

Verordnung über die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs

Von Alf Arnold, Geschäftsführer der Alpen-Initiative

<p><i>Der Schweizerische Bundesrat,</i> gestützt auf Artikel 84 Absatz 1 und 2, Artikel 182 Abs. 1 und Art. 196, 1. Übergangsbestimmung der Bundesverfassung, und gestützt auf das Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene (Verkehrsverlagerungsgesetz) vom 8. Okt. 1999 und den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs vom 28. Sept. 1999</p>	<p><i>Der Alpenschutzartikel (Art. 84) gibt dem Bundesrat die Kompetenz, die nötigen Massnahmen zur Verlagerung zu treffen. Art. 196 legt fest, dass der Bundesrat hierfür die Form der Verordnung anwendet, wie dies im ursprünglichen Artikel 36sexies gemäss Alpen-Initiative stand (korrigiert durch Totalrevision). Verkehrsverlagerungsgesetz und Zahlungsrahmen sind befristet, können aber theoretisch durch die Verordnung ersetzt werden.</i></p>
<p><i>verordnet:</i></p>	
<p>1. Abschnitt: Ziele</p>	
<p><u>Art. 1 Verlagerungsziel</u> 1) Die Zahl der alpenquerenden Fahrten im Güterschwerverkehr auf der Strasse wird bis spätestens 2009 auf maximal 650'000 pro Jahr reduziert.</p>	<p><i>Der Abschnitt übernimmt die Zielsetzung des Verkehrsverlagerungsgesetzes. Dabei ist gemäss bisheriger Interpretation immer von alpenquerenden, nicht nur von Transitfahrten die Rede.</i></p>
<p>2) Die Reduktion erfolgt in folgenden Schritten: 2004: 1150'000 Fahrten 2005: 1050'000 Fahrten 2006: 950'000 Fahrten 2007: 850'000 Fahrten 2008: 750'000 Fahrten 2009: 650'000 Fahrten</p>	<p><i>Das Verkehrsverlagerungsgesetz sieht in Artikel 3 vor, dass der Bundesrat jeweils Zwischenziele für die Folgeperiode der Berichterstattung festlegt. Die Idee wird hier übernommen, aber auf die gesamte Zeitperiode bis zur Zielerreichung ausgedehnt.</i></p>
<p>3) Im Jahr 2010 und allen folgenden Jahren bleibt die Zahl der alpenquerenden Fahrten im Güterschwerverkehr auf 650'000 Fahrten beschränkt.</p>	<p><i>Die dauerhafte Festlegung ist nötig, da sonst mit einem erneuten Anwachsen gerechnet werden muss.</i></p>
<p>4) Die Zahl der erlaubten Fahrten wird unter Berücksichtigung der Strassenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Strassen auf die einzelnen Alpenübergänge verteilt.</p>	<p><i>Diese Kriterien und die Verteilung auf die Alpenübergänge ist nötig für die Alpentransitbörse.</i></p>

<p><u>Art. 2 Sicherheitsziel</u> Die Zahl der Unfälle mit Lastwagen ist bis zum Jahr 2014 schrittweise auf die Hälfte des Standes des Jahres 2003 zu senken.</p>	<p><i>Der Schwerverkehr ist überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Auf den alpenquerenden Transitrouten (steil, viele Tunnels und Brücken) stellt er ein besonderes Risiko dar.</i></p>
<p><u>Art. 3 Umweltziele</u> 1) Die Abgasemissionen aus dem alpenquerenden Schwerverkehr sind bis 2009 mindestens so weit zu senken, dass die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung entlang den alpenquerenden Transitrouten vollständig eingehalten werden.</p>	<p><i>Die Grenzwerte werden in den Transitzkorridoren genauso überschritten wie in den Agglomerationen. Ein einzelnes Fahrzeug bewirkt hier mit gleich viel Emissionen dreimal höhere Immissionen als im Mittelland.</i></p>
<p>2) Die Lärmemissionen des alpenquerenden Schwerverkehrs sind bis 2009 mindestens so zu reduzieren, dass die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung entlang den alpenquerenden Transitrouten vollständig eingehalten werden.</p>	
<p>2. Abschnitt: Alpentransitbörse</p>	
<p><u>Art. 4 Alpentransitbörse</u> 1) Der Bund gibt für jede erlaubte alpenquerende LKW-Fahrt gratis (oder je nach Lösung: kostenpflichtig) eine Lizenz heraus.</p>	<p><i>Mit der Gratisabgabe verliert der Bund zwar eine Einnahmemöglichkeit...</i></p>
<p>2) Lizenzen kann erwerben, wer auch Güter mit der Bahn über Gotthard oder Lötschberg - Simplon transportiert. Der Bundesrat legt jährlich für jeden Teilmarkt fest, wie viele Bahntransporte nötig sind, um eine Lizenz für einen Strassentransport zu erwerben.</p>	<p><i>... mit der Bindung an die Benutzung der Schiene verstärkt er aber den Anreiz zur Verlagerung zusätzlich.</i></p>
<p>3) Die Lizenzen werden auf Teilmärkte aufgeteilt (Binnen-, Import/Export- und Transitverkehr).</p>	<p><i>Durch die Aufteilung in Teilmärkte kann verhindert werden, dass der teurere Regionalverkehr mit dem viel billigeren ausländischen Langstreckenverkehr konkurrenzieren muss.</i></p>
<p>4) Die Lizenzen sind innerhalb der Teilmärkte frei handelbar.</p>	<p><i>Dies erlaubt, dass auch Transportunternehmen zu Lizenzen kommen, die nicht mit der Bahn transportieren – allerdings zu einem vom Markt bestimmten Preis.</i></p>
<p>5) Der Bund richtet für den Handel der Lizenzen eine Internet-Börse ein. Er kann deren Betrieb teilweise oder ganz Privaten übertragen.</p>	<p><i>Die Form einer Internet-Börse erlaubt den Zugang unabhängig vom Standort eines Unternehmens.</i></p>

