



12.3436

**Motion Stadler Markus.
Eine Alpentransitbörse einführen****Motion Stadler Markus.
Mettre en place
une bourse du transit alpin**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.09.12

Präsident (Altherr Hans, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Stadler Markus (GL, UR): Der Bundesrat will nicht, dass man ihm in dieser Sache den Rücken stärkt. Dieser Eindruck hat sich bereits bei der Lektüre des letzten Verlagerungsberichts abgezeichnet. In der bundesrätlichen Antwort auf meine Motion findet sich nämlich keine Erwähnung der beiden angenommenen Kommissionen zur Einführung einer Alpentransitbörse, sie wurden notabene gegen den Willen des Bundesrates angenommen. Es gibt keine Erwähnung der Staus auf den Nord-Süd-Strecken, die ja, wie der Bundesrat behauptet, auch nach dem Bau einer zweiten Röhre am Gotthard bestehen bleiben würden und die eine andere Form der Verkehrsbeschränkung darstellen. Es gibt auch keine Erwähnung des Rückstandes im Bau der Bahnzufahrtsstrecken zur Neat im Ausland, die eigentlich vertraglich abgemacht wären, auch das ist eine Verkehrsbeschränkung. Es gibt ebenfalls keine Erwähnung der Standesinitiativen Tessin und Uri, die die Einführung einer Alpentransitbörse forderten. Schliesslich gibt es auch keine Erwähnung des internationalen Projekts "iMonitraf!", als dessen Ergebnis die europäischen Regionen im Alpenraum ebenfalls die Einführung einer Alpentransitbörse fordern.

Erwähnung findet hingegen der zögerliche internationale Diskussionsverlauf auf Länderebene. Seit zehn Jahren finden im Namen des "Suivi de Zurich"-Prozesses Diskussionen über die verschiedenen Steuerungssysteme statt. Die akademischen Grundlagen zu den rechtlichen und wirtschaftlichen sowie zu den technischen Fragen sind hinreichend bekannt. Die Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung von 2007 zur Praxistauglichkeit einer Alpentransitbörse kommt zum Schluss, dass eine Alpentransitbörse für die Schweiz technisch und betrieblich machbar ist. In der Studie des Bundesamtes werden auch die rechtlichen Aspekte abgehandelt. Ich zitiere ein paar Erkenntnisse daraus:

Zum Binnenrecht: "Eine Verfassungsgrundlage zur Einführung der Alpentransitbörse ist in Artikel 84 der Bundesverfassung vorhanden ... Die Einführung einer Alpentransitbörse liegt im öffentlichen Interesse und erweist sich aus rechtlicher Sicht als verhältnismässig, um die Ziele der schweizerischen Verlagerungspolitik zu erreichen."

Zum Landverkehrsabkommen: Der "Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsträgers, der im Landverkehrsabkommen verankert ist, ... steht einer Einführung der Alpentransitbörse nicht im Wege. Der Gemischte Ausschuss hat formell den Beschluss zu fassen, ob die Einführung der Alpentransitbörse gegen das Verbot einer einseitigen mengenmässigen Beschränkung im Landverkehrsabkommen verstösst oder allenfalls aufgrund zwingender Erfordernisse gerechtfertigt werden kann. Aus völkerrechtlicher Sicht ist die Schlussfolgerung einer Verletzung dieses Verbots durch die Einführung einer Alpentransitbörse nicht zwingend. Der Gemischte Ausschuss kann ... in gegenseitigem Einvernehmen der Vertragsparteien beschliessen, die Gebühren anzupassen und damit ... eine völkerrechtliche Vereinbarkeit der geltenden Bestimmungen des Landverkehrsabkommens mit dem Instrument der Alpentransitbörse herbeiführen. Eine einseitige Einführung einer Alpentransitbörse durch die Schweiz ist rechtlich unzulässig; eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens ist hingegen aus völkerrechtlicher Sicht nicht zwingend notwendig für die Einführung einer Alpentransitbörse."

Zum Lokal- und Kurzstreckenverkehr: "Eine Sonderbehandlung des Lokal- und Kurzstreckenverkehrs erweist sich weder unter nationalen noch staatsvertraglichen Gesichtspunkten als diskriminierend."

So weit einige Erkenntnisse aus der Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung.

