den Operateur. Der von Hupac geplante, massive Beitrag zur zusätzlichen Verlagerung von Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene setzt ein beträchtliches Mengenwachstum und konsequenterweise eine entsprechende Anzahl von zusätzlichen Zügen voraus.</p> <p>Nur mit der künftigen Aufrechterhaltung der heute geltenden finanziellen Förderungen in absoluten Beträgen wird es möglich sein, die Defizite der bereits fahrenden und in Zukunft geplanten neuen Züge abzudecken. Diese Entwicklung, die bereits seit Jahren im Gang ist, hat zu erfreulichen Reduzierungen der Subventionen pro Sendung und pro Sendungskilometer durch die Schweiz geführt.</p> <p>Trassenpreis-Reform: Hupac fordert die Reform der Trassenpreisfestlegung zugunsten des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr. Das Zugsgewicht darf nicht weiter als vornehmliches, absolut wichtigstes Kriterium für die Trassenpreisfestlegung herangezogen werden. Auch die mangelnde Priorität gegenüber dem Personenverkehr sollte u.a. berücksichtigt werden.</p> <p>Investitionsbeiträge an Terminals: Hupac ist der Ansicht, dass die Investitionsbeiträge an Terminals in der Schweiz und im Ausland über das Jahr 2010 weiter fließen müssen. Ohne die notwendigen Infrastrukturen können die von der Schweiz angestrebten und geplanten Verkehre nicht abgefertigt werden. Engpässe bei Umschlaganlagen bestehen in Norditalien und nördlich der Alpen insbesondere in Deutschland und im Benelux-Raum.</p> <p>Hupac hat in der Vergangenheit die zur Verfügung gestellten Mittel sparsam und sachgerecht eingesetzt und ansehnliche Resultate erzielt; als Beispiele seien die Terminals von Singen und Busto Arsizio-Gallarate erwähnt.</p>
4	Cargo Forum	Nein, wir wollen keine Subventionierung, wir wollen verbesserte Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr.
4	Litra	<p>Unter realpolitischen Gesichtspunkten und mangels Alternativen ist die Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs zeitlich befristet notwendig. Sollte sich wie einleitend ausgeführt, in den EU-Ländern Massnahmen mit Akzent auf mehr eigenwirtschaftliche Überlegungen im Betrieb eines Transitkorridors konkretisieren, könnten sich auch bei uns gewisse Anpassungen aufdrängen. Es kann nicht sein, dass unser Land auf seiner relativ kurzen Schweizer-Strecke des ganzen europäischen Transitkorridors insbesondere die ausländischen Spediteure und Transporteure betrieblich subventioniert, wenn die gleichen Transporte im Ausland tatsächlich eigenwirtschaftliche betrieben werden können.</p> <p>Selbstverständlich unterstützt die Litra schon aus wettbewerbpolitischen Gründen eine Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (zum Beispiel Förderung der Anschlussgleise). Für den UKV im Import/Export wie für den schweizerischen Binnenverkehr sind leistungsfähige Gateways von grosser Bedeutung. Deren Finanzierung ist sicherzustellen.</p>
4	IGLS	Der unbegleitete kombinierte Verkehr hat das grösste Wachstumspotential. Entsprechend müssen die finanziellen Mittel hier konzentriert werden. Für die Übergangsphase bis 2019 ist eine weitere Subventionierung im UKV im bisherigen Rahmen angezeigt.
4	SVI	Solange in Europa der Strassengüterverkehr seine Kosten durch Nichteinhaltung von Vorschriften sowie ungenügender Anlastung von

		<p>verursachenden Kosten tiefhalten kann und die Reorganisation der Bahnen nicht vollumfänglich umgesetzt ist- dies ist ein langer Prozess - muss eine finanzielle Förderung aufrechterhalten werden. Zudem ist die Förderung zur Durchsetzung des verfassungsmässigen Verlagerungsauftrages erforderlich, resp. der Preis für die Umsetzung des Volkswillens. Eine Förderung des Schienengüterverkehrs ist aus den obgenannten Gründen ebenso erforderlich. Da alle alpenquerenden Transporte irgendwo in der Fläche im weitesten Sinn Ziel und Quelle haben ist eine Förderung zumindest für den hausgemachten alpenquerenden Verkehrs sinnvoll. Wie bei der Beantwortung der Frage 3a dargelegt, ist auch eine Förderung des WLV sinnvoll. Jegliche Förderung muss aber zielführend sein und darf nicht dazu führen, dass sie nur dazu dienen, einzelnen Speditions- und Transportunternehmungen ein besonders lukratives Geschäft im alpenquerenden Verkehr zu ermöglichen (Mitnahmeeffekte). Daher ist der Transportmarkt und insbesondere die Empfänger laufend dahingehend zu beobachten, ob die Förderung zielführend ist und nicht dazu führt, dass Leistungen wegen der Förderung nicht ineffizient erbracht werden. Aufgrund der bereits genannten Entwicklungen ist davon auszugehen, dass die Subventionen langfristig wieder abgebaut werden können.</p>
4	Gemeindeverband	<p>Die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs ist auch in Zukunft zwingend, wenn die Verlagerungsziele erreicht werden sollen.</p>
4	StV	<p>Wir begrüssen ausdrücklich die Beibehaltung der Mitfinanzierungsmöglichkeit des Bundes bei Netzerweiterungen und neuen Gleisanschlüssen. In den städtischen Gebieten werden zurzeit viele Anschlussgleise nicht mehr benützt und zurückgebaut. Viele unersetzbare Gleisfurten im Stadtbild verschwinden. Dabei handelt es sich um Verkehrsräume mit hohem Systempotenzial für die Zukunft, auch wenn dies nicht abschliessend bewertbar ist. Bekanntlich steht die derzeitige Kostenstruktur einer Nutzung der städtischen Verbindungs- und Ladegleise in absehbarer Zukunft entgegen.</p> <p>Allein eine planerische Flächensicherung (Richtplanung) kann diese Räume als logistisch bedeutendes Erbe erhalten. Die Massnahme Flächensicherung für geeignete urbane Gleisanschlüsse kostet kurzfristig wenig. Die Massnahme leistet langfristig einen Beitrag zur Ausbreitung des Systems UKV. Bei der Einführung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes gehört sie zum unmittelbaren Umfeld und muss stufengerecht und in einer zweckmässigen Form mitberücksichtigt werden. Die Bedeutung einer rechtzeitigen (planerischen) Sicherung von geeigneten Gleisflächen in Ballungsräumen gilt bei allen vorgeschlagenen Varianten.</p>
4	Weko	<p>Grundsätzlich können die Transportunternehmen auf der Schiene durch finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs ihre Dienstleistung zu niedrigeren Preisen und verbesserter Qualität anbieten. Weil die Preise für Gütertransport auf der Schiene sinken und die Qualität steigt, wird der Transport auf der Schiene im Vergleich zum Transport auf der Strasse attraktiver. Dadurch kann eine Verlagerung des Gütertransportes von der Strasse zur Schiene erwartet werden. Somit wirkt die finanzielle Förderung mit hoher Wahrscheinlichkeit zielführend. Bei den im Bericht vorgeschlagenen Massnahmen der Verlagerungspolitik bevorzugt die Weko diejenigen mit nachhaltiger Wirkung. Solche Massnahmen sind beispielsweise Produktivitätssteigerungen oder einmalige Investitionshilfen bei den Terminalkapazitäten. Bei den anderen Massnahmen besteht ein finanzielles Engagement des Bundes über einen längeren Zeitraum. Beispielsweise kann eine Trassenpreisverbilligung nicht ohne Weiteres ausgesetzt werden. Ebenso wenig sind Abgeltungen ohne Attraktivitätsverlust der Schiene einstellbar. Zwar ist die Abgeltung der Transportunternehmen für ihre ungedeckten Kosten aufgrund des von Bund und Kantonen bestellten Verkehrsangebotes gesetzlich gegeben. Trotzdem scheint der Weko bei gegebener Variantenwahl ein zurückhaltendes finanzielles Engagement der öffentlichen Hand sinnvoll. Denn zurückhaltendes finanzielles Engagement entspräche am ehesten einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung der Güterverkehrslandschaft in der Schweiz. Zu den obigen analoge Überlegungen gelten aus Sicht der Weko auch für die Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche.</p>
4	AFV	<p>Die AFV lehnt die Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche konsequent ab. Die Fläche kann mit der Schiene nicht erschlossen werden, und Güterverkehr ist kein Service Public. Dagegen ist für die in der Verfassung verankerte Verkehrsverlagerung im Alpen transit eine Fortführung der aktuellen finanziellen Förderung zwingend und zielführend. Folgende bereits</p>

		bestehende flankierende Massnahmen sollen auch für die Zukunft abgesichert werden: Förderung mittels Betriebsbeiträgen inkl. Trassenpreisverbilligungen; Unterstützung des Schwerverkehrsmanagements; Finanzierung von Terminalinvestitionen; Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen.
4	Post	Non, il n'y a pas de sens de promouvoir un subventionnement à long terme. Ces sommes devraient plutôt être versées dans l'adaptation du réseau qui permettrait d'augmenter les capacités au niveau des sillons et de garantir au trafic de marchandises de continuer à prospérer.
4	Coop	Ja. Wie in Antwort 3) bereits beschrieben stehen wir, zumindest für eine zu regelnde Übergangszeit (idealerweise bis zum Zeitpunkt einer vollständigen Liberalisierung des Schienenverkehrs) zur Fortführung der Subventionierung des Schienengüterverkehrs. Denn ohne die nötigen infrastrukturellen Anpassungen und die Angleichung der Preise von Strasse und Schiene kann die Güterverkehrsverlagerung nicht umfassend erfolgen. Die Subventionierung des Schienenverkehrs in der Fläche soll dazu dienen die Güterverkehrsverlagerung in der Schweiz ganzheitlich anzugehen und nicht nur auf die Transitachsen zu beschränken.
4	EV	Wenn die Rahmenbedingungen in unserem Sinne geändert werden (s. oben) erübrigen sich Subventionierungen.
4	Migros	Nein. Der Migros-Genossenschafts-Bund lehnt eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche unter den heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ab. Die Attraktivität der Schiene lässt sich nur über Qualitäts- und Strukturverbesserungen sowie über eine rasche und fokussierte Marktliberalisierung steigern.
4	VAP	Nein. Die Subventionierung wird grundsätzlich abgelehnt , stattdessen sollen verbesserte Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr geschaffen werden, welche Subventionen entbehrlich machen.
5	Ouest Rail	Par rapport au trafic combiné non accompagné, la chaussée roulante est nettement moins efficace. La chaussée roulante peut constituer une mesure d'appoint mais ne doit en aucun cas bénéficier d'une promotion de même échelle que le TCNA.
5	USAM	Le Conseil fédéral a renoncé, conformément à sa réponse à la motion Gentil (05.3845), à un mandat de transfert plus étendu et à une promotion excessive du trafic marchandises par le rail sur l'ensemble du territoire suisse, ce que nous soutenons. L'objectif du projet sur le trafic marchandises doit rester le transfert de la route au rail du trafic de transit traversant les Alpes. Il faut en revanche doter le trafic marchandises par le rail sur l'ensemble du territoire suisse d'une plus grande proximité du marché dans le cadre d'autres projets (notamment la réforme ferroviaire II) et par des mesures autres que le subventionnement « arrosoir » (mesures de transfert) qui n'a jusqu'ici pas déployé d'effets substantiels. Cela est d'autant plus nécessaire que, selon les calculs de la Confédération, le rail est en mesure de produire dans le secteur du trafic de marchandises des prestations à un coût plus avantageux que la route et qu'il est donc parfaitement compétitif.
5	Associazione Amici del Parco della Montagna	Per un periodo di transizione, fino all'effettivo funzionamento della borsa dei transiti.
5	Leventina vivibile; Greenpeace Bellinzona	Per un periodo di transizione, fino all'effettivo funzionamento della borsa dei transiti.