3. Abschnitt: Massnahmen beim Strassenverkehr	
<u>Art. 5 Schwerverkehrskontrollen</u>	
1) Auf den alpenquerenden Strassen wird die Kontrolle des Schwerverkehrs schrittweise intensiviert.	<i>Die Verstärkung der Kontrolle soll in erster Linie eine Verbesserung der Sicherheit bringen. Sie hat indirekt auch eine verlagernde Wirkung, als Verstösse verhindert werden, die kostensenkend wirken.</i>
2) Im Jahr 2004 werden mindestens 5 (10) Prozent der alpenquerenden Schwerverkehrsfahrzeuge einer umfassenden Kontrolle unterzogen. In den folgenden Jahren erhöht sich die Rate schrittweise um je ein (zwei) Prozent bis maximal 10 (20) Prozent ab dem Jahr 2009.	<i>Auch bei einer Kontrollrate von 10 Prozent fahren immer noch sehr viele Fahrzeuge unkontrolliert. Die Rate ist aber so hoch dass sie abschreckend wirkt.</i>
3) Die Kontrollen erfolgen in verschiedenen Kontrollzentren, die auf den Transitachsen verteilt errichtet werden. Je zwei Kontrollzentren pro Transitachse sind nahe der Landesgrenze zu errichten.	<i>Der zweite Satz soll verhindern, dass die Fahrzeuge schon längere Strecken durch die Schweiz fahren, bevor sie kontrolliert werden. Andererseits gibt die Formulierung genügend Spielraum, dass die Kontrolle nicht direkt an der Grenze stattfinden muss, wo meist die Platzverhältnisse nicht ausreichen.</i>
4) Spätestens ab 2009 dürfen in der Schweiz nur noch Lastwagen verkehren, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber (Blackbox) ausgerüstet sind. Neu in Betrieb gesetzte Wagen müssen bereits ab 2005 mit diesem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein.	<i>Dieser Zeitplan entspricht ungefähr demjenigen der EU.</i>
<u>Art. 6 Fahrverbote</u>	
1) Fahrzeuge der Abgasklasse Euro-0 dürfen ab dem 1.6.2004 nicht mehr auf den alpenquerenden Strassen verkehren. Mit der Anpassung der LSVA-Tarife ab 1.1.2005 wird das Fahrverbot auf die Kategorie Euro-0 ausgedehnt.	<i>Die neue Ökopunkteregelung Österreichs verbietet seit dem 1. Januar die Durchfahrt von Euro-0-Fahrzeugen. Zieht die Schweiz hier nicht nach, so besteht das Risiko, dass sie zur Umfahrungsrouten für die ärgsten Umweltverschmutzer wird.</i>
2) Ab ... ist die Durchfahrt durch die langen Strassentunnels der Alpen für Lastwagen verboten. Nur anhängelose Lastwagen für die regionale Versorgung sind weiterhin zugelassen.	<i>Damit kann kurzfristig eine Verbesserung der Tunnelsicherheit erreicht werden. Für die übrigen Fahrzeuge ist eine Rola zur Verfügung zu stellen (siehe unten). Die Forderung entspricht unserer Alpentunnelpetition. Der Zeitpunkt der Inkraftsetzung des Fahrverbots ist mit dem Zeitpunkt der Verfügbarkeit der Schienenalternative zu koordinieren.</i>

