

**58. ordentliche Mitgliederversammlung  
des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS  
12. Juni 2003**

# **FIT – Formulierung einer ideologiefreien Transitverkehrspolitik**

Von Hans-Urs Merz, FIT-Projektleiter

(Es gilt das gesprochene Wort)

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS als Dachverband der am Strassenverkehr interessierten Kreise hat sich im Mai 2002 als Aufgabe gesetzt, eine „Formulierung einer ideologiefreien Transitverkehrspolitik (FIT)“ vorzunehmen. Das war in der Zeit des Einbahnverkehrs für den Schwerverkehr im Gotthard-Strassentunnel mit seinen dadurch bedingten unvermeidlichen Staus, die nicht nur zum Leidwesen der Transporteure, sondern auch der Automobilisten und Anwohner waren.

Zielsetzung des Strassenverkehrsverbands FRS ist es, Lösungen in der Transitverkehrsproblematik aufzuzeigen, und zwar ohne ideologische und politische Einschränkungen. Die daraus entstehenden Vorschläge sind auf ihre politische Realisierbarkeit abzuklären.

## **Einführung**

Die Schaffung eines einheitlichen Wirtschaftsraums in der EG von 1992 hat die Problematik einer neuen Nord/Süd-Verbindung durch die Schweiz akzentuiert und in einen, über die rei-

nen Verkehrsprobleme hinausgehenden Rahmen politischer und wirtschaftlicher Verflechtungen in Europa gestellt.

Die Finanzierungsprobleme für die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) und Bahn 2000 führten zum Vorschlag einer flächendeckenden leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für unser Land. Diese Abgabe war der Ersatz für die in den Verhandlungen über die bilateralen Verträge von der EU geforderte Aufhebung der 28-Tonnenlimite für den Schwerverkehr.

Das bilaterale Landverkehrsabkommen hat zum Ziel, den Zugang der Vertragsparteien zum Güter- und Personenverkehrsmarkt auf der Strasse und auf der Schiene zu liberalisieren. Damit soll eine effizientere Verkehrsabwicklung auf jener Route gewährleistet werden, die technisch, geographisch und wirtschaftlich am besten auf die unter dieses Abkommen fallenden Verkehrsträger abgestimmt ist. Die Bestimmungen dieses Abkommens und ihre Anwendung beruhen auf den Grundsätzen der Gegenseitigkeit und der freien Wahl des Verkehrsträgers. Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Rahmen der Anwendung dieses Abkommens keine diskriminierenden Massnahmen zu ergreifen.

## **FIT-Lösungsansätze**

### ▪ ***Ausgangslage***

Spätestens seit der Globalisierung der Wirtschaft können Verkehrsprobleme eines Landes nur noch unter Berücksichtigung der Entwicklungen und Tendenzen im Verkehrswesen Europas betrachtet werden. Der Güterverkehr Westeuropas ist unabdingbar mit dem Wirtschaftswachstum gekoppelt, und der Sachzusammenhang zwischen BIP/BSP und der Güterverkehrsleistung empirisch nachgewiesen.

Die permanenten Finanzprobleme der einzelnen Länder sowie die projekt-spezifischen Verzögerungen in der Planungsphase, insbesondere aus Umweltschutzgründen, lassen berechtigte Zweifel aufkommen, ob die notwendigen Verkehrsinfrastrukturen in Europa zeitgerecht vor der erwarteten Verkehrsentwicklung bereit gestellt sein werden.

Das führt unausweichlich zur Folgerung, dass das Verkehrsmanagement über die Staus stattfinden wird. Dies wiederum bleibt nicht ohne Folgen auf Wirtschaft und Gesellschaft. Bei letzterer sind es unberechenbare politische Forderungen, bei der Wirtschaft sind die Folgen von Behinderungen und Staus höhere Kosten des Produktionsfaktors „Transport“ und damit der Zwang, ihre Logistik von Grund auf zu überdenken, was auf die Standortwahl und Produktpalette nicht ohne Einfluss bleiben wird.