Substantieller Ausbau Rollende Landstrasse / Extension substantielle de la chaussée roulante

Erachten Sie einen schnellen und substantiellen Ausbau der Rollenden Landstrasse als zielführende Verlagerungsmassnahme?
 Considérez-vous qu'une extension rapide et substantielle de la chaussée roulante est une mesure propre à atteindre l'objectif de transfert?

Kategorie	Verfasser Auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
1	Köv AG, AI, AR; BL, BS; BE; FR, JU, GL, LU, NW, OW, SH, SZ, SG, SO, TG	Nein. Eine Rollende Landstrasse verhindert oder bremst somit die Anpassungen in die Logistikkette. Wir lehnen deshalb einen substantiellen Ausbau der RoLa ab. Die RoLa ist und bleibt ein Ergänzungsangebot. Die knappen Trassenkapazitäten dürfen nicht für ein System eingesetzt werden, das bei halber Nutzlast die dreifache Subvention benötigt, das im Wagenunterhalt vier Mal so teuer ist wie der UKV und nur eine Verlagerung auf der kurzen Strecke durch die Schweiz ergibt. Wir können einen Ausbau der RoLa höchstens als (befristete) Flankierung zur Alpentransitbörse akzeptieren.
1	GE	Oui, elle peut être un complément utile de nature à rendre le projet plus attractif.
1	NE	Non. Par rapport au trafic combiné non accompagné (TCNA), la chaussée roulante est nettement moins efficace. La chaussée roulante peut constituer une mesure d'appoint mais ne doit en aucun cas bénéficier d'une promotion de même échelle que le TCNA.
1	TI	Non sosteniamo la promozione generalizzata e sistematica del traffico ferroviario accompagnato (autostrada viaggiante) per motivi economici, di uso razionale delle capacità ferroviarie e in relazione alla problematica della realizzazione dei terminali. Possono essere considerate solo soluzioni limitate e di carattere transitorio.
1	UR	Die RoLa ist eine wichtige Ergänzung des UKV und vorderhand kann darauf nicht verzichtet werden. Ein rascher und starker Ausbau der RoLa ist aus unserer Sicht aber keine nachhaltige Strategie für die Verkehrsverlagerung. Unseres Erachtens ist es höchst unrealistisch, dass ein Unternehmen die RoLa eigenwirtschaftlich betreiben kann und letztlich werden die Kosten wieder auf die öffentliche Hand zurück fallen.
1	VD	Non. La "chaussée roulante" est une solution transitoire qui retarde les adaptations de la chaîne logistique. C'est pourquoi nous sommes défavorables à un développement substantiel de la chaussée roulante. La chaussée roulante est et reste une offre complémentaire. Les capacités limitées des sillons ne doivent pas être utilisées pour un système nécessitant pour la moitié de la charge utile le triple de subvention, quatre fois plus coûteux dans l'entretien des wagons que le transport combiné non accompagné et n'assurant un transfert que sur de courts tronçons à travers la Suisse. Nous pouvons tout au plus accepter un développement de la chaussée roulante comme une mesure d'accompagnement limitée dans le temps.
1	VS	Non. La "chaussée roulante" est une solution transitoire et complémentaire simple ne nécessitant pas de grandes infrastructures pour les terminaux et la logistique. La poursuite de son développement demeure une mesure d'accompagnement utile pour atteindre l'objectif global poursuivi.
1	ZG	Nein. Die "rollende Landstrasse (Rola)" bindet viel Trassenkapazität bei der Bahn mit relativ schlecht ausgelasteten Zügen. Sie kann dazu führen, dass Personenverkehr auf die Strasse verlagert wird, was nicht erwünscht ist. Sie ist sehr ineffizient (viel Tara, schlechte Laderaumauslastung) und bringt über die Transportlänge (Tonnenkilometer) europaweit betrachtet einen wesentlich geringeren

		Verlagerungseffekt als der unbegleitete Güterverkehr. Das Rollmaterial und die Verladerampen sind spezifische Einrichtungen mit langer Lebensdauer, die nicht flexibel eingesetzt werden können.
1	ZH	Den substanziellen Ausbau der rollenden Landstrasse, wie in den Varianten 1 und 3 vorgeschlagen, lehnen wir ab. Die Rollende Landstrasse ist ineffizient. Sie beansprucht mit ihrer vergleichsweise tiefen Nutzlast zusätzliche Trassenkapazitäten, um die gleiche Wirkung wie der unbegleitete Verkehr zu erzielen.
1	RKGK GR	Die Rola ist eine wichtige Ergänzung des ukV und vorderhand kann darauf nicht verzichtet werden. Ein rascher und starker Ausbau der RoLa ist aus unserer Sicht aber keine nachhaltige Strategie für die Verkehrsverlagerung. Unserers Erachtens ist es höchst unrealistisch, dass ein Unternehmen die RoLa eigenwirtschaftlich betreiben kann und letztlich werden die Kosten wieder auf die öffentliche Hand zurück fallen.
2	CVP/PDC	Le PDC refuse l'extension substantielle de la chaussée roulante. Cette mesure doit rester une offre complémentaire pour le trafic combiné. Nous partageons l'avis émis dans le rapport à la page 97 selon lequel l'augmentation de l'offre de chaussée roulant « ne constitue qu'une solution isolée (...) ». L'accent doit continuer d'être mis sur l'encouragement du trafic combiné non-accompagné.
2	EVP	Die rollende Landstrasse ist nur eine Notlösung, und nicht einmal eine Gute. Die gesetzlichen und wirtschaftlichen Randbedingungen sind so zu verändern, dass der Gütertransit durch die Alpen und auch über die grossen europäischen Transportwege auf der Schiene und zwar in Form des unbegleiteten Container-Verkehrs von Grossterminal zu Grossterminal geführt wird. Rollende Landstrasse ist ökologisch, aber auch wirtschaftlich wenig sinnvoll und nur so lange zu fördern, als nicht bessere und grundsätzlichere Problemlösungen möglich sind.
2	FDP/PRD	La chaussée roulante est un instrument contesté par les transporteurs et la clientèle en est peu friande. De plus, son bilan environnemental est contesté. Ce sont enfin les importants montants qui devront être investis pour la construction de terminaux qui rendent cette variante complémentaire peu attrayante. Elle ne représente actuellement qu'une part minime du trafic combiné traversant la Suisse. Il convient de s'interroger s'il fait sens d'agir afin de modifier cette réalité. En soutenant une telle variante, la Suisse émettrait un mauvais signal vers l'extérieur. Il est à relever que l'entreprise CFF Cargo a également exprimé son scepticisme concernant cet instrument, notamment en raison des pertes de capacité au niveau des marchandises effectivement transportées. Le PRD s'oppose par conséquent à cette variante complémentaire.
2	Grüne Partei	Die Rola erleichtert die Einführung der Alpentransitbörse. Sie sollte aber nur soweit ausgebaut werden, als Schienenkapazitäten und Nachfrage vorhanden sind.
2	PLS	Non, en aucun cas, la chaussée roulante doit mourir de sa belle mort et être remplacée par le transport combiné non accompagné.
2	SPS	Einen massvollen Ausbau der ROLA im Sinne der Ergänzung des Verlagerungsprozesses, um die Zahl 650'000 Fahrten bis 2009 zu erreichen, unterstützt die SP, falls dies volkswirtschaftlich Sinn macht.
2	SVP	RoLa-Ausbau: ineffizienter, kostspieliger, umweltpolitischer Sündenfall. Der in der dritten Variante vorgeschlagene Ausbau der Rollenden Landstrasse (RoLa) ist ebenfalls abzulehnen. Selbst die Vernehmlassungsvorlage lässt keinen Zweifel daran, dass die RoLa die ineffizienteste und teuerste Massnahme ist, um Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Trotzdem wird eine Vervierfachung des Angebotes (bis zu 400'000 Stellplätze) verlangt. Zusätzlich gilt es zu beachten, dass der heutige Kombinierte Verkehr durch die Schweiz zu 85 Prozent aus dem unbegleitenden kombinierten Verkehr (UKV) und nur zu 15 Prozent aus der RoLa besteht. Eine Abkehr von dieser Ausgangslage würde zusätzliche, immense finanzielle Mittel benötigen und ist auch aus umweltpolitischer Sicht mehr als fragwürdig. Im Vernehmlassungsbericht wird diesbezüglich auch angemerkt, dass mit einem RoLa-Zug 30 Prozent mehr an unproduktiver Masse transportiert wird, als im unbegleitenden kombinierten Verkehr. Kein Wunder ist die Akzeptanz der RoLa sehr gering. Eine Marktnachfrage besteht nicht und wird auch nicht durch eine strassenseitige Kontingentierung gefördert werden können. Darüber hinaus ist bei einer ganzheitlichen Betrachtung, die RoLa auf gewissen Strecken umweltschädlicher als der reine Strassentransport. Im Vergleich zum

