



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

30. April 2013

Nr. 2013-256 R-720-12 Interpellation Patrizia Danioth Halter, Altdorf, zu "Energischere Durchsetzung der Güterverlagerung am Gotthard"; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 25. Januar 2012 reichte Landrätin Patrizia Danioth Halter, Altdorf, eine Interpellation betreffend "Energischere Durchsetzung der Güterverlagerung am Gotthard" ein.

Die Interpellantin bezieht sich auf den Bericht des Bundesrats zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs auf die Schiene von Mitte Dezember 2011. Dieser zeige auf, dass das gesetzlich verankerte Ziel von maximal 650'000 Lastwagenfahrten durch die Alpen bis ins Jahr 2018 als völlig unrealistisch erscheint. Nicht einmal das im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG; SR 740.1) postulierte Zwischenziel von maximal einer Million Fahrten lasse sich erreichen. In den letzten Jahren bewegte sich die effektive Zahl solcher Lastwagen auf über eine Million.

Die Interpellantin zieht daraus den Schluss, dass vor diesem Hintergrund nicht wegzudiskutieren sei, dass "wir damit einen gesetzeswidrigen Zustand haben und negative Auswirkungen – wirtschaftlicher und ökologischer Natur – auf das Alpengebiet und mithin auf den Kanton Uri zu erwarten seien".

Gestützt auf diese Ausgangslage stellt die Interpellantin drei Fragen.

II. Zu den gestellten Fragen

1. *Wie beurteilt der Urner Regierungsrat den neusten bundesrätlichen Bericht zur Verlagerungspolitik?*

A) Verlagerungsbericht des Bundesrats – zentrale Elemente

Der Verlagerungsbericht des Bundesrats kommt zum Schluss, dass die Verlagerungspolitik mit leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA), neuer Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), Liberalisierung des Schienengüterverkehrs sowie verschiedenen Kontroll- und Fördermassnahmen grundsätzlich wirksam ist. Ohne diese Massnahmen würden heute laut Berechnungen jährlich rund 600'000 zusätzliche Lastwagen die Schweizer Alpen queren.

Der Bundesrat stellt im Verlagerungsbericht fest, dass trotz dieses Erfolgs die Ziele verfehlt werden, die im Güterverkehrsverlagerungsgesetz verankert sind:

- Zwischenziel 2011: Im laufenden Jahr werden zirka 1,25 Millionen Lastwagen über die Alpen fahren, statt wie im Gesetz als Zwischenziel gefordert eine Million.
- Verlagerungsziel 2018: Gemäss dem im Gesetz verankerten Verlagerungsziel dürften zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels noch maximal 650'000 Lastwagen die Schweizer Alpen queren. Dieses Ziel wird aus heutiger Sicht verfehlt. Der Verlagerungseffekt, der mit der Inbetriebnahme der NEAT-Gotthardachse zusätzlich erzielt wird, dürfte lediglich reichen, um die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren.

Trotz dieser Feststellungen macht der Bundesrat deutlich, dass er weiterhin hinter der Verlagerungspolitik steht. Die Bevölkerung habe in mehreren Abstimmungen bekräftigt, dass der Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden soll. Dies sei ein wichtiges Element der schweizerischen Verkehrspolitik. Daher will der Bundesrat die bestehenden Verlagerungsinstrumente und flankierenden Massnahmen weiterführen. Zudem will er "im Rahmen des Möglichen" weitere Schritte veranlassen. Dazu gehören folgende Massnahmen:

- Finanzierung und Bau eines Vier-Meter-Korridors durch die Schweiz für den Verlad von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von vier Metern auf der Gotthardachse: Damit soll für den Schienenverkehr zusätzliches Potenzial erschlossen werden.
- Nutzung des Spielraums, den das Landverkehrsabkommen bei der Festlegung von Gebühren für den alpenquerenden Schwerverkehr zulässt: Dabei soll abgeklärt werden, ob sich die LSVA als Lenkungsinstrument ausgestalten lässt (Analyse der Handlungsoptionen im Hinblick auf den Verlagerungsbericht 2013). Zusammen mit dem Verlagerungsbericht 2013 will der Bundesrat auch eine Botschaft vorlegen, wie er den im Landverkehrsabkommen vorgesehenen Spielraum der LSVA ausschöpfen will. Der im Abkommen vorgesehene Maximalsatz von 325 Franken für eine Fahrt von Basel

nach Chiasso wurde noch gar nie erreicht. Zurzeit liegt der Preis bei 288 Franken. Die diesbezügliche Herausforderung liegt darin, dass der Ertrag der Abgabe die ungedeckten Wegkosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit (externe Kosten) nicht übersteigen darf.

- Verlängerung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs: Damit soll die Gotthardachse schnell ausgelastet und die Rollende Landstrasse als Begleitmassnahme zum Nachtfahrverbot weitergeführt werden.
- Erhöhung der Terminalkapazitäten südlich der Alpen, um den kombinierten Verkehr über die Alpen weiter zu fördern.