Was das im einzelnen und für jeden einzelnen für Auswirkungen haben kann, lässt sich vorerst nur auf Grund von denkbaren Szenarien erahnen.

▪ **Zollproblematik**

Die Schweiz ist eine Insel mitten in der EU, und ihre Grenzen stossen an Schengener-Vertrag-Staaten. Sämtliche Transporte von Personen und Gütern zu Land und zu Wasser sind nach den Grundsätzen der Zollbestimmungen für Güter oder den Bestimmungen von Schengen kontrolliert worden oder hätten kontrolliert werden sollen bzw. können.

Angenommen die Schweiz hätte zollrechtlich die gleichen Bedingungen wie Europa, so würden die (Grenz-)Zollkontrollen in der heutigen Form hinfällig. Ein genereller Ausbau der Zollanlagen könnte damit umgangen werden, und die Kontrollen würden flächendeckend ins Landesinnere verlegt.

Daher die Frage: Warum wird an den Aussengrenzen überhaupt noch kontrolliert und warum werden die Wirtschaftsgüter nicht bei Abrechnung der Mehrwertsteuer verzollt?

▪ **Verlagerungsproblematik**

Der geforderten Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene stehen verschiedene Hindernisse im Weg.

- In der Schweiz ist der wesensgerechte Verkehr schon auf der Schiene.
- Eine Verlagerung rechnet sich nur ab einer Distanz von gegen 500 Kilometern.
- Im internationalen Verkehr hapert es an den technischen Bedingungen, einer einheitlichen Organisation und Zuständigkeit, genügenden Kapazitäten, vernünftigen Transportzeiten und der vom Markt verlangten Qualität.
- Unser Land wird die erwartete Verlagerung der Güter auf die Schiene nur realisieren können, wenn zusätzliche Infrastrukturen, d.h. ein „Nord/Süd-Korridor“ erstellt wird.

▪ **Infrastrukturproblematik Strasse**

Die Frage der Strassenkapazität steht in engem Zusammenhang mit dem Problem der Verkehrszunahme. Aus welchen Gründen auch immer: Es zirkulieren so viele verschiedene und miteinander nicht vergleichbare Zahlen, dass nicht einmal die Verwaltung den Überblick hat. Dessen ungeachtet darf bei Berücksichtigung der einschlägigen Prognosen, auch jener in Europa, davon ausgegangen werden, dass mit einer Verkehrszunahme von über zwei Prozent jährlich gerechnet werden muss.

Realistischerweise kann eine Verkehrszunahme nur mit dem entsprechenden Ausbau der Strasseninfrastrukturen bewältigt werden. Ein Ausbau drängt sich nicht nur aus Gründen

der Kapazität, sondern auch des Unterhalts, des Verkehrsflusses, der Verkehrssicherheit und der Verbindung von Landesteilen auf.

Da für die Realisierung von Infrastrukturprojekten ein Zeithorizont von zehn bis fünfzehn Jahren vorgesehen werden muss, ist mit den notwendigen Vorbereitungen umgehend zu beginnen.

Untersucht wurden auch die Transportströme aus den Handelsländern oder Gebieten zu bzw. von den jeweiligen Regionen in unserem Land. Von besonderem Interesse ist dabei der alpenquerende Verkehr.

Es bestehen berechtigte Zweifel daran, ob sich die Kantone über den für ihre Wirtschaft lebensnotwendigen Güterverkehr jemals Gedanken gemacht haben. Die Kantone Bern und Freiburg zum Beispiel importieren und exportieren auf der Strasse von und nach Italien sowie den „Balkan-Staaten“ über 331'800 Tonnen; Luzern, Solothurn und Aargau zusammen über 623'800 Tonnen.

Daraus folgt: Die Verkehrsverhältnisse im Nord/Süd-Verkehr – insbesondere am Gotthard-Strassentunnel bzw. dessen Ausbau (AVANTI-Initiative) – müssten praktisch alle Kantone schon allein aus Arbeitsplatz- und wirtschaftlichen Gründen interessieren.

