



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Herr Dr. Max Friedli  
Direktor  
Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

### **Verordnungen Güterverkehrsvorlage; Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Direktor Friedli

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Zusammenhang mit der Umsetzung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes, des Bundesgesetzes über die Änderungen des Transportrechtes und des Gütertransportgesetzes vom 10. Dezember 2008 zu den Entwürfen der Verordnungen über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge, über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen und über die Anschlussgleise Stellung nehmen zu können. Der Kanton Uri hat als Transitzkanton ein eminentes Interesse, dass der von Volk und Ständen mehrfach bestätigte Wille zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene so rasch wie möglich und effizient umgesetzt wird. In diesem Zusammenhang kommt den Verordnungsentwürfen eine bedeutende Rolle zu.

Damit der alpenquerende Transitzschwerverkehr - aber auch der inneralpine - umgelagert wird, müssen attraktive Angebote für die verladende Wirtschaft bzw. das verlagernde Transportgewerbe bestehen. Diese Unternehmen tätigen nicht nur massgebliche Investitionen wie Anschlussgleise, Güterwagen und Umschlagseinrichtungen, sondern sie treffen letztlich die Entscheidung über die genutzten Transportmittel "Schiene" oder "Strasse". Bekanntlich sind die bisher getroffenen Lenkungs- und Förderungsmassnahmen (noch) nicht ausreichend, um

die Verkehrsumlagerung von der Strasse auf die Schiene in genügendem Masse zu erzielen. Deshalb kommt den weiteren Regelungen für die Zielerreichung grosse Bedeutung zu. Bevor wir zu den einzelnen Entwürfen Stellung nehmen, gestatten wir uns folgende grundsätzliche Bemerkungen:

#### Allgemeines

Bei der Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs messen wir jenen Fördermassnahmen Priorität bei, die dem unbegleiteten kombinierten Verkehr zugute kommen. Der unbegleitete Verkehr weist den besseren Wirkungsgrad auf. Daneben kann und soll jedoch auch weiteren Schienenverkehrsarten entsprechende Förderung zukommen, wenn damit eine vertretbare Wirkung erzielt wird. Diese Prioritätsordnung soll in die entsprechenden Verordnungen aufgenommen werden.

Die begrenzten Mittel sollen vorrangig in Investitionen und erst in zweiter Linie in Betriebsbeiträge fliessen. Die Priorität soll nicht bei der Deckung von Betriebsdefiziten liegen, sondern vielmehr bei Investitionen in eine leistungsfähige und moderne Bahn, die bessere Betriebsergebnisse ermöglichen.

#### **Verordnung über die Beförderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)**

**Artikel 1** des Entwurfs schränkt den Gegenstand im Vergleich zur Formulierung in Artikel 4 des Gütertransportgesetzes ein, denn dort ist sie mit "Förderung des Binnengüterverkehrs" bezeichnet. Wir schlagen vor, die Formulierung des Gesetzestextes nicht einzuengen.

In **Artikel 3**, Absatz 2, soll neben dem kombinierten Verkehr auch der Einzelwagenladungsverkehr von Investitionsbeiträgen profitieren können.

Zum dritten Abschnitt "Betriebsbeiträge an den kombinierten Verkehr und an den einzelnen Wagenladungsverkehr": In **Artikel 12** "Grundsätze" ist zusätzlich aufzuführen, dass die Abgeltung nur für Leistungen vorgesehen ist, die dem Verlagerungsziel entsprechen. Ein Strukturhalt für nicht wettbewerbsfähige Bahnleistungen ist auszuschliessen.

#### **Gütertransportverordnung (GüTV)**

Die noch fehlende Bearbeitung der Thematik "Gefahrgut" ist im Kanton Uri von besonderem Interesse. In Ihrem Begleitschreiben weisen Sie darauf hin, dass ein Entwurf in Erarbeitung stehe und in einer späteren Vorphase vorgelegt werden soll. Der Regierungsrat legt Wert darauf, dass dies bald geschieht.

Die Lieferfristen sind in der heutigen Wirtschaft eines der zentralen Elemente, welche oft ein Umsteigen von der Strasse auf die Bahn uninteressant machen. In diesem Sinne erscheinen die in **Artikel 1** aufgeführten Lieferfristen als zu grosszügig, wenn man bedenkt, dass sich die Modernisierung der Bahninfrastruktur hier positiv auswirken soll. Wir schlagen vor, dass in Absatz 2 die Lieferfrist für Schnellgut bis 300 km auf 12 Stunden, über 300 km auf 18 Stunden festgelegt wird. Für Frachtgut bis 300 km schlagen wir 24 Stunden, oberhalb 300 km 36 Stunden vor.

### **Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV)**

Da das Vorhandensein von guten Anschlussgleisen wesentlich zur Umlagerung von der Strasse auf die Schiene beiträgt, sollen die diesbezüglichen Regelungen möglichst schlank, einfach und damit fördernd ausfallen. In diesem Lichte sind Vereinfachungen wo immer möglich anzustreben.

In **Artikel 2** sind im Entwurf die Sicherheitsbestimmungen der Bahnen generell auf die Anschlussgleise übertragen worden. Wir regen an, dass dies auf die Anschlussvorrichtungen beschränkt wird. Nach dieser Schnittstelle soll erst die in Absatz 2 des Vorschlags vorgesehene Verordnung greifen.

Die Dienstvorschriften der Infrastrukturbetreiberin sollen nur soweit gelten, als sie die Anschlussvorrichtung betreffen. **Artikel 11** hat sich deshalb nur auf die Anschlussvorrichtung und nicht auf das ganze Anschlussgleis zu beziehen.

In **Artikel 14** wird die Voraussetzung für die Gewährung von Finanzhilfen beschrieben. Es ist zwar verständlich, dass nicht jedes geringe Verkehrsaufkommen zu einer Finanzhilfe führen kann. Dennoch ist die beabsichtigte Erhöhung des Bahnanteils in vielen Fällen nur möglich, wenn die Limite nicht zu hoch angesetzt ist. Die Beibehaltung der bisherigen Fassung (7500 t bzw. 450 Wagen) scheint uns deshalb zweckmässiger als der neue Vorschlag, zumal ja nur wenige Gesuche zusätzlich zu genehmigen sind. Diese kleineren Umschlagsmengen fallen aber oft in strukturschwächeren Gebieten an.

**Artikel 15** regelt die Höhe der Finanzhilfen. Die im Jahre 1993 eingeführte Reduktion der Beitragssätze von damals mindestens 60 bis maximal 80 Prozent bei Stamm- bzw. 40 bis maximal 80 Prozent bei Verbindungsgleisen sollte rückgängig gemacht werden, um die nötige Förderungswirkung zu erzielen. In diesem Sinne ist Artikel 15, Absatz 1, zu korrigieren.

Sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anregungen aus dieser Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 2. Juni 2009



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Isidor Baumann

Dr. Peter Huber