		unbegleitenden kombinierten Verkehr benötigt die RoLa heute schon dreimal mehr Subventionen - ein Ausbau der RoLa würde für die Schweiz damit zum finanzpolitischen Abenteuer.
3	Bauernverband	Nein, sowohl ökonomische als auch ökologische Gründe sprechen dagegen. Oberste Priorität muss der unbegleitete Güterverkehr (Container) geniessen. Für grosse Strecken die Bahn, für die Feinverteilung die Camions.
3	CP	Non, en aucun cas, la chaussée roulante ne doit être envisagée que comme un élément secondaire du transfert de marchandises de la route au rail en soutien complémentaire au développement du transport combiné non accompagné.
3	economiesuisse	Zwei Aussagen, die den Grundtenor der Meinungen unserer Mitglieder widerspiegeln: „Die RoLa gehört zum System Strasse und verhindert damit die nachhaltige Verlagerung auf die Schiene. Daneben ist sie ineffizient (Tara), teuer und kapazitätsfressend“ (CargoForum Schweiz). „Le prix de la „Chaussée roulante“ proposée par cette solution est bien trop élevée pour le bénéfice qui pourrait en être tirée de l'utilisation qui en sera réellement faite. » (Chambre de commerce de d'industrie de Genève CCIG).
3	SGB	Nein. Die Rola soll Ergänzungsangebot bleiben, aber nicht mehr.
3	transfair	Die Rola untergräbt den Geist des Alpenschutzartikels, da der Verkehr nicht wirklich von der Strasse auf die Schiene verlagert wird. Die Rola soll nur ein reines Ergänzungsangebot zum UKV bilden, da sie ökonomisch, operativ und ökologisch in der angestrebten Grösse unter Variante 3 nicht sinnvoll ist und damit keine nachhaltige Verlagerung erreicht werden kann.
3	Travail.Suisse	Non.
4	Alpen-Initiative VCS; WWF; Greenpeace; pro natura	Die Rola erleichtert die Einführung der Alpentransitbörse. Sie sollte aber nur soweit ausgebaut werden, als Schienenkapazitäten und Nachfrage vorhanden sind.
4	SBB	Die SBB lehnt einen schnellen und substantiellen RoLa-Ausbau entschieden ab, und zwar aus folgenden Gründen: Der rasche RoLa-Ausbau stellt keine zielführende Verlagerungsmassnahme dar: Die bisherigen Untersuchungen der SBB haben gezeigt, dass ein Angebot von 400'000 LKW Stellplätzen mit der existierenden Infrastruktur (inkl. Lötschbergbasistunnel) und unter Beibehaltung des geplanten Personenverkehrsangebots nicht realisiert werden kann. Generell stehen mittel- bis langfristig kaum zusätzliche Trassenkapazitäten für einen Ausbau zur Verfügung. Ein Ausbau eines spezifischen Güterverkehrsprodukts reduziert zwangsläufig die Kapazität für ein anderes Produkt. Die SBB betrachtet die zur Diskussion stehenden Fahrzeiten für einen vertakteten RoLa-Verkehr unter den heutigen Voraussetzungen für unrealistisch. Das in der Vorlage beschriebene vertaktete Güterverkehrskonzept setzt bezüglich verschiedener Trassenparametern realitätsferne Vorgaben (Fahrzeiten, Traktionskonzepte, Haltepunkte, etc.). Der Verlagerungseffekt auf die Schiene ist bei der RoLa lokal beschränkt. Die Transportlogistik basiert weiterhin auf Strassenfahrzeugen; eine grundsätzliche Neuorientierung auf Basis des Schienenverkehrs bleibt aus. Gleichzeitig absorbiert der Transport von Lastwagen erhebliche Kapazitäten auf dem alpenquerenden Schienensystem, welche ansonsten für die Entwicklung anderer Verkehrsarten zur Verfügung stünden. Dies wiegt umso schwerer, als ein RoLa-Zug bei gleicher Trassenbelegung 19 Stellplätze, ein Zug des kombinierten Ladungsverkehrs jedoch 40 Containereinheiten transportieren kann. Vor diesem Hintergrund ist die RoLa auch in Zukunft lediglich als ergänzendes Instrument zur kurzfristigen Verlagerung von ganzen Lastenzügen auf die Schiene weiterzuführen.
4	BLS	Nur bedingt. Wir betrachten einen schnellen und substantiellen Ausbau der RA nicht als geeignete Massnahme. Die RA ist ein "Ergänzungsangebot" und wird es auch bleiben. Bei einer zu starken Förderung könnte sich das kontraproduktiv auf die übrigen Verkehre auswirken und wäre demzufolge nicht zielführend. Eine sukzessive Erhöhung des Angebots auf nicht wesentlich mehr als 200'000

		Stellplätze und im Rahmen vernünftiger Relationen (nicht nur Grenze - Grenze), kann hingegen unterstützt werden. Begrüssenswert ist auch ein Ausschreibungsverfahren. Sinn macht bestimmt eine Auftragserteilung über ein längere Zeitdauer, die Investitionen möglich machen.
4	SEV	Nein. Der Ausbau der Rola ist nicht effizient und kann daher nur als vorübergehendes flankierendes Instrument eingesetzt werden. Die Rola hat gravierende Nachteile: Das Gewicht der Lastwagen muss zusätzlich transportiert werden. Die Belastung der Infrastruktur ist höher. Zudem ist eine Trasse mit einem WLV- oder UKV-Zug besser genutzt als mit einem Rola-Zug. Da die Kapazitäten enorm knapp sind, ist auf einen grösseren Ausbau der Rola zu verzichten. Die heute ca. 130'000 Sendungen sollten maximal um 50% erhöht werden. Auf keinen Fall darf die Rola ausgebaut werden, wenn damit Trassen belegt werden, die für den UKV oder den WLV benötigt werden. Die Rola ist ein Instrument für die Strassentransporteure. Vor und nach der Schweiz wird wieder auf der Strasse gefahren. Das Ziel ist aber die Verlagerung der Güter vom Start ans Ziel.
4	IGöV	Nein. Die RoLa ist höchstens eine vorübergehende Notmassnahme. Gefördert werden müssen der UKV und der WLV.
4	RAlpin	<p>RAlpin erachtet einen schnellen und substantiellen Ausbau des begleiteten kombinierten Verkehrs gemäss Variante 3 (400'000 Stellplätze) als unrealistisch, weil weder genügend Trassen noch ausreichende Terminalkapazitäten in absehbarer Zeit verfügbar sind oder geschaffen werden können. Zudem muss die Wirtschaftlichkeit dieser Variante in Frage gestellt werden.</p> <p>Obwohl RAlpin ein möglicher Operateur der auf 400'000 Strassensendungen ausgebauten Rollenden Autobahn gemäss Variante 3 sein könnte, spricht sich das Unternehmen gegen diese extreme und nicht realisierbare Verkehrsverlagerung auf den begleiteten kombinierten Verkehr zwischen Basel und den Räumen Chiasso/Domodossola aus. RAlpin bezweifelt, dass dazu in absehbarer Zeit genügend Verladeterminals und Bahntrassen zur Verfügung stehen. Effiziente Terminals mit hohem Verladepotenzial benötigen viel Land, bringen umweltbelastenden Lastwagenverkehr in siedlungsdichte Regionen und stossen daher regionalpolitisch auf kaum überwindbaren Widerstand. Die bei einer verkürzten Strecke Grenze-Grenze entsprechend kürzeren Ruhezeit für die Chauffeure würde zudem ein zentrales Verkaufsargument vollständig entkräften.</p>
4	Pro Bahn	Pro Bahn lehnt den substantiellen Ausbau der RoLa ab. Eine solche Massnahme gefährdet den übrigen Schienengüterverkehr und ist in keiner Weise nachhaltig und zukunftsgerichtet. Die RoLa sollte als Ergänzungsmassnahme ungefähr auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden. Allenfalls ist ein leichter Ausbau ins Auge zu fassen, welcher aber die bestehenden WLV- und UKV-Verkehre keinesfalls konkurrenzieren darf.
4	ASTAG	Nein. Ein Ausbau der RoLa wäre ein finanzpolitisches Abenteuer ohne Marktakzeptanz. Daran würde auch der in der dritten Variante vorgeschlagene beschleunigte Ausbau der Rollenden Landstrasse (RoLa) kaum etwas ändern. Weder die Transportwirtschaft noch die Logistikbranche zählen die RoLa in ihren Abläufen zum Strassentransport. Ein Verladen von Lastwagen auf die RoLa wird logistisch als Wechsel des Verkehrsträgers betrachtet. Der Zwang zum Umsteigen käme einem radikalen Paradigmenwechsel gleich, den sowohl die europäische Transportwirtschaft wie auch die Europäische Union selbst kaum unterstützen werden. Die Akzeptanz der RoLa erachten wir als sehr gering. Eine Marktnachfrage besteht nicht und wird auch nicht durch eine strassenseitige Kontingentierung gefördert werden können. Eher wird der Strassentransport neue Wege über Ausweichrouten im benachbarten Ausland suchen, was umweltpolitisch wiederum keinen Sinn macht. Vor allem ist die als zwingend dargestellte Verknüpfung des RoLa-Ausbaus mit der Beschränkung der Strassenkapazität fragwürdig. Dies würde eine nochmalige und zusätzliche Benachteiligung des Binnenverkehrs mit sich bringen. Denn der Binnenverkehr wäre unmittelbar und stärker von der Verteuerung der Transporte betroffen, falls die Alpentransitbörse eingeführt würde. Zumindest aber würde er- im Falle einer reinen Kontingentierung - stark unter den Einschränkungen leiden, ohne dass er von einer RoLa für den Transit profitieren könnte. Diese zusätzliche Diskriminierung durch eine Kurz-RoLa für den Binnenverkehr auffangen zu wollen, macht wiederum aus ökonomischen wie ökologischen Gründen keinen Sinn. Eine RoLa im Binnenverkehr macht höchstens als Notszenario