- ***Problematik einer Kontingentierung***

Die Kapazitätsanalysen zeigen, dass Infrastrukturengpässe nicht nur im Alpenraum, sondern auch auf den Strassen des Flachlands bestehen. Da der Güterverkehr mit dem Wirtschaftswachstum verbunden ist, dürfen die Interessen der Binnenwirtschaft nicht vernachlässigt werden. Die Frage stellt sich daher, ob der internationale Gütertransportverkehr nicht schon an den Landesgrenzen dosiert werden sollte, damit die Schweiz dem vertraglich zugesicherten Recht auf freie Durchfahrt nachkommen kann.

- ***Zeitliche Güterverkehrsbeschränkungen***

Bei einer wertfreien Betrachtung des Verkehrsablaufs muss festgestellt werden, dass das Produktionsmittel Strasse durch den Güterverkehr nur beschränkt genutzt werden kann. Ausgerechnet während der verkehrsschwachen Nachtstunden darf der Strassengüterverkehr – im Gegensatz zum Güterverkehr auf der Schiene – wegen des Nacht- und Sonntagsfahrverbots nicht fahren.

Die Frage stellt sich, ob das Nachtfahrverbot nicht mindestens zur Entlastung von Stausituationen gelockert werden sollte.

## **Alternativen**

Verschiedene Möglichkeiten zur Steuerung und Kontrolle des Verkehrsablaufs stehen zur Zeit im Stadium der Planung oder der Erprobung. Hinsichtlich futuristischer Transporttechnik studieren Forscher der Uni Bochum an einer Güterrohrpost mit dem Projektnamen „CargoCap“.

Ein solches System für den Güterfernverkehr könnte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht von einem einzigen Land realisiert, sondern müsste – im Rahmen eines Gütertransportnetzes in Europa – von der EU initiiert, koordiniert und finanziert werden. Die Frage stellt sich, ob nicht auf lange Sicht gesehen vor einem weiteren Ausbau der konventionellen Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr mittels Expertengutachten Sinn, Realisierbarkeit und Kosten solcher alternativer Transportsysteme abgeklärt werden sollten.

## **Was macht die Politik?**

Nachdem sich die Transitverkehrsproblematik aus der Tagesaktualität der Medien verabschiedet hat, stehen zur Zeit die Sparvorschläge des Bundes, das „Entlastungsprogramm 2003“, zuoberst auf der Traktandenliste der Politik. Damit sollen bis 2006 bei der FinöV 325 und bei den zweckgebundenen Strassenausgaben 507 Millionen Franken eingespart werden, was weder der Verlagerungspolitik noch der dringenden Verkehrsbewältigung zugute kommt.

Da es sich um Infrastrukturinvestitionen handelt, für die zweckgebundene Mittel zur Verfügung stehen, wird nicht gespart, sondern die Investition dieser Mittel auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Diese unter dem Titel „Einsparungen“ laufende Augenwischerei ist nur möglich, weil der Bund die zweckgebundenen Strassenmittel gemäss Art. 86 Bundesverfassung im allgemeinen Bundeshaushalt führt und nicht in einem separaten Fonds. Das würde, nach heutigem Stand der parlamentarischen Behandlung, mit dem Gegenvorschlag zur AVANTI-Initiative wenigstens teilweise korrigiert.

## **Zusammenfassung**

### **▪ Feststellungen**

- Der Verkehr auf Schiene und Strasse ist ein gesamteuropäisches Problem und kann durch die Schweiz weder allein gelöst noch geregelt oder kontrolliert werden.