<p><u>Art. 7 Arbeits- und Lenkzeiten im Strassengüterverkehr</u></p> <p>1) Die wöchentliche Arbeitszeit für die Fahrerinnen und Fahrer von schweren Gütertransportfahrzeugen beträgt maximal 42 Stunden.</p>	<p><i>Die langen Arbeitszeiten der Chauffeure sind ein hohes Unfallrisiko und gleichzeitig ein Grund für die gegenüber der Bahn hohen Konkurrenzfähigkeit des Strassentransports. 42 Stunden sind noch immer mehr als das, was in der Wirtschaft heute üblich ist. Heute sind im Gesetz 46 Stunden als Maximalarbeitszeit vorgeschrieben. (ARV1, Art. 6)</i></p>
<p>2) Davon dürfen höchstens 35 Stunden Lenkzeit sein.</p>	<p><i>Auch 35 Stunden ergeben pro Tag eine durchschnittliche Lenkzeit von 7 Stunden. Alle wissen, dass schon dies sehr anstrengend ist.</i></p>
<p>3) Die maximale tägliche Lenkzeit beträgt 8 Stunden.</p>	<p><i>Damit wird die Flexibilität leicht erhöht, ohne das Unfallrisiko massiv zu steigern. Die Tageslenkzeit beträgt heute 9 Stunden; zweimal pro Woche darf sie auf 10 Stunden verlängert werden. Das ist mit den Sicherheitsanforderung auf der Strasse nicht vereinbar (ARV1, Artikel 5).</i></p>
<p>4) Nach maximal zwei Stunden Lenkzeit ist eine bezahlte Ruhepause von 15 Minuten einzuhalten.</p>	
<p>5) Nach zweimal zwei Stunden Lenkzeit erfolgt eine Ruhepause von mindestens einer Stunde, die nicht bezahlt sein muss.</p>	<p><i>Das entspricht der Regelung in andern Wirtschaftszweigen und verschafft den Chauffeuren eine wirkliche Verschnaufpause.</i></p>
<p>6) In den Ruhepausen darf nicht gearbeitet werden.</p>	<p><i>Die Gefahr ist gross, dass Ruhepausen für andere Arbeiten (Laden, Entladen etc.) genutzt wird.</i></p>
<p><u>Art. 8 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe</u></p> <p>1) Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird auf alle Gütertransportfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 2,5 Tonnen Gesamtgewicht erhoben.</p>	<p><i>Diese Massnahmen erhöht den Ertrag der LSVA (+ 200 Mio.) und trägt damit zu einer schnellen Realisierung der NEAT bei. Gleichzeitig erschwert sie ein Ausweichen von gewissen Transporten auf Kleintransporter, die nicht den arbeitsrechtlichen Restriktionen des Schwerverkehrs unterliegen.</i></p>
<p>2) Für schwere Personentransportfahrzeuge ab 2,5 Tonnen gilt eine pauschale Steuer.</p>	<p><i>Analog zur geltenden Regelung.</i></p>
<p><u>Art. 9 Gefahrgut-Transporte</u></p> <p>1) Transportunternehmungen, die Gefahrgüter gemäss ADR/SDR transportieren, haften vollumfänglich für Schäden, die durch einen Unfall an Menschen, Tieren, Sachen und Umwelt angerichtet werden.</p>	<p><i>Die Gefahrguttransporte sind zu billig, weil das Risiko auf die Allgemeinheit abgeschoben wird.</i></p>
<p>2) Die Unternehmen haben sich für Schäden zu versichern. Die Schadendeckung muss je nach Risiko zwischen 100 Millionen bis zu einer Milliarde Franken betragen.</p>	<p><i>Der Betrag muss so hoch sein, dass Schäden ohne Hilfe des Staates gedeckt werden können.</i></p>