Das heisst also, dass es in der Schweiz mit dem Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung und den Be-





stimmungen des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes eine rechtliche Basis gibt, um eine Alpen transitbörse einzuführen. Es braucht ausserdem das gegenseitige Einvernehmen der Vertragsparteien im Gemischten Ausschuss. Nur: Dieses gegenseitige Einvernehmen ergibt sich nicht von selbst und auch nicht im luftleeren Raum. Es wird auch künftig nicht ohne Weiteres entstehen, denn es gibt bekanntlich starke Kräfte, die keine Alpen transitbörse wollen, sondern im Gegenteil eine zweite Röhre oder gar freie Fahrt auf der Strasse. Mit dem Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung wollte das Schweizervolk aber bewusst Flaschenhalse auf den Nord-Süd-Transitverbindungen schaffen – nicht nur rechtliche, auch bauliche. Also braucht es auch Gegendruck; das ist in der Politik normal. Wir kennen das aus den derzeitigen internationalen Steuerverhandlungen zur Genüge. Da sind wir einfach in der entgegengesetzten Position. Auch von der Diskussion um den Luftverkehrslärm her ist uns das Thema bekannt.

Sind wir bereit, in der Verkehrspolitik eine eigenständige Politik zu vertreten, ein mit dem Ausland verbundenes, aber souveränes Land zu sein, den Volkswillen wirklich umzusetzen? Oder warten wir im Rahmen von "Suivi de Zurich" auf den Sankt Nimmerleinstag? Sind wir bereit, international mehr Entschlossenheit zu zeigen, mehr nach Verbündeten zu suchen als bisher? Das sind doch die Fragen.

Es kommt wie gesagt dazu, dass unsere nördlichen und südlichen Nachbarländer ihre vertraglichen Verpflichtungen betreffend den Bau von Zufahrtsstrecken zur Neat nicht zeitgerecht erfüllen werden. Nehmen wir das einfach so hin? Besteht unsere einzige Reaktion darin, diesen Ländern eine Mitfinanzierung ihrer Verpflichtungen anzubieten?

Mit der Strategie und den Schlussfolgerungen der Ministerkonferenz von Leipzig vom Mai diesen Jahres – Stichwort "Toll plus" – wurden konkrete Schritte um weitere Jahrzehnte hinausgeschoben. Die Rede ist von einer Wartefrist bis 2025 oder 2030. Wer ist bis dann noch im Bundesrat? Wie viele von uns sind dann noch im Ständerat?

Eine aktive Verhandlungsstrategie mit dem Ziel der Einführung einer Alpen transitbörse in der Schweiz würde der langfristigen Notwendigkeit einer koordinierten Lösung zwischen den Alpenländern und der Vermeidung von Umwegverkehr nicht widersprechen. Im Gegenteil, sie würde eine europäische Lösung wahrscheinlich sogar fördern. Die Vermeidung von Umfahrvverkehr ist ein Thema, das man nicht der Schweiz allein aufbürden darf. Die anderen Alpenländer sind daran mitbeteiligt, je nachdem, ob sie auch im Interesse des Alpenschutzes tätig sind oder eben nicht.

Eine Alpen transitbörse braucht nicht notwendigerweise grosse Stauräume, wie auch schon befürchtet wurde. Sie braucht vor allem funktionierende IT-Systeme, was in der heutigen Gesellschaft kein unlösbares Problem sein sollte. Wir campieren ja schliesslich auch nicht vor dem Flughafen, bis irgendwann unser Flugzeug abhebt. Mein Motionstext spricht von "einer Alpen transitbörse oder einem ähnlichen Instrument". Entscheidend ist, dass nun rasch gehandelt wird und dass das gewählte Instrument auch Wirkung erzielt. Andernfalls trägt das Versagen der Politik wesentlich dazu bei, dass auch künftige Verlagerungsberichte gleichsam von selbst suggerieren, man müsse das Verlagerungsziel dem jeweils bestehenden Zustand anpassen. Das aber wäre reine Kapitulation.

Bei allen drei im "Suivi de Zurich" diskutierten Systemen gibt es rechtlich-politische Hindernisse, die überwunden werden müssen, nicht nur bei der Alpen transitbörse, auch

AB 2012 S 829 / BO 2012 E 829

bei "Toll plus" und bei Emissionshandelssystemen. Man kann schon eine sorgfältige Gesamtstrategie anstreben, wie der Bundesrat erwähnt, aber sie sollte nicht so sorgfältig sein, dass sie nie umgesetzt wird.

Was ist neu an der Motion? Gemäss Artikel 6 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes kann der Bundesrat völkerrechtliche Verträge über eine mit dem Ausland abgestimmte Alpen transitbörse abschliessen. Für die Umsetzung unterbreitet er der Bundesversammlung eine Botschaft mit einem Gesetzentwurf. Das heisst: Der Bundesrat kann. Er muss sich mit dem Ausland abstimmen, ohne dass er weitere Bedingungen einhandeln müsste, und er muss der Bundesversammlung Antrag stellen.