		bei kurzfristigen Sperrungen Sinn, verursacht der schweizerischen Volkswirtschaft aber vor allem zusätzliche Kosten. Andererseits ist der Ausbau der RoLa, darauf eine freiwillige Nutzung des neuen Angebotes setzt, mit grossen Risiken verbunden. Wir teilen die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bisher immer ins Feld geführten Befürchtungen, dass eine ausgebaute RoLa betriebswirtschaftlich nie kostendeckend wird betrieben werden können. Der Ausbau der RoLa würde damit für die Schweiz zu einem finanzpolitischen Abenteuer. Die weitere Begründung verweisen wir auf unsere ausführliche Stellungnahme.
4	ACS; AGVS; strasseschweiz auto-schweiz	Ein schneller und substanzieller Ausbau der Rola wird als nicht zielführende Verlagerungsmassnahme abgelehnt. Ein derartiger Rola-Ausbau stellt ein finanzpolitisches Abenteuer ohne jegliche Marktakzeptanz dar.
4	RoutiersSuisse	Der Ausbau der RoLa kann nur kurzfristige Erfolge bringen. Es ist wenig sinnvoll, Transportkapazitäten der Bahn mit Transport von Strassenfahrzeugen zu vergeuden. Dazu kommt, dass mit jedem Fahrzeug ein Chauffeur mitfährt. Die RoLa ist weder für Versender noch für Transporteure rentabel. Die Kapazitäten sollten besser für UKV genutzt werden.
4	VESTRA; SBV Infrastruktur- Strasse	Dieser Massnahme fehlt die nötige internationale Akzeptanz seitens der Transportbranche. Zudem verfügt diese Transportform im Vergleich zu anderen Gütertransportformen über ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis. Hinzu kommt, dass die RoLa keine nachhaltige zukunftsgerichtete Lösung darstellt.
4	TCS	Non. La chaussée roulante n'est pas une solution efficace, car elle entraîne une perte de 50 % de la charge utile par rapport au transport combiné non accompagné. De plus, elle n'appelle pas les mêmes adaptations structurelles que le TCNA, qui constitue clairement la priorité de ce projet de transfert.
4	VöV	Ja, aber nur in vernünftigen und nicht in maximalem Ausmass. Begründungen: Die Rollende Landstrasse ist wie im Bericht ausgeführt eine Transportart, die kurzfristige Verlagerungseffekte in spürbarem Ausmass möglich macht. Der VöV empfiehlt daher, die Kapazitäten nur bei Marktbedarf zu erhöhen. Es sollen keine falschen Signale gesetzt werden, die eine Strukturveränderung des Lastwagengewerbes in die Richtung eines effektiveren UKV verzögern. Die RoLa als Ergänzungsprodukt hat, wie teilweise im Bericht ausgeführt, wesentliche systemimmanente Mängel, zum Beispiel: Im Verhältnis von Netto- und Taragewichten ist die RoLa eine dem UKV oder dem WLW deutlich unterlegene Transportart. Die RoLa erfordert mit ihrer diffizilen Wagentechnik und vor allem den kleinen Laufrädern (Heissläufergefahr) verhältnismässig hohe Produktionskosten und ein beträchtliches Risiko für Betriebserschwerungen oder gar Betriebsstörungen. Die RoLa nimmt heute die Lastwagen grenznah auf und gibt sie grenznah wieder an die Strasse ab. Bei steigenden Zahlen von RoLa-Lastwagen ist mit wachsendem Widerstand in den Regionen unmittelbar um die Verlade- und Entladeterminals zu rechnen. Dies wird vor allem auf Strecken innerhalb des Alpengebietes der Fall sein. Wir halten deshalb die Annahme, die auf der RoLa zusätzlich hunderttausendfach transportierten Fahrzeuge könnten problemlos z.B. in Domodossola wieder auf die Strasse geschickt werden, für allzu kühn. Der VöV sieht aus diesen Gründen eine Erhöhung der jährlichen RoLa-Kapazität nur bis zu einer maximalen Höhe von ca. 200'000 Fahrzeugen als sinnvoll an. Die Finanzierung und die Trassenplanung der RoLa dürfen effektivere Verkehrsarten nicht kannibalisieren oder verdrängen. Alternativ zum Vorhaben, bis zu 400'000 RoLa-Stellplätze anzubieten, ist eher zu prüfen, ob der Verlad von Aufliegern, als Teil des UKV, nicht durch zusätzliche technische und organisatorische Innovationen erleichtert werden soll. Hierzu wären Mittel vor allem für die folgenden beiden Massnahmen bereitzustellen: Entwicklung vereinfachter und schnellerer Umschlagstechniken, auch für Auflieger ohne spezifische Kombiverkehrsausrüstung Errichtung spezieller Auflieger-Verladeterminals direkt in oder an der Peripherie der grossen Wirtschaftszentren im Norden und Süden der Schweiz (Randstad/NL, Rhein-Ruhr- Gebiet/D, Milano/I und Turin/I). Eine massive Erhöhung der RoLa-Kapazitäten, nur schon im Umfang von weiteren 100'000 Stellplätzen pro Jahr, bedingt wegen der betrieblichen Risiken einen gegenüber dem heutigen Ausbau gesteigerten Anteil der Doppelspur im Lötschberg-Basistunnel.

4	Hupac	<p>Nein. Folgende Gründe führen uns zu dieser negativen Stellungnahme:</p> <p>Konzeptidee: Die Rola durch die Schweiz ist als kurzdistanziger Verkehr Grenze-Grenze angedacht und nicht wie der von Hupac (und der EU) geforderte unbegleitete kombinierter Verkehr von Wirtschaftsraum zu Wirtschaftsraum.</p> <p>Angebot: Wegen des Grenze-Grenze-Verkehrs handelt es sich um ein vornehmlich nationales Angebot.</p> <p>Mittlere Bahntransport-Distanz:</p> <p>Die mittlere Bahntransport-Distanz beläuft sich bei der Rollenden Autobahn von Grenze zu Grenze auf rund 300 km, während sie beim unbegleiteten kombinierten Verkehr etwa bei 750 km liegt. Aus ökologischer Sicht und der Verkehrsoptik der EU ist der Ausbau der Rola durch die Schweiz abzulehnen.</p> <p>Netto-Nutzlast pro Zugseinheit von 600 m: Die Netto-Nutzlast der Rollenden Autobahn macht für einen Zug von 600 m Länge nur gut die Hälfte, nämlich ca. 600 t, aus, gegenüber einem UKV-Zug, wo die Netto-Nutzlast 1100 t erreicht wird. Die knappen Trassen werden suboptimal genutzt.</p> <p>Unterhaltskosten pro Waggon: Die Unterhaltskosten des Rollmaterials insbesondere für die kleinen Räder und Kunststoffbremsen der Rollenden Autobahn fallen gegenüber den Tragwagen des UKV etwa drei bis viermal höher aus.</p> <p>Investitionskosten pro Bahnwaggon: Die Investitionskosten für einen tiefliegenden Niederflur-Tragwagen der Rollenden Autobahn sind mehr als doppelt so hoch wie für einen Tragwaggon für den UKV.</p> <p>Fördermittel pro Sendung oder Sendungskilometer in der Schweiz: Die Rollende Autobahn braucht in der Schweiz fast dreimal soviel Fördermittel pro Sendung oder Sendungskilometer wie der unbegleitete kombinierte Verkehr. Die knappen Bundesmittel müssen unserer Ansicht nach möglichst optimal eingesetzt werden.</p> <p>Die Rollende Autobahn sollte deshalb weiterhin als Ergänzungsangebot zum UKV geführt werden, unter dem Motto "So viel UKV wie möglich - so wenig Rola wie nötig".</p>
4	Cargo Forum	Nein.
4	Litra	Nein.
4	IGLS	Die rollende Autobahn darf nur ein Ergänzungsangebot sein. Die Kapazität ist weit geringer als beim UKV. Die Investitions- und Unterhaltskosten weit höher. Die Trassebelegung zur Kapazität und Kosten unverhältnismässig. Der Transit-Güterverkehr hat sich auf die UKV zu konzentrieren.
4	SVI	Nein, weil dadurch LKW Verkehr nur von Grenze zu Grenze auf die Bahn verlagert wird und sich Transporteure und verladende Wirtschaft nicht langfristig umorganisieren müssen (keine nachhaltige Verlagerung). Dies kann zur Folge haben, dass bei geringsten Schwierigkeiten die LKW wieder auf die Strasse drängen. Zudem werden teure neu geschaffene Kapazitäten ineffizient genutzt. Zudem muss gerade bei der Rola der ausländische Streckenanteil - heute Freiburg i.Br. - Basel und Domodossola-Novara - subventioniert werden, weil dort eine Maut fehlt oder kein wesentlicher Kostenfaktor darstellt.
4	Weko	Die Rola bietet Strassentransportunternehmen gewisse Vorteile. Strassentransportunternehmen brauchen keine speziellen Anforderungen zu genügen und keine Investitionen zu tätigen. Im Weiteren gelten die Einschränkungen wie Nacht- und Sonntagsfahrverbot beim Bahntransport nicht. Überdies können die Fahrer die Zeit während dem Bahntransport als Ruhezeit nutzen. Diese Vorteile machen die Rola für Strassentransportunternehmen attraktiv. Somit ist durch die Rola eine verlagernde Wirkung von der Strasse weg denkbar. Die Weko erachtet das Verlagerungskonzept Rola als ansprechend. Mit der im Bericht vorgeschlagenen Ausschreibung der Rola erfolgt deren Betrieb durch private Unternehmen. Diese beziehungsweise dieses Unternehmen tritt dann als weitere Wettbewerberin zum reinen Schienen- und Strassengütertransport im Markt auf. Es ist möglich, dass diese zusätzliche Konkurrenz den Wettbewerb auf dem Gütertransportmarkt verstärkt. Zudem bedeutet eine gestiegene Anzahl Wettbewerber in einem Markt grundsätzlich mehr Wahlmöglichkeiten für die Marktgegenseite. Vor allem, wenn es sich, wie in diesem Fall, um das von den bisherigen Gütertransportmöglichkeiten differenzierte "Gut"

		kombinierter Verkehr handelt. Trotz diesen potenziell positiven Eigenschaften empfiehlt die Wettbewerbskommission abzuklären, ob das Konzept Rola wettbewerbsintensivierend ist oder nicht vielmehr ruinös.
4	AFV	Nein, unsere ablehnende Haltung beruht auf folgenden Gründen: Die Rola widerspricht als Kurzstanz-Lösung dem EU-Konzept; bleibt auf Verkehr von Grenze zu Grenze beschränkt; verfügt über ungenügende mittlere Bahntransport-Distanz; erfordert höhere Investitionskosten pro Bahnwaggon; bringt exorbitante Unterhaltungskosten mit sich; benötigt mehr Fördermittel pro Sendungskilometer; verfügt über eine geringe Netto-Nutzlast pro Zugseinheit.
4	Post	La chaussée roulante est une très bonne solution en complément de l'offre de prestation du trafic combiné. Toutefois, du point de vue économique, elle ne doit pas être développée à une grande échelle.
4	Coop	Ja, allerdings nur als mögliche flankierende Massnahme zur Variante 1 (siehe Antwort 3b) und nicht als alleiniger Lösungsansatz im Rahmen der Variante 3.
4	EV	Nein. Wir betrachten den Ausbau der Rollenden Landstrasse als wenig zielführende Massnahme. Wir nehmen an, dass die RoLa weniger den Strassengüterverkehr als den Schienengüterverkehr konkurrenzieren würde.
4	Migros	Nein. Der schnelle und substantielle Ausbau der RoLa ist keine zielgerichtete und europaweit sinnvolle Massnahme.
4	VAP	Nein.
5	USAM	Non. Il a été constaté que pour un train de même longueur, la chaussée roulante véhicule la moitié seulement de charge utile par rapport au TCNA, qu'elle coûte entre deux et trois fois plus cher que ce dernier dans ses frais d'infrastructures et qu'elle n'est pas assez utilisée pour le transfert de marchandises sur de longues distances.
5	Associazione Amici del Parco della Montagna	La strada viaggiante facilita l'introduzione della borsa dei transiti. Un suo ampliamento è unicamente sensato in funzione della capacità delle linee ferroviarie e della domanda.
5	Leventina vivibile; Greenpeace Bellinzona	La strada viaggiante facilita l'introduzione della borsa dei transiti. Un suo ampliamento è unicamente sensato in funzione della capacità delle linee ferroviarie e della domanda.