3) Das Lenken von Strassenfahrzeugen mit gefährlichen Gütern erfordert einen Fahrausweis mit erhöhten Anforderungen.	<i>Gefahrguttransporte (nicht nur in den Alpen) erfordern eine besondere Sorgfalt und besondere Kenntnisse.</i>
4) Der Bund führt eine Liste der Verstösse gegen die Gefahrgutvorschriften. Wer wiederholt gegen die Vorschriften verstösst, wird vom Transport gefährlicher Güter ausgeschlossen. Der Ausschluss gilt nicht nur für den Fahrer oder die Fahrerin, sondern auch für deren Arbeitgeber und / oder Auftraggeber.	<i>Nicht nur die Chauffeure, sondern auch ihre Arbeitgeber sollen zur Verantwortung gezogen werden können. Mit der Erfassung der Auftraggeber kann verhindert werden, dass sich Transportunternehmen durch scheinselfständige Chauffeure aus der Verantwortung ziehen können.</i>
5) Der Bundesrat bezeichnet die Güter, die wegen ihres besonderen Brandpotentials (Brandleistung, Rauchentwicklung) nicht durch Tunnels transportiert werden dürfen.	<i>Die internationale Gefahrgutgesetzgebung berücksichtigt das Brandrisiko von im übrigen ungefährlichen Gütern nicht (siehe Mehl beim Unfall im Mont-Blanc-Tunnel, Blachen im Gotthardtunnel). Die Tunnellüftungen können nur eine beschränkte Rauch- und Hitzeentwicklung bewältigen.</i>
<u>Art. 10 Abstellplätze</u> 1) Für Lastwagen, die über Nacht in der Schweiz bleiben, ist eine Bestätigung für die Reservation eines Abstellplatzes mitzuführen.	<i>Damit soll verhindert werden, dass Fahrzeuge in die Schweiz einfahren und dann mangels Abstellplätzen auf der Autobahn abgestellt werden müssen. Auch die Bahn muss für ihre Züge selber Abstellplätze organisieren. Mit der Einführung einer Alpentransitbörse dürfte die Notwendigkeit einer Regelung an Gewicht verlieren.</i>
2) Die Abstellplätze für Lastwagen sind auf private Rechnung zu erstellen und zu betreiben und haben ein Mindestangebot für Verpflegung, Hygiene, Übernachtungsmöglichkeiten ausserhalb des Fahrzeugs und Fahrzeugreparaturen aufzuweisen.	<i>Damit soll gewährleistet werden, dass nicht der Staat Kosten des Strassentransports übernehmen muss. Die Mindestanforderungen an die Ausstattung sind aus Gründen der Sicherheit und des Arbeitnehmerschutzes nötig. Grossanlagen sind wegen der Ballung von Emissionen nicht erwünscht.</i>
3) Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die örtliche Verteilung der Abstellplätze entlang den Nationalstrassen.	<i>Die Schaffung von (sehr flächenintensiven) Abstellplätzen macht nur Sinn, wenn sie koordiniert erfolgt.</i>
4. Abschnitt: Massnahmen beim Schienenverkehr	
<u>Art. 11 Rollende Landstrasse (Rola)</u> 1) Für den Transport der auf der Transitachse erlaubten aber im Gotthardtunnel nicht zugelassenen Lastwagen errichtet der Bund eine Rollende Landstrasse.	<i>Wenn die Durchfahrt von Lastwagen durch den Gotthard-Strassentunnel aus Sicherheitsgründen verboten wird, so ist eine Alternative auf der Schiene zu schaffen (die übrigens bereits in der Botschaft des BR zur Aufnahme des Gotthardtunnels ins Nationalstrassennetz aus dem Jahr 1964 zu lesen ist)</i>

2) Die Terminals befinden sich zwischen Altdorf und Biasca.	<i>Der Raum ist so weit definiert, dass genügend Flexibilität beseht, um geeignete Flächen für die Terminals zu finden.</i>
3) Die Benützung der Rola ist kostenpflichtig. Die Tarife sind mindestens so hoch, wie die eingesparten Fahrtkosten (Treibstoffverbrauch, Fahrzeugabnutzung, LSV). Fahrzeugabnutzung, LSV).	<i>Eventuell ist es nicht möglich, für den Bahntransport einen Preis zu verlangen, wenn die Bahn Ersatz für eine existierende Strassenverbindung ist.</i>
4) Errichtung, Unterhalt und Betrieb der Rola werden aus den für den Strassenverkehr zweckgebundenen Mitteln von Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag und Autobahnvignette finanziert.	<i>Es ist naheliegend, Strassenmittel für die Finanzierung heranzuziehen.</i>
<u>Art. 12 Förderung des Schienengüterverkehrs</u> Der Bundesrat kann <ul style="list-style-type: none"> a) die Umrüstung alter und die Anschaffung neuer Lastwagen für den kombinierten Verkehr finanziell unterstützen; b) Innovationen zur Attraktivitätssteigerung der Bahnen im Güterverkehr unterstützen; c) Eisenbahnlinien im In- und Ausland ausbauen oder errichten oder deren Bau- und Ausbau mitfinanzieren; d) Infrastrukturen für den Güterumschlag Strasse/Schiene im In- und Ausland errichten oder mitfinanzieren; e) Anschaffung oder Anpassung von Rollmaterial und anderen Betriebsmitteln der Eisenbahnunternehmungen unterstützen; f) Massnahmen zur Beschleunigung der Grenzdurchlaufzeiten im Bahnverkehr treffen und unterstützen. g) Die finanzielle Unterstützung des Bahngüterverkehrs bis zur Fertigstellung des Gotthardbasistunnels weiterführen. 	<i>Der heutige Zahlungsrahmen zur Unterstützung des Bahngüterverkehrs ist zeitlich begrenzt. Zudem ist die direkte Preisvergünstigung sehr teuer. Deshalb zielen die hier vorgeschlagenen Massnahmen eher auf die Schaffung von geeigneten Infrastrukturen und die Forderung von (kostensparenden) Innovationen mit langfristigem Effekt.</i>

Bern, 19.2.03