Die Kommissionsmotion 12.3401, die wir kürzlich verabschiedet haben, geht weiter. Nach ihr soll der Bundesrat nun wirklich Verhandlungen führen, er soll dem Ausland zur Mitfinanzierung der Zulaufstrecken Geld anbieten. Der politische Druck ist hier wesentlich stärker als gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz. Es fehlen aber eine zeitliche Vorgabe und der Bezug auf das gesetzliche Mengenziel. Ich kritisiere die Kommissionsmotion keineswegs, ich habe sie ja selber unterstützt. Ich möchte den eingeschlagenen Weg einfach verstärken. Meine Motion mag rechtlich an die Grenze gehen. Sie berücksichtigt aber, dass auch andere Vertragsinhalte, von Deutschland und Italien, nicht eingehalten sein werden und dass das schweizerische gesetzliche Mengenziel heute um 100 Prozent überschritten wird.

Wir haben heute am Gotthard, wo ich die Verhältnisse besser kenne, nach wie vor ein Luft- und Lärmproblem,





unter ganz wesentlicher Mitbeteiligung des LKW-Verkehrs. Ich erinnere an die Legislaturplanung 2011–2015. Es heisst dort in Ziffer 94: "Die Verhandlungen mit der EU über eine Alpentransitbörse werden fortgeführt und intensiviert." Das haben wir erst vor Kurzem in diesem Haus verabschiedet. Wir befinden uns bei der Verlagerungspolitik in einem verfassungs- und gesetzeswidrigen Zustand. Wir sollten als Parlamentarier etwas dagegen tun, sonst sind wir nicht glaubwürdig. Ich erinnere daran, dass wir letzte Woche bei einem anderen Thema zum Dringlichkeitsrecht gegriffen haben.

Mit dem Urner Volk im Rücken bitte ich Sie, die Motion anzunehmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es ist ja nicht das erste Mal, Herr Ständerat, dass Sie mit diesen Anliegen kommen und dass wir darüber sprechen. Ich muss einfach immer wieder darauf hinweisen, was in der Verfassung steht. In der Verfassung ist kein quantifiziertes Verlagerungsziel festgehalten; das steht in einem Gesetz, aber nicht in der Verfassung. In der Verfassung steht in Artikel 84 Absatz 1: "Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist." Es ist kein quantifiziertes Ziel. Wichtig ist der Schutz, und wichtig ist, dass die Belastung auf ein erträgliches Mass zurückgeführt wird.

Sie haben gesagt, dass die Luftproblematik nach wie vor gross sei. Alle Statistiken – wir erheben diese jedes Jahr, sie werden von wissenschaftlichen Instituten erhoben – haben ergeben, dass sich die Luftqualität im Alpenraum wie auch Gott sei Dank in den Agglomerationen massiv verbessert hat; in den Agglomerationen war die Problematik viel massiver. Die Luftqualität hat sich auch dank der Technologien bei den heutigen Autos und LKW massiv verbessert. Seinerzeit, als dieser Verfassungsartikel entstand, waren diese noch auf einem ganz anderen Niveau. Der Lärm ist praktisch konstant; die Lärmproblematik ist bis heute nicht gelöst.

Absatz 2 von Artikel 84 der Bundesverfassung sagt dann einfach, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze grundsätzlich auf der Schiene erfolgt und dass der Bundesrat die notwendigen Massnahmen trifft. Auch hier gilt: Wir haben eine Verlagerungspolitik, wir haben ein Gesetz. Sie haben den Bericht diskutiert, Sie haben die weiteren Massnahmen zur Kenntnis genommen. Wir werden Ihnen auch diese Massnahmen, sofern Gesetzesänderungen dazu nötig sind, in Kürze etwa mit dem Vier-Meter-Korridor vorschlagen. Wir sind absolut verfassungskonform.

Wenn das im Gesetz festgehaltene Verlagerungsziel von 650 000 LKW dereinst, zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, nicht erreicht werden wird, dann wäre dies gesetzeswidrig; das haben wir klar gesagt. Alle Perspektiven, mit der Zunahme des Verkehrs, zeigen heute, dass dieses im Gesetz quantifizierte Ziel so nicht erreichbar sein wird. Dazu stehen wir, und deshalb gibt es die zusätzlichen Massnahmen. Wir werden sehen, was dann die Eröffnung der Neat-Linie bringt. Das ist ein Zukunftsproblem.