Diese zusätzlichen Massnahmen verbessern die Situation der Schiene gegenüber der Strasse im alpenquerenden Güterverkehr. Das Verlagerungsziel ist allerdings nur mit deutlich höheren Gebühren für den alpenquerenden Lastwagenverkehr erreichbar. Eine derartige Erhöhung ist jedoch weder mit den geltenden Verfassungsbestimmungen noch mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU vereinbar. Damit das Verlagerungsziel erreicht werden kann, müssten im Ausland zudem die Zulaufstrecken zur NEAT rasch ausgebaut und eine wirkungsvolle Lastwagen-Maut eingeführt werden. Eine derartige Entwicklung sei im Moment nicht absehbar.

Der Bundesrat ist gemäss Verlautbarung weiter bestrebt, eine internationale Vereinbarung zur Einführung eines länderübergreifenden Verkehrsmanagement-Systems auszuhandeln. Für die Einführung einer Alpentransitbörse sei aber zurzeit die dafür nötige politische Akzeptanz in den Nachbarländern und der EU gering.

Trotz der Verbesserung zeigt die Analyse des Bundesrats, dass mit den bestehenden Instrumenten das für 2019 (zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) vorgesehene Ziel von 650'000 Lastwagenfahrten verfehlt wird. Der Verlagerungseffekt, der mit der Inbetriebnahme der NEAT-Gotthardachse zusätzlich erzielt wird, dürfte lediglich reichen, um die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf dem aktuellen Niveau zu stabilisieren.

Der Bundesrat prüft deshalb auch eine Anpassung der Ziele. Er schlägt vor, eine breite Diskussion zur Verlagerungspolitik zu starten, um die Akzeptanz weitergehender Massnahmen zu evaluieren.

Er denkt auch an die Möglichkeit, die Ziele nach unten anzupassen. Dabei ist sich der Bundesrat bewusst, dass er damit in Konflikt gerät mit dem 1994 nach Annahme der

Alpeninitiative in der Verfassung verankerten Auftrag, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Der Bundesrat anerkennt das bestehende Konfliktfeld, indem eine Zielkorrektur mit dem Verfassungsauftrag zur Verlagerung im Widerspruch stehen kann und zusätzliche Massnahmen mit anderen Bestimmungen der Verfassung bzw. internationaler Abkommen kollidieren. Angaben darüber, wie er in der Frage des Zielwerts vorgehen will, fehlen.

B) Beurteilung des Regierungsrats zum Verlagerungsbericht des Bundesrats

Der Regierungsrat beurteilt den Verlagerungsbericht des Bundesrats als offen und un-dogmatisch; die vorgelegten Resultate sind aber ernüchternd. Der Regierungsrat anerkennt die vom Bundesrat aufgezeigten Schwierigkeiten bei der Umsetzung, ist aber nicht bereit, für eine Anpassung der Verlagerungsziele Hand zu bieten.

Die vom Bundesrat erwähnten Möglichkeiten verdienen es, geprüft zu werden. Verbesserungen beispielsweise bei den Terminkapazitäten oder den Zufahrten auf der Gotthardachse sind sinnvoll, um die Gütertransporte per Bahn insbesondere für den Transit attraktiver zu machen. Ebenfalls müssen die politischen Zielkonflikte im Schienenverkehr – beispielsweise die Priorisierung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr oder die Reduktion von ursprünglich geplanten Trassen des Güterverkehrs zugunsten des Personenverkehrs – angegangen und gelöst werden.

Trotz des Aufschubs der angestrebten Verlagerung sind so rasch als möglich die zielführenden Instrumente zur Umsetzung des 1994 ausgedrückten Volkswillens auszuarbeiten und konkret umzusetzen. Zu diesen Instrumenten gehört die Alpentransitbörse, obwohl der Bundesrat derzeit keine Möglichkeit sieht, internationale Abkommen zur Alpentransitbörse oder zu anderen limitierenden Schwerverkehrsmanagement-Instrumenten abzuschliessen.

2. Welche Schritte gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die ernerischen Interessen wirksam wahrzunehmen und die negativen Auswirkungen auf Uri zu reduzieren?

Die notwendigen Massnahmen zur Verfolgung und Erreichung des Verlagerungsziels sind praktisch vollständig im Zuständigkeitsbereich des Bunds angesiedelt.

Die Möglichkeiten des Regierungsrats beziehen sich deshalb primär auf Stellungnahmen im

Rahmen von Verfahren (Vernehmlassungen, Konsultationen, Expertenhearings u. ä.) sowie auf Positionsbezüge in entsprechenden Gremien (z. B. kantonale Konferenzen, Gotthardkomitee) und in Verhandlungen mit zuständigen Bundesstellen (BAV, ASTRA, ARE, SBB usw.). Der Regierungsrat ist diesbezüglich aktiv und wird die Urner Anliegen auch in Zukunft mit Nachdruck vertreten. Im Vordergrund stehen dabei folgende Forderungen und Massnahmen, welche umsetzungsorientiert anzugehen sind:

- Schnelle Realisierung des beschlossenen Vier-Meter-Korridors durch die Schweiz, Ausbau der Anschlüsse im Norden und im Süden.
- Die Alpentransitbörse als zwingendes Element für eine erfolgsversprechende Verlagerungspolitik.
- Zudem müssen bereits beschlossene Massnahmen weitergeführt werden, um für die Verlagerung ein Gleichgewicht von Massnahmen zwischen Schiene und Strasse zu erhalten. Dabei stehen die LSVA, das Festhalten am Nacht- und Sonntagsfahrverbot für LKW sowie die Abgeltungen des Bunds im Zentrum. In die gleiche Richtung stösst die Stellungnahme des Kantons zur Vernehmlassung des Bundesrats zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels.

