

GASTKOLUMNE

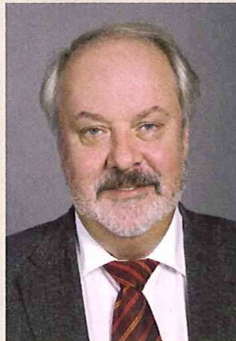
Güterverkehrsvorlage: Die Zeichen stehen auf Erfolg

Von Urs Hany, Nationalrat, Mitglied der Verkehrskommission, Vorstandsmitglied Fachverband Infra

Das befristete Verkehrsverlagerungsgesetz tritt im Jahr 2010 ausser Kraft, obwohl die (hoch) gesteckten Verlagerungsziele im alpenquerenden Güterverkehr noch nicht erreicht worden sind. Mit der Güterverkehrsvorlage, welche wir wohl noch in diesem Jahr im Nationalrat behandeln werden, wird die Verlagerung der Gütertransporte

im Nord-Süd-Verkehr von der Strasse auf die Schiene auch nach 2010 gefördert. Die finanzielle Unterstützung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs und die Einführung einer Alpentransitbörse sind die zentralen Instrumente, welche der Umsetzung von Artikel 84 der Bundesverfassung, des «Alpenschutzartikels», zum Durchbruch verhelfen sollen. In den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) und des Ständerates (KVF-S) haben sich klare Mehrheiten für die Güterverkehrsvorlage ausgesprochen.

Bundesrat und die beiden Verkehrskommissionen sind sich einig: Am einst gesetzten Ziel, maximal 650 000 alpenquerende Last-



wagenfahrten pro Jahr über die Alpen zuzulassen, wird festgehalten. Doch wann soll dieses Niveau erreicht werden? In den Kommissionen will man sich auf 2019 festlegen, zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Anträge, das Ziel weiter hinauszuschieben oder gar aufzuheben, wurden allesamt abgelehnt.

Die Alpentransitbörse war trotz Ablehnungsanträgen einzelner Kommissionsmitglieder nie wirklich gefährdet. Nach wie vor unklar ist aber, wann die Börse zur Versteigerung von Durchfahrtsrechten für Lastwagen eingeführt werden kann. Dies ist mit der EU zu verhandeln. Politisch besonders heikel ist die Frage, für welche Fahrten überhaupt Transitrechte gekauft werden müssen. Primär wollen wir den grenzüberschreitenden Transit-Strassengüterverkehr auf die Schiene verlagern. Ich persönlich sehe jedoch keine zwingende Notwendigkeit, auch den Nord-Süd-Binnenverkehr der Alpentransitbörse zu unterstellen. Bei der konkreten Umsetzung der Gesetzesvorlage werden wir die

notwendige Diskussion unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher wie auch regionalpolitischer Aspekte noch intensiv führen müssen, denn das neue Güterverkehrverlagerungsgesetz regelt die Alpentransitbörse nicht abschliessend.

Geht es nach dem Willen des Ständerates, soll auch der nicht alpenquerende, kombinierte Güterverkehr (also der Transport auf Strasse und Schiene) finanziell unterstützt werden. Die ständerätliche Kommission wollte dafür bis zum Jahr 2015 100 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Die KVF-N hat nun diese Summe auf 200 Millionen erhöht, will das Geld aber für eine bessere Effizienz und vor allem für einen höheren Bahnanteil im Binnengüterverkehr einsetzen. Ich bin überzeugt, dass die noch bestehenden Differenzen zwischen den beiden Kommissionen bald ausgeräumt sein werden. Die Chancen, dass die Güterverkehrsvorlage noch dieses Jahr von beiden Räten angenommen wird, stehen gut.

Fachverband
infra