Zur Alpentransitbörse haben wir bereits heute in Artikel 6 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes die Ermächtigung des Bundesrates, völkerrechtliche Verträge abzuschliessen. Sie haben zu Recht gesagt, dass wir das seit zehn Jahren versuchen. Um verhandeln zu können, braucht es zwei. Die EU will mit uns nicht verhandeln, die Nachbarländer wollen mit uns nicht verhandeln. Wir bleiben dran, aber für Verhandlungen braucht es ein Mandat auf zwei Seiten.

Das Mandat aufseiten der EU können Sie auf geraume Zeit vergessen. Denn wir haben auch ein Landverkehrsabkommen mit der EU. Im Landverkehrsabkommen ist eben der Grundsatz verankert, dass kein Mitgliedstaat einseitige mengenmässige Beschränkungen einführen darf. Wenn Sie eine Alpentransitbörse wollen und sagen, pro Jahr solle es am Gotthard 650 000 LKW-Durchfahrten geben – alles darüber hinaus wäre ja nicht zulässig, das müssten Sie anders umlagern –, müssten Sie für diese 650 000 Fahrten mengenmässig eine Börse, eine Versteigerung pro Jahr ermöglichen. Das ist die Idee, und das widerspricht dem Landverkehrsabkommen.

Wir sind sehr einverstanden – in den Motionen, die angenommen wurden, haben Sie die Erweiterung angebracht, dass auch andere Massnahmen denkbar sind. Wir sind sehr froh, dass im letzten Jahr in Leipzig insbesondere Frankreich, Italien und Deutschland eingewilligt haben, dass man im Sinne der Lenkung des Schwerverkehrs prüft, ob wir die Abgaben erhöhen können. Das knüpft an unsere LSWA an. Wir würden den Transitschwerverkehr auf der Strasse verteuern. Somit hätten wir mit den Nachbarn ein System, bei dem die Strasse weniger attraktiv wäre als heute und bei dem ein Anreiz für die Verlagerung bestünde. Das ist ein relativ grosser Schritt. Bei Italien weiss ich allerdings nicht, ob eine neue Regierung das unterstützen würde.

Die EU-Kommission unterstützt mit uns die weiteren Arbeiten an diesem "Toll plus"-System. Gestern war die Europäische Verkehrskommission hier in Bern. Ich nehme an, Exponenten von Ihrer Seite haben auch mit diesen Leuten gesprochen. Das ist das höchste der Gefühle, das sie sich vorstellen können, in diesem Bereiche den Schwerverkehr zu verteuern. Sie sehen das aber natürlich als Einnahmequelle für Investitionen



in die Infrastrukturen. Die Österreicher sagen dann: Wenn ihr in der Schweiz eine Begrenzung macht, dann müssen wir das am Brenner schlucken. Damit sind sie natürlich nicht einverstanden. Bei den Franzosen ist es dasselbe. Sie können also eigentlich den Alpenraum nur mehr schützen, wenn die Alpenstaaten wirklich dabei sind. Da reichen die regionalen Vertretungen eben nicht, am Schluss sind es die Minister, die Regierungen, die zu Verhandlungen und zu einem System Hand bieten müssen.

Wir hatten vor zehn Tagen die Umweltminister betreffend Alpenkonvention in Poschiavo. Da war das auch ein Thema. Auch dort kamen die Regionen zu Wort, und wir sind der Meinung, dieses System mit der Verteuerung, mit dieser Abgabe, könnte tatsächlich etwas sein, was mittelfristig Zuspruch findet, mindestens bei den Nachbarstaaten. Dann, glaube ich, haben wir ein System, nicht mit mengenmässiger Limitierung, aber mit einer Verteuerung des Schwerverkehrs, damit die Strasse weniger attraktiv wird als die Schiene. Das könnte effektiv eine Massnahme sein, die durch die Motionen abgedeckt ist. Aber die Alpentransitbörse als Instrument ist einfach bis heute keine Lösung. Herr Stadler, ich habe Sie schon einmal eingeladen: Ich nehme Sie gerne mit an die nächste Ministerkonferenz in Leipzig. Dann dürfen Sie das Anliegen gerne vorbringen, und dann

AB 2012 S 830 / BO 2012 E 830

sehen Sie, ob es an uns liegt, ob es an unserem guten Willen fehlt. Wenn Sie einen Staat finden, der sagt: "Ja, Herr Stadler, Sie haben Recht, ich verhandle mit Ihnen über die Alpentransitbörse", dann trete ich sofort zurück, und Sie können meinen Platz einnehmen. *(Heiterkeit)*

Präsident (Altherr Hans, Präsident): Wir nehmen diese Erklärung zur Kenntnis. *(Heiterkeit)*

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 13 Stimmen

Dagegen ... 16 Stimmen