

Bundesamt für Verkehr BAV
z.H. Herrn Max Friedli, Direktor BAV

3003 Bern

Bern, 20. Mai 2009

Verordnungen Güterverkehrsvorlage: Vernehmlassungsantwort der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Friedli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung und unterbreiten Ihnen hiermit gerne unsere Stellungnahme.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Wir stellen einleitend mit Bedauern fest, dass die Anpassung der Netzzugangsverordnung noch nicht für die Vernehmlassung bereit ist. Wir halten fest, dass wir die Inkraftsetzung mindestens einer ersten Stufe der Trassenpreisrevision per 1. Januar 2010 erwarten.

Im Rahmen dieses Vernehmlassungsverfahrens vermischen wir weitergehende konkrete Vorschläge zur Erreichung des Zwischenziels bei der Verkehrsverlagerung von 1 Million Fahrten im Jahr 2011. Wir fordern, dass der mögliche Handlungsspielraum so rasch als möglich ausgeschöpft und in den vorliegenden Verordnungsänderungen berücksichtigt wird. Das ist sowohl aus ökologischen als auch aus ökonomischen Überlegungen heraus zwingend. Die SP erinnert an Artikel 84 BV „Alpenquerender Transitverkehr“:

¹ Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.

² Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Sie müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

³ Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.

Das Ziel der Verlagerungspolitik wurde im Alpenschutzartikel mit einer Verminderung der Lastwagenfahrten über die Schweizer Alpen auf 650'000 pro Jahr festgelegt.

Die Verlagerungspolitik entspricht auch dem Volkswillen: Diese wurde von Volk und Ständen mehrfach bestätigt. Es herrscht zudem europaweit Konsens, dass die Verkehrsverlagerung unumgäng-

lich ist. Eines der wirksamsten und effektivsten Instrumente, dessen Einführung wir so rasch als möglich fordern, ist die **Alpentransitbörse**. Die Schweiz soll die von ihr eingenommene Vorreiterrolle im Bereich der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter behaupten und auf diese Weise auch die notwendigen Impulse auf internationaler Ebene mit auslösen.

Verlagerungspolitik ist ein Erfolgsprojekt, das zeigen die bisherigen Erfahrungen, auch in Zusammenarbeit mit umliegenden Ländern. Dieses Erfolgsprojekt droht aber zu scheitern, wenn die entsprechenden Massnahmen nicht umgehend ergriffen werden.

Mögliche Massnahmen, die auf dem Verordnungsweg umgesetzt werden könnten:

- Fahrverbote für LKWs mit hohem Schadstoffausstoss
- Tunnel-Fahrverbot für gewisse LKW-Kategorien und Transporte
- Senkung von Lenkzeit und Arbeitszeit von Chauffeuren und Chauffeusen
- Ausdehnung der LSVA auf Lieferwagen
- Verschärfung der Gefahrgutvorschriften für Tunnels
- Abstellplatzpflicht für LKWs, die in der Schweiz übernachten

Wir verweisen des Weiteren auf die Vorschläge der Alpeninitiative, die an der Jahrespressekonferenz vom 17. Februar 2009 präsentiert wurden, und beantragen deren Prüfung:

- Verstärkte Subventionierung des Schienengüterverkehrs: Der Zahlungsrahmen 2011-2018 enthält keine Beschränkung auf eine bestimmte Summe pro Jahr. Es ist demnach möglich, in den ersten Jahren mehr Mittel einzusetzen als zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die von uns mit Nachdruck geforderte rasche Einführung der Alpentransitbörse Wirkung zu zeigen beginnt.
- Verschärfung der Dosierung: Würden die Lastwagen bei der Steuerung des Dosiersystems als vier oder fünf statt nur als drei Personenwageneinheiten in die Berechnung eingesetzt, ergäbe sich ein grösserer Sicherheitsabstand.
- Konjunkturprogramm für Engpassbeseitigung auf den Zulaufstrecken: Mit dem Konjunkturprogramm ergibt sich die Chance, die dringendsten Projekte der Engpassbeseitigung zu realisieren, um damit den Verkehr zu beschleunigen und gleichzeitig zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Gemäss einer Aufstellung der SBB können für weniger als 100 Millionen Franken rund 4 Millionen Jahrestonnen mehr über die Gotthardroute transportiert werden. Dieses Potenzial muss realisiert werden, Transportaufträge für die Bahn dürfen nicht an Kapazitätsmängeln scheitern.
- Verstärkte LKW-Kontrollen: Im Lauf dieses Jahrs wird das LKW-Kontrollzentrum Ripshausen in Erstfeld in Betrieb genommen. Die verstärkte Kontrolle kann indirekt dazu beitragen, dass der Preis für den Strassentransport erhöht und damit die Schiene konkurrenzfähiger wird.
- Beschleunigung an Grenzübergängen und an Terminals: Die Transportzeit des Schienentransports muss verkürzt werden.