Umweltziel / Objectif “environnement”

Teilen Sie die Ansicht, dass auf die Aufnahme eines Umweltziels in das Güterverlagerungsgesetz **verzichtet** werden soll?

Falls nein, welche Form eines Umweltziels erachten Sie für den Alpenschutz als sinnvoll?

Etes-vous d'avis qu'il faut **renoncer** à insérer un objectif écologique dans la loi sur le transfert du trafic marchandises? En cas de réponse négative, quelle forme d'objectif écologique estimez-vous judicieux pour la protection des Alpes?

Kategorie	Verfasser/Auteur	
	JA	NEIN
1	KöV, BL, Uri, FR, NW; AG; GE; SO; SH; BE; SZ; VS; LU; JU; BS; OW; TI; AR; VD; NE, TG; GL, GR RegierungskonferenzBergkantone	Zug
2	Grüne Partei, SPS, CVP; EVP; FDP; PLS	
3	economiesuisse; SBG; transfair; travailSuisse; Bauernverband; Centre Patronal	
4	Alpen-Initiative; SBB; BLS; ASTAG; HUPAC; AFV; STV; RAIPin; VAP; EV; CargoFoum; SEV; VöV; Litra; Migros; SAB; ProBahn; VCS; Greenpeace; ÄrztInnen für Umweltschutz; pro natura; WWF; IGÖV; SVI; Gemeindeverband; Coop; ACS; AGVS; autoschweiz; VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse; TCS; strasseschweiz	
5	umverkehrR; Greenpeace Bellinzona; Amici del parco della Montana; Levantina vivibile; Krebsliga CH; USAM; Ouestrail	

Bemerkungen zum Umweltziel / Remarques concernant cet objectif

Verfasser auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
ZG	Da der Umweltbereich äusserst gewichtige Argumente für die Verkehrsverlagerung liefert, scheint es vernünftig, wenn einzelne Werte der Luftbelastung im Alpenraum definiert würden.
PLS	Non, les objectifs essentiels sont la protection de l'air et le bruit. Ceux-ci sont d'ailleurs déjà pris en compte par les constructeurs de véhicules qui, année après année, améliorent les véhicules mis en circulation.
SPS	Die SPS ist mit Verzicht auf Umweltziel nur deshalb einverstanden, weil die Praktikabilität der Umsetzung als beschränkt betrachtet wird und weil sie die konsequente Umsetzung des Verlagerungsziel fordert und somit die Umwelt auf diese Weise entlasten will. Die SP weist aber zugleich mit Nachdruck darauf hin, dass im Bereich Lärm- und Umweltschutz alle Massnahmen zu fördern sind, die die Umweltbelastung auf ein Minimum reduzieren.
ASTAG	Umweltziel ist unrealistisch, die „Umweltschutzziele“ sind in den Luftreinhalte- und Verkehrszulassungsvorschriften umfassend geregelt.
EKL	Ja, aber unter der Bedingung, dass saubere LKW durch die subsidiären Lenkungsmaßnahmen (Alpentransitbörse und Alpentransitabgabe) deutlich bevorteilt werden und somit wäre das Umweltziel implizit im Gesetz verankert wird.
IGLS	Mit der Reduzierung der Fahrtenzahlen auf der Strasse werden die Schadstoffemissionen abnehmen, dagegen wird der Lärm entlang der Transitachsen und Eisenbahnstrecken zunehmen! Es müssen europäisch Mittel und Wege gefunden werden, dass Güterwagen mindestens das Wagen-Material für den Transitverkehr lärmarm gemacht werden muss.
IGLS Pratteln	Ein Umweltziel muss für die ganzen Transitstrecken definiert werden.

Marktanteilsziel / Objectif „part du marché“

Teilen Sie die Ansicht, dass auf ein Marktanteilsziel verzichtet werden soll? Estimez-vous qu'il faut renoncer à un objectif exprimé sous forme de part de marché?		
Kategorie	Verfasser Auteur	
	JA	NEIN
1	KöV; Uri; Zug, FR; NW; AG; GE; SO; SH; BE; SZ; VS; LU; JU; BS; OW; TI; AR; VD; TG, GL, GR Regierungskonferenz Bergkantone	
2	Grüne Partei; SPS; CPV; EVP; PLS; FDP	
3	economiesuisse; SGB; transfair; travailSuisse; Centre Patronal	
4	Alpen-Initiative; SBB; BLS; ASTAG; HUPAC; AVF; AFV ; Ralpin; Gemeindeverband; IGÖV; SEV; VöV; Migros; VAP; EV; Litra; SAB; Coop; Cargo Forum; ProBahn; SVI; IGLS; ACS; AGVS; Auto-schweiz; VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse; TCS; strasseschweiz; VCS; Greenpeace; pro natura; WWF	
5	umverkehrR; Greenpeace Bellinzona; Amici del parco della Montana; Levantina vivibile; Krebsliga Schweiz; USAM	

Bemerkungen zum Marktanteilsziel / Remarques sur l'objectif „part du marché“

Verfasser auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
NE	Pas forcément. Mais un tel objectif devrait être complémentaire à celui mentionné à la lettre a) et en aucun cas le remplacer.
Grüne Partei	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. (<i>a: 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).</i>)
Alpen-Initiative VCS; Greenpeace;	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

pro natura; WWF; UmverkehrR	des Schwerverkehrs in absoluten Zahlen nicht. Wir schlagen deshalb die unter Buchstabe a beschriebene Lösung vor. (a: <i>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).</i>
ASTAG	Verzicht, da ein Marktanteilsziel nicht ohne Eingriff in die freie Wahl des Verkehrsmittels erfolgen kann. Damit würden völkerrechtlich wie verfassungsmässig garantierte Freiheiten verletzt. Zudem macht es auch aus volkswirtschaftlichen Gründen keinen Sinn, ein Marktanteilsziel in Tonnen (wie beim Modal-Split) zu definieren. Der Strassentransport weist heute gemäss noch unveröffentlichten Studien des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) schon eine sechs Mal höhere Wertschöpfung auf. Dieses Potenzial künstlich einzuschränken, nur um bahnsseitig ein Marktanteilsziel zu erreichen, wäre aus wirtschaftlicher Sicht unsinnig. Konsequenterweise ist deshalb auch die in Anlehnung an das Landverkehrsabkommen im Gesetzesentwurf verankerte Möglichkeit, bei Nichterreichen eines Marktanteilziels von 66 Prozent die Transitgebühr weiter zu erhöhen, zu streichen.
IGLS Pratteln	Zielsetzungen ohne Grundlagen der Kapazitätsanalyse des Bundesrates bis 2007 sind wertlos und nicht einzuordnen in eine neue glaubwürdige Aussage und Gesetz.
Oustrail	Pas forcément. Mais un tel objectif devrait être complémentaire à celui mentionné à la lettre a) et en aucun cas le remplacer.

B Gütertransportgesetz / Loi sur le transport des marchandises

Gütertransportgesetz / Loi sur le transport des marchandises

Unterstützen Sie die Anpassungen im Gütertransportgesetz? Etes-vous favorable aux adaptations de la loi sur le transport des marchandises?

Kategorie	Verfasser / Auteur		
	Ja	Nein	Keine Antwort / keine Bemerkungen
1	KöV, AG; AR; BE; BL, BS; FR; GE; GL; JU; LU, NE; NW; OW; SH; SG; SO; TG; TI; VS; ZG	Uri	AI; SZ; VD; ZH
2	SPS;CVP; EVP; PLS		Grüne Partei; FDP; SVP; Lega dei Ticinesi
3	SGB; transfair		economiesuisse; TravailSuisse
4	SEV; RAlpin; ProBahn; Hupac; Litra; IGLS; SVI; Gemeindeverband; STV; AFV; Coop; EV; ASTAG; SBB	Cargo Forum; Post; VAP	Alpen-Initiative; Greenpeace; WWF; Pro natura; ÄrztInnen für Umweltschutz; VCS; IGÖV; Gotthard; UniL; ACS, strasseschweiz; autoschweiz; AGVS; RoutiersSuisse; VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse; TCS; SVS; EKL; Schweizerischer Versicherungsverband; Migros
5			umverkehrR; Greenpeace Bellinzona; Amici del parco della Montana; Levantina vivibile; Krebsliga Schweiz; NoSuperstrada; SOS Mendrisiotto; OuestRail; Seilbahnen Schweiz; UASM; Fédération des Entreprises Romandes; VSMR

Weitere Bemerkungen zum Gütertransportgesetz / Autres remarques sur la loi

Verfasser auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
GR; SAB; RKGK	Die Frage ist suggestiv gestellt: es geht hier nicht um ein paar unerhebliche Anpassungen des bestehenden Transportgesetzes (TG), sondern mit dem Gütertransportgesetz (GüTG) wird ein neues Gesetz vorgeschlagen, das längst nicht alle Bestimmungen des alten TG übernimmt. Zum Teil scheint dies unproblematisch, weil diese Bestimmungen offenbar in das Personenbeförderungsgesetz einfließen sollen. Andere Artikel wie Artikel 8 (Zusatzleistungen der Bahnen und ihre Entschädigung) und auch Artikel 7 (Bedienung der Stationen) scheinen aber einfach wegzufallen – und damit die