- Der Güterverkehr steht mit dem Wirtschaftswachstum in einer Abhängigkeit. Wirtschaftswachstum bedeutet Wachstum des Güterverkehrs. Der Güterverkehr wächst sogar leicht schneller als das Wirtschaftswachstum.
  - Ohne einschneidende wirtschaftliche Rezession ist mit einem Wachstum des Verkehrs um über zwei Prozent jährlich zu rechnen.
  - Die Verkehrsinfrastrukturen von Schiene und Strasse sind der zu erwartenden Verkehrszunahme nicht gewachsen und müssen daher ausgebaut werden. Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ohne Ausbau der bestehenden Infrastruktur nur in einem ganz beschränkten Umfang möglich.
  - Die Strasseninfrastrukturen in der Ebene bestimmen langfristig die Leistungsfähigkeit des Netzes. Daher wird mit der zweiten Röhre am Gotthard der Verkehr verflüssigt und kaum neuer generiert. Sicherheit, Unterhalt, Umweltschutz und vor allem eine angemessene Verbindung mit einem ganzen Landesteil und Sprachgebiet sind die Gründe für den Bau der zweiten Röhre.
  - Die Realisierungszeit für ein Ausbauprojekt benötigt in etwa 15 Jahre. Daher muss umgehend mit der politischen Willensbildung und Planung begonnen werden.
  - Telematiklösungen für die Verkehrlenkung können eine gute Möglichkeit sein, den Verkehrsfluss zu verbessern. Effiziente Telematiklösungen müssen grenzüberschreitend implantiert sein und brauchen Zeit. Sie sind schon deshalb kein Ersatz für den Ausbau der Infrastrukturen.
  - Die Politik muss die Realitäten im Verkehr klar darstellen und publik machen.
- **Forderungen**
- I. Zollproblematik**
- Beförderliches Umsetzen des Neuen Computerisierten Transportsystems NCTS.
  - Studie über eine Erweiterung der NCTS-Plattform für Transportlogistik.
  - Umgehender Umbau des Zollablaufs an der Grenze (sep. „Strassen“).
  - Flexible Verzollungszeiten.
  - Teilweiser Neubau von Zollanlagen samt Verbindungswegen.
- II. Verlagerungsproblematik**
- Einen Versuch starten, um zulasten der Förderung der Rollenden Landstrasse (RoLa) den internationalen unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) mit Fr. 100.– zu subventionieren.

- Eine Infrastrukturplanung erstellen und veröffentlichen, welche die Verlagerung auf die Schiene sicherstellt.

### **III. Kapazitätsproblematik**

- Bundesrat und Politik haben Verkehrswachstum und ungenügende Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen offiziell zur Kenntnis zu nehmen und entsprechend zu kommunizieren.
- Zu diesem Zweck sind durch eine Studie die Diskrepanz zwischen Verkehrsverlagerung und effektiver Verkehrsentwicklung sowie praktikable Lösungen aufzuzeigen.

### **IV. Infrastrukturproblematik**

- Die AVANTI-Initiative und/oder der Gegenvorschlag ist/sind umgehend Volk und Ständen zur Abstimmung zu unterbreiten.
- Die Planungsarbeiten für die Sanierung der Engpässe sind unverzüglich zu veranlassen.
- Dabei sind den zukünftigen Entwicklungen sowie den Interessen der Landesteile (Alpensüdseite) genügend Rechnung zu tragen.

### **V. Dosierungsproblematik**

- Ein generell gültiges Dosiersystem (Tropfensystem) am Gotthard muss abgeschafft werden.
- Der Sicherheitsabstand zwischen den schweren Nutzfahrzeugen (SNF) ist nach rein sicherheitsrelevanten Kriterien festzulegen und kann mittels Signalisation und Kontrollen durchgesetzt werden.
- Allfällige Warteräume müssen ausserhalb der Fahrbahn organisiert werden (Verbesserung bestehender Rastplätze, neu: Monteforno im Süden, Flüelen-Erstfeld im Norden).
- Mit der EU sind Neuverhandlungen hinsichtlich einer Dosierung/Reservation an der Grenze aufzunehmen, damit der Transitverkehr in Zukunft die Schweiz von Grenze zu Grenze ohne Stau durchfahren kann.

### **VI. Nacht- und Sonntagsfahrverbot**

- Ausnahmen zum Nachtfahrverbot sind grosszügig zu gewähren.
- Die Warteräume entlang der A2 sind im Sinne einer Ausnahme vom Nachtfahrverbot auch während der Verbotsstunden zu räumen.