



Christliche Gewerkschaft Service public und Dienstleistungen Schweiz

Stellungnahme zur Güterverkehrsvorlage

Seite 2

Die Position von trans*fair*

Seiten 3 -7

Beantwortung des Fragenkatalogs

Seite 8

Ansprechpartner für Rückfragen

Bern, 02.08.2007

Die Position von *transfair*

Das Schweizer Stimmvolk hat sich in seinem Votum 1994 klar für die Verlagerung des transitierenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ausgesprochen. Im Verkehrsverlagerungsgesetz von 1999 wurde das Verlagerungsziel alpenquerender Lastwagenfahrten auf 650'000 festgelegt, welches bis spätestens 2009 erreicht werden soll. In den nun vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen zum GVVG schlägt der Bundesrat drei Varianten vor, welche alle der bisherigen bewährten Verlagerungspolitik entsprechen sollen.

transfair unterstützt diese Bemühungen grundsätzlich, kritisiert aber gleichzeitig, dass mit der Verschiebung des Verlagerungsziels auf 2017 der Volkswillen nur in einer verwässerten Art respektiert und umgesetzt werden soll. Wir fordern den Bundesrat darum auf, am bisherigen Ziel 2009 festzuhalten und die dafür notwendigen Massnahmen einzuleiten. Dabei sind nebst den vorgesehenen auch alternative Massnahmen umzusetzen, auch wenn diese im Europäischen Kontext teils ein Vorpreschen darstellen. Hat doch die Schweiz schon in verschiedenen verkehrspolitischen Themen diese Pionier- und Leaderfunktion erfolgreich wahrgenommen (Obligatorium für Kat.-Autos, Einführung LSVA, Einführung ETCS, Alpenschutzartikel auf Verfassungsstufe u.v.a.m). Die Verkehrspolitik muss dazu aber ihrem Namen vermehrt wieder gerecht werden und nicht zunehmend auf dem Altar der reinen Finanzpolitik geopfert werden.

Vor die Wahl der drei Varianten gestellt, befürwortet *transfair* eindeutig die Variante 1, da diese der Verlagerungspolitik gegenüber der Finanzpolitik den Vorrang gibt und auch beschäftigungs-, gesundheits- und umweltpolitisch klar zu favorisieren ist. Begleitende Massnahmen müssen aber auch hier die Alpen transitbörse, die Verbilligung der Trassengebühren für den Güterverkehr, die Beihilfe zu Terminal- und Eisenbahninfrastrukturen und die allfällige Einführung neuer fiskalischer Abgaben wie der Alpen transitabgabe sein.

Die Varianten 2 und 3 werden von *transfair* abgelehnt. Mit der Variante 2 wird einer nicht erwünschten Rückverlagerung auf die Strasse Vorschub geleistet. Mit der Variante 3 wird ausschliesslich eine Transportmöglichkeit unterstützt, bei der permanent die Gefahr des kurzfristigen "Abspringens" besteht und gleichzeitig das Wachstumspotenzial des UKV reduziert wird. Diese Variante würde zudem die Transporteure und Unternehmen, welche für den UKV nachhaltig in Bahninfrastruktur investiert haben (Anschlussgleise, eigene Verladeterminals) stark benachteiligen.

Die Rola soll 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.

Anmerkung: Die Haltung von *transfair* widerspiegelt gleichzeitig auch die Position unseres Dachverbandes TravailSuisse.

Beantwortung des Fragenkatalogs

1) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

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 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.

2) Unterstützen Sie die Zielsetzungen der künftigen Verlagspolitik?

a) Soll als Ziel der Verlagerung weiterhin ein Fahrtenziel gelten? Falls ja, welches?

Ja. Ein Fahrtenziel ermöglicht die Zielerreichungskontrolle. Wir unterstützen das Festhalten am Ziel von 650'000 Lkw-Fahrten.

b) Erachten Sie die Erstreckung des Zeitpunkts der Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für gerechtfertigt?