	gesetzliche Grundlage für einen flächendeckenden Schienengüterverkehr. Dies ist für uns weder inhaltlich noch vom Verfahren her akzeptabel. Andererseits begrüßen wir, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen an das europäische Umfeld angepasst werden.
UR	Mit dem GÜTG wird ein neues Gesetz vorgeschlagen, das längst nicht alle Bestimmungen des alten TG übernimmt. Dies ist für uns weder inhaltlich noch vom Verfahren her akzeptabel. Hingegen begrüßen wir die Anpassungen an das europäische Umfeld.
LU	Ja, immerhin weisen wir darauf hin, dass der Transport von gefährlichen Gütern wegen den damit verbundenen Risiken und raumplanerischen Konsequenzen auf wenige Strecken begrenzt bleiben muss.
SPS	Unterstützt die Anpassungen grundsätzlich, insbesondere Artikel 3 (Qualitätsanforderungen, Unterstützung der Zusammenarbeit). Auch der Bund hat hierzu einen wichtigen Beitrag zu leisten. Bundesrat fällt die Aufgabe zu, gegenüber den verschiedenen Parteien des Schienengüterverkehrsmarktes darauf hinzuwirken, die Zusammenarbeit zu verbessern und so eine Erhöhung von Qualität und BenutzerInnenfreundlichkeit zu erreichen.
Bauernverband	Von der Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes versprechen wir uns eine Effizienzsteigerung und Kostensenkung. Diese Entwicklung ist als positiv zu beurteilen. Die Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche, also im nicht alpenquerenden Binnen-, Import- und Exportverkehr, ist für die Landwirtschaft von grossem Interesse. Insbesondere die Anschlussgleisförderung verdient spezielle Beachtung soll der Anteil der landwirtschaftlichen Transporte auf die Schiene gehalten werden. Die Aufrechterhaltung eines attraktiven und leistungsfähigen Angebots des Schienenverkehrs in der Fläche ist hierfür eine wesentliche Grundlage. Die in den letzten Jahren erfolgten Schliessungen von Anschlussgleisen führte zu zusätzlichen Strassentransporten von Gütern (z.B. Zuckerrüben) die bis anhin über die Schiene abgewickelt werden konnten. Eine weitere Konzentration der Anschlussgleise kann von uns deshalb nicht akzeptiert werden.
CP	Oui, dans la mesure où il est tenu compte des multiples remarques émises ci-dessus. Et non, si la Confédération persiste dans sa volonté de confronter le rail à la route et de faire payer à cette dernière le subventionnement du chemin de fer, tout en continuant à imposer de plus en plus de restrictions aux transporteurs de ce pays.
VöV	Stossrichtung ist richtig, da frühere Überreglementierung reduziert wird. Aber die Kompatibilität zu CIM dürfte stärker sein. Es wäre für Eisenbahnverkehrsunternehmen weniger komplex, wenn im Transit (inkl. Import/Export) mehrheitlich identische Regeln wie für den Binnentransport gelten würden. Das gilt insbesondere für die Haftungs- und Regressregelungen, die weniger präzise sind als die der CIM. Es fehlen Regelungen über den Wagenstellungs- und den Wagenverwendungsvertrag sowie eine Definition derjenigen Wagenhalter, die selber nicht ein Eisenbahnunternehmen und damit nicht dem Eisenbahngesetz unterstellt sind.
Cargo Forum	Folgende Bereiche sind systematisch zu regeln: Eisenbahnfrachtvertrag, Wagenstellungsvertrag, Wagenverwendungsvertrag und Definition des Wagenhalters. Gesetz muss abgestimmt werden auf das übrige schweizerische und das internationale Transportrecht. Abweichungen von internationalen Grundsätzen müssten stets gerechtfertigt sein, ansonsten sind sie zu unterlassen. Die Vorlage ist nicht systematisch aufgebaut, so sind Frachtvertragsnormen durchmischt mit öffentlich-rechtlichen Vorschriften.
Weko	Als massgebliche Änderungen im Gütertransportgesetz nennt der Bericht Anpassungen von Bestimmungen an geänderte Praktiken in einem liberalisierten Umfeld. Insbesondere sollen diese Anpassungen die Vertragsfreiheit der verschiedenen Vertragsparteien stärken. Änderungen hin zu einem liberalisierten Umfeld mit klaren und weniger Beschränkungen erachtet die Weko als sinnvoll. Denn der Abbau von staatlichen Beschränkungen fördert in der Regel die private Initiative. Förderung privater Initiative führt in der Regel zu mehr Wettbewerb. Aus dem gleichen Grund ist eine andere Änderung wichtig: die Streichung der Rechtsgrundlage für eine Bestellung von Leistungen des Schienengüterverkehrs und die Gewährung von Investitionsbeiträgen im Schienengüterverkehr durch die öffentliche Hand aus dem Gütertransportgesetz.
VAP	Vorlage ist systematisch unausgegoren. Öffentlich-rechtliche Vorschriften sind systematisch zusammenzufassen und den privatrechtlichen Rechtsverhältnissen gegenüberzustellen. Die privatrechtlichen Bestimmungen sind lückenhaft und deshalb zu ergänzen. Es fehlen Regelungen betreffend Wagenstellungs- und Wagenverwendungsvertrag. Ebenso gesetzlich zu regeln sind Definition und Stellung der privaten Wagenhalter.
SBB	Unterstützen die Anpassungen im Gütertransportgesetz.

BLS	Grundsätzlich werden die Anpassungen unterstützt. Positiv ist, dass das Gütertransportgesetz nun in einen systematisch neuen Guss gestellt wird. Bedauerlich ist, dass nicht eine stärkere Kompatibilität zum CIM gesucht wurde. Es würde nichts dagegen sprechen, dass für den Binnenverkehr und den grenzüberschreitenden Verkehr die gleichen Regeln gelten würden. Bei den Haftungs- und Regressregeln sollte zwingend eine Anlehnung an das CIM erfolgen.
Pro Bahn	Einige Fragen dazu: 3. Kapitel, Art. 9 Abs. 2: ist mit Unterzeichnung wirklich eine Unterschrift gemeint? Im Normalfall werden Frachtbriefe maschinell erstellt und von den Bahnen lediglich abgestempelt. Zudem sind im schweiz. Binnenverkehr schon heute frachtbrieflose Transporte usus. Der Zwang zur Unterschrift scheint ein klarer Rückschritt gegenüber der heutigen Realität.

Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen / Remarques sur les dispositions

Verfasser auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
Artikel 1	
Cargo Forum	Geltungsbereich wird durch konzessioniertes schweizerisches Rechtssubjekt bestimmt, während andere Transportrechte auf den Vertragsinhalt abstellen. Weil Gesetz auch für Binnenschifffahrt gilt, stellt sich die Frage, ob es mit Seeschifffahrts- und Binnenschifffahrtsgesetz abgestimmt ist.
Artikel 3	
SBB BLS	SBB verlangen eine Präzisierung zu Absatz 1, damit klar wird, dass es sich bei den Normen nicht um solche von staatlich nicht anerkannten Organisationen handeln kann. BLS: Hat Vorbehalte zur Zusammenarbeit gemäss Absatz 2, die geregelt werden soll. Diese muss sich beschränken auf das Verhältnis Infrastrukturbetreiberin / Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Verhältnis Eisenbahnverkehrsunternehmen / Kunde muss den Parteien vorbehalten bleiben. SBB verlangen die Streichung von Absatz 2, weil er einen regulatorischen Eingriff in die Kundenbeziehungen darstelle. Es drohe die Gefahr von zwei unterschiedlichen Kundenregimes (für marktwirtschaftlichen und für bestellen Verkehr). Die öffentliche Hand kann ihre Anliegen über die Bestellung einbringen.
Art. 4	
SBB	Absatz 2 ist damit zu ergänzen, dass die betroffene Infrastrukturbetreiberin vorher anzuhören ist, weil sie direkt betroffen ist.
Art. 5	
SBB	Absatz 1 ist damit zu ergänzen, dass Bund und Kantone den Unternehmen die volle Entschädigung bezahlen für Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation.

Art. 7	
BLS Cargo Forum SBB	<p>BLS verlangt die Streichung des Artikels, weil Haftungsregelung bereits in Artikel 18 enthalten ist.</p> <p>Cargo Forum erachtet die Bestimmung als ungenügend, weil sie nur eine Besonderheit der Wagenstellung regelt. Wagenstellungs- und Wagenverwendungsvertrag sind separat zu regeln. Insbesondere ist eine Definition des Wagenhalters nötig. Die Halter sind mit einer auf CUV/COTIF abgestimmten Verantwortung zu versehen.</p> <p>SBB verlangen dahingehende Präzisierung, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen nur haftet, wenn die Beschädigung des Gutes auf den Mangel eines von ihr zur Verfügung gestellten Wagens zurückgeht.</p>
Art. 8	
Cargo Forum	Frachtvertrag soll sich nicht auf den Transport zwischen zwei Stationen beziehen, sondern den ganzen Zeitraum zwischen Übernahme der Ware bis zur Ablieferung an den Destinationen abdecken.
Art. 9	
BLS Cargo Forum SBB	<p>BLS verlangt Anpassung an CIM. Die Bestimmungen für den Transit sollen mehrheitlich mit denjenigen für den Inlandtransport identisch sein.</p> <p>Cargo Forum verlangt die Streichung der Absätze 2 und 3, weil sie unnötig sind, da in Absatz 1 die Formfreiheit stipuliert wird.</p> <p>SBB verlangen eine Präzisierung, da die Absätze 2 und 3 nicht aufeinander abgestimmt sind. In Absatz 3 wird die Form den Parteien freigestellt, da kann nicht in Absatz 2 zwingend eine Unterschrift gefordert werden und gleichzeitig der elektronische Frachtbrief (ohne Unterschrift) als genügend angesehen werden.</p>
Art. 10	
Cargo Forum	Die Relevanz dieser Bestimmung für den Binnenverkehr ist unklar.
Art. 11	
BLS Cargo Forum	<p>BLS verlangt Anpassung an CIM. Die Bestimmungen für den Transit sollen mehrheitlich mit denjenigen für den Inlandtransport identisch sein.</p> <p>Cargo Forum stellt Frage nach der Bedeutung und Aussage dieser Bestimmung. Zudem gehören Elemente wie das Verfügungsrecht auf Gesetzesstufe, nicht in eine Verordnung.</p>
Art. 14	
SBB	Beantragt wird ein zusätzlicher Absatz 3, wonach die Kosten von derjenigen Partei zu tragen sind, die das Transporthindernis verschuldet hat. Falls kein Verschulden einer Partei vorliegt, hat der Frachtzahler die Kosten zu tragen. Begründet wird dies damit, dass bei beidseitig unverschuldeten Hindernissen die Kostenfrage jeweils zu Problemen führt.
Art. 22	
BLS SBB	BLS, SBB: Übernahme der CIM-Regelung. Die in der Vernehmlassung vorgeschlagene Lösung ist im Territorialprinzip verhaftet und nicht mehr aktuell. Es muss zwischen vertraglichem Beförderer (Hauptfrachtführer) und aufeinanderfolgendem Beförderer unterschieden werden. Beschränkung der Vertragshaftung auf den Hauptfrachtführer, mit Regressmöglichkeit auf von ihm beauftragte, ausführende Beförderer.

Art. 24	
BLS SBB	BLS verlangt Anpassung an CIM. Die Bestimmungen für den Transit sollen mehrheitlich mit denjenigen für den Inlandtransport identisch sein. SBB fordern, dass Stillstand der Verjährungsfrist für alle Ansprüche aus dem Transportvertrag gelten muss.
Art. 25	
BLS	BLS verlangt Anpassung an CIM. Die Bestimmungen für den Transit sollen mehrheitlich mit denjenigen für den Inlandtransport identisch sein.
Art. 27	
SBB	Bestimmung ist zu präzisieren, damit klar ist, dass sich Aufsicht des BAV nur auf betriebliche und sicherheitsrelevante Fragen bezieht, nicht aber auf unternehmerische und kommerzielle Belange.

C Anschlussgleisgesetz / Loi sur les voies de raccordement

Anschlussgleisgesetz / Loi sur les voies de raccordement

Erachten Sie die Anpassungen im Bundesgesetz über die Anschlussgleise als zweckmässig?
 Estimez-vous que les adaptations de la loi fédérale sur les voies de raccordement sont judicieuses?

