

## Motion

Gestützt auf Artikel 82 der Geschäftsordnung des Landrats beantragen die Unterzeichneten, folgende Motion erheblich zu erklären:

"Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Uri folgende Standesinitiative ein:

1. Die Bundesversammlung hat die Bundesgesetzgebung, insbesondere das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) so auszugestalten, dass die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene gemäss Artikel 84 Absatz 2 BV bis spätestens 2012 umgesetzt ist. Zu diesem Zweck hat der Bundesgesetzgeber namentlich eine Alpentransitbörse einzuführen, die spätestens zwei Jahre nach Rechtskraft der bundesgesetzlichen Ordnung gemäss Satz 1 wirksam ist. Die Alpentransitbörse ist so auszugestalten, dass keine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens nötig sind.
2. Mit zusätzlichen Infrastrukturbeiträgen ist dafür zu sorgen, dass allfällige Engpässe auf den Zulaufstrecken zu den Basistunnels rechtzeitig ausgebaut werden können.

Altdorf, 12. Dezember 2007

Die Erstunterzeichner/die Erstunterzeichnerin



Leo Brücker-Moro  
Landrat (CVP)  
Altdorf



Hansjörg Felber  
Landrat (CVP)  
Altdorf



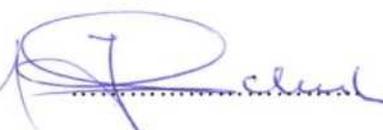
Thomas Arnold  
Landrat (FDP)  
Flüelen



Pia Tresch-Walker  
Landrätin (SP)  
Erstfeld



Alois Arnold  
Landrat (SVP)  
Unterschächen



Josef Schuler  
Landrat (SVP)  
Spiringen



Armin Braunwalder  
Landrat (GB)  
Erstfeld

**Begründung:**

Gestützt auf Artikel 160 Abs. 1 der Bundesverfassung steht jedem Kanton das Recht zu, der Bundesversammlung Initiativen zu unterbreiten. Im Kanton Uri kann gemäss Kantonsverfassung mit einer kantonalen Volksinitiative (Art. 27 Abs. 2 KV; RB 1.1101) die Einreichung einer Standesinitiative beim Bund verlangt werden. Dasselbe Recht überträgt die Verfassung auch dem Parlament, denn gemäss Art. 93 lit. c) übt der Landrat die den Kantonen in der Bundesverfassung eingeräumten bundesstaatlichen Mitwirkungsrechte aus. Gestützt darauf soll den Eidgenössischen Räten die vorliegende Standesinitiative zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene eingereicht werden.

Gemäss Art. 196 BV (1. Übergangsbestimmung) hätte die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs bereits zehn Jahre nach der Volksabstimmung über die Alpen-Initiative abgeschlossen sein müssen, das heisst 2004. Erst unter dem Druck, die bilateralen Abkommen (40-Tonnen-Limit!) dem Volk schmackhaft machen zu müssen, beschloss das Parlament 1999 das heute noch gültige, auf 10 Jahre befristete Verkehrsverlagerungsgesetz (VVG). In diesem Rahmen wurde das Verlagerungsziel definiert (650'000 auf der Strasse verbleibende Lastwagen), aber gleichzeitig die Umsetzungsfrist auf 2009 hinausgeschoben, was vom Volk mit der Zustimmung zu den bilateralen Verträgen indirekt akzeptiert wurde. Heute ist die Verlagerung aber noch weit vom Ziel entfernt. Das Verlagerungsziel soll nun gemäss GVVG erst zwei Jahre nach Inbetriebnahme der Neat am Gotthard, erreicht werden, was 2019 oder später bedeutet.

Der Uerner Regierungsrat hat sich in seiner Stellungnahme zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) deutlich geäussert: Die weitere Verzögerung sei inakzeptabel. Er hält an der Umsetzungsfrist 2009 fest. Am Fahrtenziel (650'000 LKW) dürfe keinesfalls gerüttelt werden. Engpässe auf den Schienen-Zufahrtlinien zum Gotthard seien schnell zu beseitigen. Die Alpentransitbörse müsse unbedingt weiterverfolgt werden.

Bereits 1999 war klar, dass mit den damals beschlossenen Massnahmen das Ziel nicht erreicht und langfristig gesichert werden kann. Mit zwei Studien hat der Bund aufgezeigt, dass mit der Alpentransitbörse ein praxistaugliches Instrument zur Verfügung steht, mit welchem das Verlagerungsziel kostengünstig, effizient und ohne Diskriminierung des regionalen Güterverkehrs erreichbar ist. Ob eine Änderung des Landverkehrsabkommens mit der EU nötig ist, hängt von der Ausgestaltung ab. Werden die Alpentransitrechte unentgeltlich auf den Markt gebracht (z.B. als Bonus für Transporte auf der Schiene), so wird die Obergrenze der Besteuerung des Schwerverkehrs, die im Landverkehrsabkommen festgelegt ist, nicht tangiert.

Die EU-Kommission hat bereits signalisiert, dass sie der Einführung der Alpentransitbörse nicht opponieren werde, wenn auf der Schiene genügend Transportkapazitäten zur Verfügung stehen. Da das NEAT-Projekt im Wesentlichen auf die Basistunnel beschränkt ist, sind im Verlauf des nächsten Jahrzehnts auf den Zulaufstrecken im Norden und Süden Engpässe zu erwarten. Gemäss Studien von SBB Infrastruktur können durch eine schnellere Realisierung der im ZEB-Konzept (Zukünftige Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur) vorgesehenen Massnahmen und eine Optimierung des Betriebs die Schienenkapazitäten schon vor Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erheblich gesteigert werden. Durch die Einführung der Alpentransitbörse können Betriebssubventionen gespart werden, die für die Finanzierung von Infrastrukturmassnahmen eingesetzt werden können.