Eher Nein. Und dann nur, wenn wie oben erwähnt 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 diesen Effekt gemacht werden können.

c) Teilen Sie die Ansicht, dass auf die Aufnahme eines Umweltziels in das Güterverkehrsverlagerungsgesetz verzichtet werden soll? Falls nein, welche Form eines Umweltziels erachten Sie für den Alpenschutz als sinnvoll?

Ja, wir teilen diese Ansicht. Denn ein Umweltziel in das Verlagerungsgesetz aufzunehmen würde zu vielen Endlos-Diskussionen und Interpretationen führen. Unter den vorgeschlagenen Varianten entspricht die Variante 1 mit der markantesten Abnahme der Fahrtenzahl dem umweltpolitischen Aspekt am meisten.

d) Teilen Sie die Ansicht, dass auf ein Marktanteilsziel verzichtet werden soll?

Ja. Denn Marktanteilsziele sind viel schwer kontrollierbar als Fahrtenziele.

3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Varianten im Einzelnen?

a) Stimmen Sie mit den Beurteilungen der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen und der Einschätzung der bestehenden Handlungsspielräume in den vorgestellten Varianten überein?

Ja. Jedoch immer mit der Einschränkung, dass alternative Massnahmen nicht näher geprüft worden sind.

b) Wie beurteilen Sie das Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen im Rahmen der Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs? Für welche Variante sind Sie?

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, wel-

cher 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.

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.

Unter den gegebenen Umständen spricht sich *transfair* für die Variante 1 aus und lehnt die Varianten 2 und 3 ab.

c) Sehen Sie weitere Handlungsmöglichkeiten im Bereich der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen? Wenn ja, welche?

Als weitere Punkte bei den Verlagerungsmassnahmen sieht *transfair*:

- die Verbilligung der Trassengebühren für den transitierenden und den inner-schweizerischen 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 verstärktere 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 anbietet
- 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 LSVÄ

4) Wie erachten Sie die Massnahmen im Einzelnen?

a) Erachten Sie die Definition von Durchfahrtsrechten und die Einführung der Alpentransitbörse als ein geeignetes Instrument zur Umsetzung der Verlagerung?

Ja, denn die Alpentransitbörse kann ein wichtiges nachhaltiges Mittel zur Erreichung und Sicherung des Verlagerungsziels sein. Und die Schweiz dürfte in diesem Bereich ihren Pioniergeist zeigen und mutig in Europa vorangehen.

b) Erachten Sie die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs als zielführend? Erachten Sie eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche als sinnvoll?

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.

c) Erachten Sie einen schnellen und substantiellen Ausbau der Rollenden Landstrasse als zielführende Verlagerungsmassnahme?

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. Und mit einem massiven Ausbau der Rola 3 würde ausschliesslich eine Transportmöglichkeit unterstützt, bei der permanent die Gefahr des kurzfristigen "Abspringens" besteht und gleichzeitig das Wachstumspotenzial des UKV reduziert wird. Diese Variante würde zudem die Transporteure und Unternehmen, welche für den UKV nachhaltig in Bahninfrastruktur investiert haben (Anschlussgleise, eigene Verladeterminals) stark benachteiligen. Die Zukunft gehört dem UKV.

5) Unterstützen Sie die Anpassungen im Gütertransportgesetz?

Ja, mit den gemachten Einschränkungen.

6) Erachten Sie die Anpassungen im Bundesgesetz über die Anschlussgleise als zweckmässig?

Ja.

7) Begrüssen Sie die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht?

Ja.

8) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Ansprechpartner für Rückfragen

Hugo Gerber
Präsident
Tel. 031 370 21 21
hugo.gerber@transfair.ch

Bernhard Schmidt
Leiter öffentlicher Verkehr
Tel. 031 370 21 21
bernhard.schmidt@transfair.ch