Kategorie	Verfasser / Auteur		
	Ja	Nein	Keine Antwort / keine Bemerkungen
1	BL, Uri; mit Vorbehalten (ZUG); GE; GR; VS; LU; TI; NE; RKGK; SAB		Köv, AG; AI, AR, BE, GL, TG; ZH, FR; NW; SO; SH; SG; SZ; JU; BS; OW, VD
2	CVP; EVP	PLS	Grüne Partei ; FDP, SVP; SPS; Lega dei Ticinesi
3	SGB, transfair	Centre Patronal	economiesuisse; TravailSuisse
4	SEV; RAAlpin; ProBahn; Hupac; Litra; IGLS; SVI; Gemeindeverband; STV; AFV; Coop; EV; ASTAG; SBB	Cargo Forum; VAP	Alpen-Initiative; Greenpeace; WWF; Pro natura; ÄrztInnen für Umweltschutz; VCS; IGÖV; Gotthard; UniL; ACS, strasseschweiz; autoschweiz; AGVS; RoutiersSuisse; VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse; TCS; SVS; EKL; Schweizerischer Versicherungsverband; Migros
5			umverkehrR; Greenpeace Bellinzona; Amici del parco della Montana; Levantina vivibile; Krebsliga Schweiz; NoSuperstrada; SOS Mendrisiotto; OuestRail; Seilbahnen Schweiz; UASM; Fédération des Entreprises Romandes; VSMR

Weitere Bemerkungen zum Anschlussgleisgesetz / Autres remarques

Verfasser auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
LU	Ja, wobei es zu beachten gilt, dass mit einer höheren Dichte an Anschlussgleisen und regionalen Verladezentren die Zahl der Lastwagenfahrten auf dem Kantonsstrassen- und dem übrigen Strassennetz sinkt, was zu raumplanerisch, verkehrlich und umweltrechtlich erwünschten Entlastungen führt.
SPS	Hat keine spezifischen Bemerkungen, macht aber darauf aufmerksam, dass sie bei Bahnreform 2 die Aufteilung in Grund- und Ergänzungsnetz abgelehnt hat und das Anschlussgleisgesetz diesem Umstand Rechnung zu tragen hat. Die Regelung der Sicherheitsaufsicht muss grundlegend nach Sicherheits- und Risikoüberlegungen konzipiert werden. Dabei ist der Sicherheit vor allen Kostenüberlegungen Priorität beizumessen. Insbesondere im

	intermodalen Bereich (Schiene/Strasse; Anschlussgleis/Werkhof) ist eine koordinierte und auf der Vision Zero aufgebaute Sicherheitsphilosophie zu verfolgen.
Bauernverband	Die Übertragung der Aufsichtstätigkeit über die Anschlussgleise von den SBB an das BAV macht Sinn, generell sind bei den Anschlussgleisen aber die vorstehenden Bemerkungen zu berücksichtigen (d.h. eine weitere Konzentration der Anschlussgleise kann von uns nicht akzeptiert werden).
Cargo Forum VAP	Nein. Die vordergründig korrekte Aufteilung des im geltenden Gesetz verwendeten Begriffs „Eisenbahn“ in „Infrastrukturbetreiberin“ und „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ ist noch zuwenig auf die täglichen Erfordernisse des Betriebs hinterfragt. In Art. 10, Art. 15 Abs. 1 lit. a und b, Art. 17 Abs. 4 AnGG wurde sie nicht vorgenommen.
Weko	Gemäss Bericht sind die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht Bestandteil zur Stärkung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsystems: "Die vorgeschlagenen Änderungen im Transportrecht, in der Anschlussgleisgesetzgebung und im Eisenbahnhaftpflichtrecht ermöglichen den Marktteilnehmern im Rahmen ihrer Geschäftsbeziehungen eine effizientere und rechtlich abgesicherte Abwicklung der Transporte." Falls die Anpassungen die Schiene tatsächlich effizienter machen, scheint eine Wirkung mit Verlagerung auf die Schiene möglich. Zudem versteht die Weko die Effizienzerhöhung für Gütertransport auf der Schiene als Massnahme mit dauerhafter Fortsetzung der erzielten Nutzen und Wirkungen auch nach deren Beendigung.
VöV	Die Änderungen sind grundsätzlich zu begrüssen. Es wird als richtig erachtet, die Fragen rund um den Rückbau von Anschlussgleisen klarer zu regeln. Bei Gleisen, die noch unter dem alten Anschlussgleiserecht erstellt wurden, gab es hin und wieder Rechtsunsicherheiten betreffend die Kosten- und die Zuständigkeitsfrage, die nun wegfallen. Im Übrigen werden die Haltungen von SBB und BLS unterstützt.
SBB	Die Revision des Anschlussgleisgesetzes wird aus folgenden Gründen unterstützt: a) Der Begriff „Bahn“ wird richtigerweise soweit nötig mit den Bezeichnungen „Infrastrukturbetreiberin“ und „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ präzisiert. b) Aufsichtsbehörde ist zukünftig für alle Fragen korrekterweise das BAV. Die für die SBB problematische Ambivalenz zwischen einer Anschluss gewährenden Infrastruktur bzw. Aufsichtsbehörde entfällt. Die in der Vorlage enthaltenen Änderungen bezüglich Aufsicht machen für sich alleine genommen keinen Sinn. Dies ist deshalb der Fall, weil bereits in der Bahnreform 2 eine erste entsprechende Novelle formuliert war, worauf im Bericht leider nicht hingewiesen wird. Es wird darauf zu achten sein, dass auch die für Bahnreform 2 vorgesehenen Änderungen miteinfließen. Eine Anpassung des AnGG ist in jedem Fall dringend und zwingend, da der aktuelle Zustand aus Sicht der SBB nicht länger tragbar ist. Kritisch stehen die SBB dem Ersatz von Sicherheitsvorschriften durch ein anderes kohärentes Sicherheitssystem gegenüber. Sie betrachten die Umsetzung als nicht realistisch und zu kostspielig.
BLS	Anpassungen werden grundsätzlich als zweckmässig betrachtet. Den im Entwurf enthaltenen Änderungen, insbesondere der sachlich korrekten Rollenteilung zwischen Infrastrukturbetreiber, Anschliesser und Eisenbahnverkehrsunternehmen, kann ohne Vorbehalte zugestimmt werden. Im Rahmen der Förderung von Investitionen in Anschlussgleise werden eine Mindesteffizienz und eine Obergrenze des Förderbeitrages eingeführt. In diesem Zusammenhang ist für die BLS nicht absehbar, wie auf diesem Weg eine höhere und nachhaltigere Verlagerung erreicht werden kann. Es stellt sich die Frage, was ein kohärentes Sicherheitskonzept sei. Jedenfalls muss es abgestimmt sein auf die von der EU vorgesehenen Massnahmen. Es ist sicherzustellen, dass gegenüber vergleichbaren Bereichen anderer Verkehrsträger keine überhöhten Sicherheitsanforderungen gestellt werden. Beim Rückbau von Anschlussgleisen, v.a. von solchen, die noch unter altem Recht und unter Geltung des Territorialprinzips erstellt wurden, bietet oft die Kosten- und Zuständigkeitsfrage Probleme.
Post	Les petites adaptations proposées n'ont aucune influence sur la loi actuelle. Il est ici important que l'office fédéral des transports soit aussi vite que possible actif dans ce domaine. Aujourd'hui, nous constatons un certain vide dans la réglementation et dans la réalisation des nouvelles tâches attribuées à l'OFT.

Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen / Remarques sur certaines dispositions

Verfasser auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
Artikel 3	
SBB	Zusätzlich anzufügen ist: „Die der Infrastrukturbetreiberin verursachten Kosten müssen nachhaltig gedeckt sein“. Begründung: Der Infrastrukturbetreiberin dürfen keine zusätzlichen ungedeckten Kosten aus der Anschlusspflicht entstehen.
Art. 6	
BLS VAP	BLS: In Abs. 1 ist zusätzlich der Rückbau einzufügen. VAP: Es ist zu prüfen, ob Abs. 3 wirklich aufgehoben werden soll. Begründung: Eine Definition der Dienstvorschriften fehlt. Die Streichung derjenigen Artikel, die sich mit den Betriebs- und Sicherheitsvorschriften befassen unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung derjenigen Artikel, die die Dienstvorschriften erwähnen und dem Zuständigkeitsbereich der Aufsichtsbehörde zuweisen, vermögen nicht zu überzeugen. Entweder sind Dienstvorschriften im Interesse eines sicheren Betriebs Gegenstand des Anschlussgleisvertrags, werden also inter partes vereinbart und allenfalls von der Aufsichtsbehörde genehmigt, oder sie werden wie Baupläne vom Anschliesser in eigener Verantwortung verfasst und von der Aufsichtsbehörde genehmigt.
Art. 7	
VAP	Die Aufhebung des Artikels wird abgelehnt, weil die Verträge angesichts der getätigten Investitionen und der Erfordernisse eines sicheren Bahnbetriebes im Interesse der Rechtssicherheit nötig sind.
Art. 9	
BLS VAP	BLS verlangt, folgenden Artikel einzufügen: „Anschliesser und Mitbenützer regeln die gemeinsame Benützung der Anschlussgleisanlage in einer schriftlichen Vereinbarung“. Falls dies nicht im Gesetz steht, muss diese Verantwortlichkeit im Anschlussgleisvertrag mit dem Anschliesser festgehalten werden. VAP lehnt die Aufhebung der Artikels ab, weil die Verträge angesichts der getätigten Investitionen und der Erfordernisse eines sicheren Bahnbetriebes im Interesse der Rechtssicherheit nötig sind.
Art. 11	
BLS VAP	BLS verlangt, dass in Abs. 1 lit. b zusätzlich der Rückbau eingefügt wird. VAP verlangt, in Abs. 1 den Nachsatz beizubehalten, wonach sich die Bahn an den Kosten zu beteiligen hat, soweit ihr Vorteile erwachsen. Die Aufhebung dieses Nachsatzes bewirkt eine Streichung der Vorteilsanrechnung, was dem Verursacherprinzip zuwiderläuft. VAP fordert, in Abs. 2 die „kann“-Formulierung durch eine zwingende Formulierung zu ersetzen, die eine Anspruchsgrundlage bildet. Bei den Beiträgen handelt es sich um die Rückerstattung von Abgaben, die für Rangierfahrzeuge geleistet werden, welche die Strasse nicht befahren. Rückerstattung soll wie bisher als Beitragsleistung für die Erstellung und Erneuerung von Anschlussgleisen erfolgen. Dies umso mehr als die Evaluation der Bundesbeiträge ein ausgezeichnetes Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Bund bestätigt hat.