Wir beantragen die Integration von Bestimmungen zur Umsetzung von Artikel 5 GVVG zur befristeten Erhöhung der Gesamttransitabgabe für alpenquerende Fahrten. Dieses Instrument gibt dem Bund die Möglichkeit, die Bahnen zu entlasten. Diese leiden nicht nur unter dem konjunkturbedingten Nachfragetief, sondern auch unter dem massiven Preiserfall auf der Strasse.

Wir beantragen, dass die aufgrund des neuen Zahlungsrahmens ermöglichte Förderung innovativer Lösungen in der Verlagerungskette umgesetzt wird. Die aktuelle Konjunktur- und Wirtschaftslage verlangt nach Lösungen und Modellen, die bei grosser Kapazitätsauslastung weniger leicht zu realisieren wären.

2. Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)

Die für die rollende Landstrasse in Artikel 15 benutzten Begriffe sind nicht eindeutig. Unter „Lastwagenverkehr“ wird im Allgemeinen der Verkehr von Lastwagen auf der Strasse verstanden. In dieser Vorlage geht es aber um den begleiteten und unbegleiteten Transport von Lastwagen bzw. um den Transport von Strassengüterfahrzeugen auf längeren, meist grenzüberschreitenden Strecken. Bei Artikel 18 wiederum geht es um die Subventionierung des Autoverlads (Personen- und Lastwagen) durch die Alpentunnel. Wir bitten um entsprechende Klärung bzw. Präzisierung der verwendeten Begrifflichkeiten.

Auch die Definitionen in Artikel 2, „Begriffe“, vermögen keine Klarheit zu schaffen. So wird der begleitete Bahntransport von Lastwagen in Buchstabe a als Teil des kombinierten Verkehrs definiert, während Buchstabe c den Transport begleiteter Motorfahrzeuge separat aufführt, ohne den Unterschied zu erläutern.

Wir schlagen vor, in Buchstabe a den Begriff „kombinierter Güterverkehr über lange Strecken“ zu verwenden und in Buchstabe c vom „Kurzstrecken-Verlad von Motorfahrzeugen“ zu sprechen.

In Artikel 6, Absatz 1, beantragen wir ergänzend zu den „umweltpolitischen Interessen“ die explizite Erwähnung des „Lärms“, der berücksichtigt werden soll.

Das Kriterium der "effektiven, nachhaltigen Verkehrsverlagerung bei der Beurteilung der Förderwürdigkeit" (siehe Erläuterungen Seite 5, 3. Abschnitt) ist berechtigt und soll Geltung haben. Wir fragen uns allerdings noch, wie dies nachgewiesen werden kann und beantragen die konsequente Umsetzung dieser Vorgabe basierend auf transparenten und nachvollziehbaren Kriterien.

3. Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV)

Wir lehnen die pauschale und unbegründete Erhöhung der Voraussetzungen für die Finanzhilfe (mindestens 12'000 Tonnen oder 720 Wagen), wie sie in Artikel 14 Absatz 2, vorgeschlagen wird, ab.

Die vorgeschlagene Formulierung von Artikel 15, Absatz 2, lässt offen, ob bei höherer Tonnage mehr oder weniger Beiträge bezahlt werden sollen. Eine entsprechende Präzisierung ist deshalb nötig.

Wir beantragen die Ausgestaltung einer Bedingung, die einen Anreiz schafft, Industriezonen generell mit Anschlussgleisen zu versehen. Die Beiträge sollen nach transportierter Menge abgestuft werden. Die Beiträge des Bundes sollen umso grösser werden, je mehr Güter am entsprechenden Anschlussgleis umgeschlagen werden. Damit werden die Gemeinden und Kantone ermutigt, in ihren Planungsvorschriften die Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone mit Bahnanschluss vorzuschreiben.

Unternehmen wiederum werden zur Zusammenarbeit motiviert.

Wir beantragen die Schaffung einer Möglichkeit, Anschlussgleise von Unternehmen, die nicht mit vertretbarem Aufwand angeschlossen werden können, als UKV-Terminal zu nutzen. Diese Gütermengen sind bei der Subventionierung mitzubedenken.

4. Verordnung über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV)

- Wir haben keine Bemerkungen zu dieser Verordnungsänderung.

Wir danken für die freundliche Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DER SCHWEIZ



Christian Levrat
Parteipräsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz