



Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

Bern, 25. Oktober 2006

Zuständig: Heinz Hänni  
Sekretariat: Séverine Maridor  
Dokument: 061018 Stellungnahme Güterverkehrsvorlage

## Güterverkehrsvorlage Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. Juli 2006 laden Sie uns ein, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

### Grundsätzliche Erwägungen

Die Landwirtschaft hat Ihre Produktionsstädte unter freiem Himmel und ist dadurch von den negativen Auswirkungen eines überbordenden Verkehrsaufkommens direkt betroffen. Gleichzeitig ist die Landwirtschaft aufgrund Ihrer Struktur und dezentralen Lage auf den Strassentransport angewiesen. Der Schweizerische Bauernverband (SBV) hat deshalb grosses Interesse an einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Der SBV steht zum Verlagerungsauftrag gemäss dem Alpenschutzartikel und begrüsst das Ziel einer Umlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das gesetzte Ziel von maximal noch 650'000 alpenquerenden Transitfahrten bis 2009 kann aber nicht erreicht werden. Eine Verschiebung des Reduktionszieles ist deshalb notwendig, muss aber von unterstützenden Begleitmassnahmen flankiert werden. Zur Zielerreichung soll nach unserer Ansicht primär der unbegleitete kombinierte Verkehr beitragen, der Ausbau der Rollenden Landstrasse ist aus unserer Sicht ineffizient und zu teuer. Die Alpentransitbörse, als ökonomisches Steuerungsinstrument, verdient eine vertiefte Prüfung (Verlagerungseffekt, Kompatibilität zum bestehenden Landverkehrsabkommen (Gefahr der Aufhebung des bestehenden Nachtfahrverbotes) etc.) wobei die Bedürfnisse der Schweizerischen Transportbranche zwingend zu berücksichtigen sind.

### Stellungnahme zu den konkreten Fragen

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

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.

## **2) Unterstützen Sie die Zielsetzung der künftigen Verlagerungspolitik?**

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

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 dabei in enger Absprache mit unseren Nachbarländern erfolgen. Die Verlagerungspolitik darf nicht als Konjunkturbremse wirken, hängen doch Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum direkt zusammen. Insofern ist die Erstreckung des Zeitpunktes auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels sehr optimistisch gewählt. Vor einer wirklichen Verlagerung müssen erst die entsprechenden Kapazitäten betreffend Streckenverfügbarkeit und Verladelogistik geschaffen, und ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt werden. Erst dann werden die international tätigen Transporteure Ihre Flotten und die entsprechende Logistik umrüsten.

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

Die Frist von 2 Jahren nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist für die Zielerreichung von 650'000 Transitfahrten zeitlich knapp angesetzt. (Begründung siehe Frage 2a)

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

Ja. Nach dem Grundsatz ein Instrument, eine Massnahme sind Umweltziele anderweitig zu regeln (LRV, Zulassungsvorschriften etc.). Es kann aber davon ausgegangen werden, dass durch die Beschränkung der Fahrtenzahlen auch eine Reduktion der Emissionen erfolgt und damit unabhängig von definierten Umweltzielen eine Entlastung der Situation eintritt.

## **3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Varianten im Einzelfall?**

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

Der SBV unterstützt die in Variante 1 zur Diskussion gestellte Lösung, wobei der Verlagerungshorizont kritisch auf seine Realisierbarkeit zu überprüfen ist (vgl. auch Antwort zu Frage 2a). Varianten 2 und 3 werden verworfen. 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 Strassen-transport ausrichten. Langfristig ist der SBV 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 (Variante 3) lehnen wir aus ökonomischen und ökologischen Gründen ab.

- 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?**

Siehe Frage 3a

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

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.

#### 4) **Wie beurteilen Sie die Massnahmen im Einzelnen?**

- a) **Erachten Sie die Definition von Durchfahrtsrechten und die Einführung der Alpen-transitbörse als ein geeignetes Instrument zur Umsetzung der Verlagerung?**

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 Alpen-transitbörse wohl fällige Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens zu beachten. Dies kann zum heutigen Zeitpunkt nur als wenig sinnvoll erachtet werden, hätte die Schweiz ihrerseits wohl grosse Konzessionen zu machen (Nachtfahrverbot).

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

Soll die in der Verfassung verankerte Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr umgesetzt werden, kann mittelfristig nicht auf eine Fortführung der aktuellen finanziellen Förderung verzichtet werden (siehe auch Antwort zu Frage 3a).

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 SBV in aller Deutlichkeit abgelehnt.

Es ist für uns klar, dass auch beim nationalen Netzbetrieb ökonomische 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 SBV deshalb in aller Deutlichkeit ab.

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

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.

**5) Unterstützen Sie die Anpassungen im Gütertransportgesetz?**

Das Gütertransportgesetz enthält die Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern im nationalen Verkehr. Mit der Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes wird die Schweizerische Gesetzgebung bezüglich des Güterverkehrs an die Europäische Realität angepasst und es kommen grundsätzlich die Kräfte des Freien Marktes zum tragen. Wir versprechen uns davon 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. Der Leistungsauftrag des Bundes an die SBB (Service Public) ist entsprechend zu formulieren. Bei der Zuteilung der Finanzmittel ist deshalb darauf zu achten, dass diese nicht nur für den alpenquerenden Transitverkehr verplant werden, sondern auch zur Aufrechterhaltung eines flächendeckenden Service Public verwendet werden.

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

Die Übertragung der Aufsichtstätigkeit über die Anschlussgleise von den Schweizerischen Bundesbahnen an das Bundesamt für Verkehr macht Sinn, generell sind bei den Anschlussgleisen aber die Bemerkungen unter Punkt 5 zu berücksichtigen.

**7) Begrüssen Sie die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtgesetz?**

Ja

**8) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine weiteren Bemerkungen

Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden und danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Bauernverband



Hansjörg Walter  
Präsident



Jacques Bourgeois  
Direktor