Art. 15	
BLS SBB	<p>BLS beantragt in Abs. 1 einzufügen, Anpassung oder Beseitigung von Anschlussvorrichtungen müssen auf Kosten des anschliessenden Grundeigentümers geschehen.</p> <p>SBB verlangen in Abs. 1 lit. c anzufügen, auch wenn ein seit fünf Jahren nicht mehr betriebenes Anschlussgleis der Infrastrukturbetreiberin nicht gedeckte Kosten verursacht, soll sie die Anpassung oder Beseitigung verlangen können. Die Kosten für die Aufrechterhaltung nachhaltig unrentabler Anschlussgleise dürfen nicht der Infrastrukturbetreiberin aufgebürdet werden.</p>
Art. 17	
VAP SBB	<p>VAP: Es muss eingefügt werden, dass Aufsichtsbehörde das BAV ist und der Bundesrat die Aufsicht Dritten übertragen kann.</p> <p>SBB: Abs. 1 und 2 müssen ersetzt werden. Es ist sicherzustellen, dass sie entweder in der Bahnreform 2 oder im Rahmen des vorliegenden Gesetzes angepasst werden. Sie sind obsolet geworden, die Aufsicht muss dem BAV obliegen.</p>
Art. 21	
SBB	Aufhebung wird abgelehnt. Die Bestimmung dient der Klarstellung und hat zu Rechtssicherheit in der Praxis geführt.
Art. 24	
SBB	Die Bestimmung ist aufzuheben, weil die in der Übergangsbestimmung enthalten Frist inzwischen verstrichen ist. Der Artikel hat keine praktische Relevanz mehr.

D Eisenbahnhaftpflichtrecht / Loi sur la responsabilité civile des chemins de fer

Revision Eisenbahngesetz / Révision de la loi sur les chemins de fer

Begrüssen Sie die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht? Acceptez-vous les adaptations du droit sur la responsabilité civile des chemins de fer?			
Kategorie	Verfasser / Auteur		
	Ja	Nein	Keine Antwort / keine Bemerkungen
1	KöV, BL, Uri, Zug, FR; NW; AG; GE; SO; SH; SG; VS; JU; BS; OW; TI; AR; NE; LU, TG, GL, BE; GR; RKGK; SAB		ZH; SZ; VD; AI
2	SPS; CVP; EVP		Grüne Partei ; FDP; SVP; PLS; Lega dei Ticinesi
3	SGB; transfair; Bauernverband		economiesuisse; TravailSuisse; Centre Patronal
4	SEV; RAAlpin; ProBahn; Hupac; Litra; IGLS; Schweizerischer Versicherungsverband; Gemeindeverband; AFV; Post; Coop; EV; ASTAG		Alpen-Initiative; Greenpeace; WWF; Pro natura; ÄrztInnen für Umweltschutz; VCS; IGÖV; Gotthard; UniL; ACS, strasseschweiz; autoschweiz; AGVS; RoutiersSuisse; VESTRA; SBV; InfrastrukturStrasse; TCS; Cargo Forum; SVS; EKL; STV; Migros
5			umverkehrR; Greenpeace Bellinzona; Amici del parco della Montana; Levantina vivibile; Krebsliga Schweiz; NoSuperstrada; SOS Mendrisiotto; OuestRail; UASM; Fédération des Entreprises Romandes; VSMR

Generelle Bemerkungen zur Revision Eisenbahngesetz / Remarques générales sur la révision

Verfasser auteur	Hinweise, Kritiken, Vorschläge, Anträge Observations, critiques, suggestions, propositions
SPS	Die SP begrüsst die Anpassungen im Grundsatz. Vor allem begrüsst sie, dass die Ungleichbehandlung z.B. von AutolenkerInnen bzw. Eisenbahnunternehmung aufgehoben wird. Einverstanden sind wir auch mit der Neuregelung Ausschluss der Haftung (Art. 40 c). Der Inhaber des Eisenbahnunternehmens soll in keinem Fall von

	<p>Selbsttötung haften. Die Verschärfung der Haftung für transportierte Sachen (Handgepäck, Reisegepäck, Frachtgut) lehnen wir ab, da sie dem internationalen Eisenbahntransportrecht widerspricht. Bei vermeidbaren Gefahren soll leichte Fahrlässigkeit zur Unterbrechung der Kausalität genügen.</p>
Cargo Forum	Keine Stellungnahme. Es fragt sich allerdings, ob einzelne Textstellen der nie verwirklichten Revision und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts losgelöst aus diesem Kontext im EBG umgesetzt werden sollen.
Coop	Eigentlich ist dieses Thema in dieser Vorlage sachfremd , da die Änderung des Eisenbahnhaftpflichtrechts auch den Personenverkehr beinhaltet. Grundsätzlich ist aber zu begrüßen, dass das Eisenbahnhaftpflichtrecht aufgehoben wird und die Haftungsbestimmungen nun im Eisenbahngesetz abgehandelt werden. Da für Frachtgut weiterhin die vertragliche Haftung gilt, sind wir mit dieser Änderung einverstanden.
SBB	Die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht sind aus Sicht der SBB zur Zeit nicht erforderlich . Die Totalrevision sollte mit der Revision des Haftpflichtrechts im Obligationenrecht erfolgen.
Schweizerischer Versicherungsverband	Wir begrüßen die Aufhebung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes (EHG) und die Einführung der neuen Haftungsbestimmungen in das Eisenbahngesetz. Die Spezialbestimmungen des EHG sind nicht mehr zeitgemäss und es liegen keine sachlichen Gründe vor, die eine rechtsungleiche Behandlung im Vergleich zu anderen Gefährdungshaftungen rechtfertigen könnten. Besonders unterstützen wir die vorgesehene Anknüpfung der Haftung an die Verwirklichung der mit dem Betrieb der Eisenbahn verbundenen charakteristischen Risiken.
SVI	Die Anpassungen werden unter der Voraussetzung begrüsst, dass nicht nur bei der Eisenbahn vorhandene längere Spiesse gekürzt werden, resp. im umgekehrten Fall auch gehandelt wird.
Weko	Gemäss Bericht sind die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht Bestandteil zur Stärkung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsystems: "Die vorgeschlagenen Änderungen im Transportrecht, in der Anschlussgleisgesetzgebung und im Eisenbahnhaftpflichtrecht ermöglichen den Marktteilnehmern im Rahmen ihrer Geschäftsbeziehungen eine effizientere und rechtlich abgesicherte Abwicklung der Transporte." Falls die Anpassungen die Schiene tatsächlich effizienter machen, scheint eine Wirkung mit Verlagerung auf die Schiene möglich. Zudem versteht die Weko die Effizienzerhöhung für Gütertransport auf der Schiene als Massnahme mit dauerhafter Fortsetzung der erzielten Nutzen und Wirkungen auch nach deren Beendigung.

Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen / Remarques sur les dispositions

Artikel 40b	
BLS SBB VöV	<p>BLS, SBB und VöV beantragen, die Haftung summenmässig zu begrenzen. BLS und VöV beantragen, pro Person als Höchstgrenze einen Kapitalbetrag von 1 Mio. Fr. und einen jährlichen Rentenbetrag von 60'000 Fr. festzusetzen. Für Sachschäden soll die Grenze 600'000 Fr. pro Ereignis betragen. – Die Begrenzung wird mit dem Hinweis auf derartige Regelungen in Deutschland und Österreich, die mildere Haftung in Frankreich und Italien und die Haftungsbegrenzungen im Luftverkehr begründet. Die strengere Haftung in der Schweiz würde den Wettbewerb verzerren. BLS, SBB und VöV beantragen, anstelle von „Inhaber oder Inhaberin des Eisenbahnunternehmens“ nur den Begriff „Eisenbahnunternehmen“ zu verwenden. Der Begriff „Inhaber“ sei irreführend, da er auf den Eigentümer des Unternehmens und nicht auf den Betreiber verweise.</p>

Artikel 40c

BLS SBB VöV	<p>BLS, SBB und VöV beantragen, die Bestimmung genauer zu formulieren. Namentlich der Haftungsausschluss bei Suizid und Suizidversuch soll klar sein. Denn bei der vorliegenden Formulierung bestehe Unsicherheit, wann ein Haftungsausschluss gegeben ist.</p> <p>BLS, VöV: Problematisch ist, auch, dass die Formulierung zu einem „Alles oder Nichts-prinzip“ führt.</p> <p>SBB: Es muss klar sein, ob grobes Selbstverschulden die Haftung auch bei erhöhter Betriebsgefahr ausschliesst und ob leichtes Selbstverschulden die Ersatzpflicht vermindert.</p>
-------------------	--

Artikel 40d

BLS SBB VöV	<p>BLS, SBB, VöV: Wie bisher soll ein Eisenbahnunternehmen, das die Infrastruktur eines anderen Unternehmens benützt, ausschliesslich haften. Denn sonst werden praktisch alle Ersatzansprüche gegenüber dem zahlungskräftigen schweizerischen Infrastrukturunternehmen geltend gemacht. Es würde das Risiko der Zahlungsunfähigkeit eines benützenden ausländischen Unternehmens tragen. Ferner ist das Infrastrukturunternehmen verpflichtet, anderen Unternehmen den Zugang zu gewähren. Es soll nicht für Unfälle haften müssen, die es nicht verursacht hat.</p> <p>SBB: In einer Neuregelung bei der Gesamtrevision des Haftpflichtrechts könnte vorgesehen werden, dass jedes Unternehmen für den Schaden haftet, den es verursacht hat.</p> <p>Wenn verschiedene Eisenbahnunternehmen an der Benützung der Infrastruktur beteiligt sind (z.B. mit Lokomotivführer oder Lokomotive), soll jenes Unternehmen haften, welches die betriebliche Verantwortung für den Zug hat.</p>
-------------------	--

Artikel 40e

SBB	<p>Folgendes ist zusätzlich zu regeln:</p> <ul style="list-style-type: none">- Das Verhältnis zu übergeordneten internationalen Übereinkommen- Das Verschulden soll Voraussetzung für die Genugtuung bleiben. Dies rechtfertigt sich aus den Besonderheiten des schienengebundenen Verkehrs.- Die bisherige zweijährige Verjährungsfrist ist beizubehalten. Sie dient der Rechtssicherheit und ist für beide Parteien praktikabel. Die Eisenbahnunternehmung soll nicht zehn Jahre lang mit Klagen rechnen müssen. Die vorgeschlagene zehnjährige absolute Frist steht zudem im Gegensatz zur Regelung in internationalen Übereinkommen.
-----	--

Seilbahngesetz / Loi sur les installations de transport à câbles

Seilbahngesetz	
Seilbahnen Schweiz	Art. 20 Skilifte sind von der Kausalhaftung auszunehmen. Denn ihr Gefährdungspotential ist mit Eisenbahnen nicht vergleichbar. Die beförderte Person leistet ferner einen wesentlichen Beitrag zum Transport.