3. *Ist der Regierungsrat insbesondere bereit, zur verstärkten Interessenwahrung insbesondere*

- a) *die staatsrechtlichen, volkswirtschaftlichen, verkehrstechnischen und weiteren Aspekte gesamthaft zu prüfen,*

Der Regierungsrat erachtet die Prüfung von staatsrechtlichen, volkswirtschaftlichen, verkehrstechnischen und weiteren Aspekten zur Interessenwahrung als zielführend. Dabei sind aber "Alleingänge" des Kantons Uri weniger erfolgsversprechend, als wenn die angesprochenen Fragen im Verbund und in Kooperation mit Partnern geklärt werden. Beispiele:

- Gotthard-Komitee – Die Erarbeitung eines umfassenden Güterverkehrs-Konzepts für die Nord-Süd-Achse ist ein aktuelles Schwerpunktthema des Gotthard-Komitees. Dieses Konzept kann dazu dienen, die Interessen des Gotthard-Komitees in den weiteren Diskussionen rund um den Ausbau der Schieneninfrastruktur einzubringen (z. .B. Juradurchstich, Axentunnel [inklusive Umfahrung Flüelen], Umfahrung Bellinzona). Ziel ist, im Rahmen des zweiten Ausbauschriffs 2030 (vorzulegen bis 2018) die nötigen Planungs- und Projektierungsgelder für weitere Schlüsselprojekte zugunsten der Gotthard-Achse sicherzustellen.

- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) – Mitwirkung und Einflussnahme in der Projektprüfung "Infrastruktur Güterverkehr 2030". Die Interessenvertretung der Kantone erfolgt über die Einsitznahme in Arbeitsgruppen und beinhaltet u. a. die Güterverkehrsentwicklung, die örtlichen und zeitlichen Engpässe im Güterverkehr auf der Schiene und der Strasse, die vom Güterverkehr benötigten Logistikstandorte sowie notwendigen Weichenstellungen, um im Jahr 2030 sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene über einen leistungsfähigen, wettbewerbsfähigen und effizienten Güterverkehr zu verfügen.
- Verband öffentlicher Verkehr (VöV) – Interessenvertretung gegenüber Behörden, Politik und Öffentlichkeit. Mitglieder sind nebst den Güterverkehrsleistungsanbietern (Transportunternehmungen) u. a. auch die Kantonsvertretungen, welche die politischen Forderungen zum Güterverkehr sicherstellen.
- Im Rahmen des Projekts iMonitraf haben im Jahr 2012 in Lyon die Verantwortlichen der vom alpenquerenden Güterverkehr besonders betroffenen Regionen – Tessin, Zentralschweizer Kantone, Rhône-Alpes (F), Tirol (A), Südtirol, Aostatal, Friaul sowie Piemont (I) – gemeinsam eine drastische Reduktion des Lastwagentransits verlangt. Fazit dieser Aktivitäten: Es braucht die Alpentransitbörse und es braucht das Tätigwerden der Landesregierungen der betreffenden Staaten, nicht nur der Regionalvertretungen.

Unter der Bezeichnung "Suivi de Zurich" besteht seit 2006 ein Gremium, welches sich der Zusammenarbeit unter den Alpenländern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene widmet. Beteiligt sind die Schweiz, Österreich, Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien und die EU-Kommission mit Beobachterstatus. Alle zwei bis drei Jahre findet dazu ein Verkehrs-Ministertreffen der beteiligten Staaten statt.

Im Projekt iMonitraf spielt der Kanton Uri eine sehr aktive Rolle; so ist es beispielsweise dem Urner Vertreter – als Delegierter der Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK) und Absprache mit den beteiligten Alpenregionen – im April 2013 gelungen, bei Bundesrätin Doris Leuthard zu erwirken, dass sie versucht, anlässlich des kommenden Ministertreffens die Thematik der Alpentransitbörse zu traktandieren und er anlässlich dieser Zusammenkunft die Gelegenheit bekommt, die Positionen der betroffenen Alpenregionen darzulegen und zu erläutern.

b) die Urner Parlamentarier in Bern zur Mitarbeit einzuladen?

Der Regierungsrat steht in regelmässigem Kontakt mit den Urner Parlamentariern in

Bern und prüft die Möglichkeiten der Mitarbeit – in Koordination mit der Urner Nationalrätin bzw. mit den Urner Ständeräten – laufend.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. C.', written over a horizontal line.