

Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene (Verkehrsverlagerungsgesetz)

vom 8. Oktober 1999

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 84 der Bundesverfassung,
in Ausführung des Abkommens vom 21. Juni 1999¹ zwischen der Schweizerischen
Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Perso-
nenverkehr auf Schiene und Strasse,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 23. Juni 1999²,
beschliesst:*

Art. 1 Ziel

¹ Der Bund ist bestrebt, zum Schutz des Alpengebietes in Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Bahnen und seinen europäischen Partnern eine sukzessive Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene zu erzielen.

² Für den auf den Transitstrassen im Alpengebiet verbleibenden alpenquerenden Güterschwerverkehr gilt eine Zielgrösse von 650 000 Fahrten pro Jahr, welche möglichst rasch, spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erreicht werden soll.

³ Falls das Verlagerungsziel nach den Absätzen 1 und 2 gefährdet erscheint, legt der Bundesrat Zwischenschritte für die Verlagerung fest und trifft die notwendigen Massnahmen oder beantragt diese der Bundesversammlung. Er schlägt nötigenfalls weitere Massnahmen im Rahmen der Botschaft für ein Ausführungsgesetz zu Artikel 84 der Bundesverfassung vor.

Art. 2 Massnahmen

¹ Die Zielsetzungen nach Artikel 1 sollen in erster Linie durch die zeitgerechte und zielgerichtete Umsetzung der Bahnreform, des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997³, des Alpentransit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991⁴ und des Abkommens vom 21. Juni 1999⁵ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf

¹ SR ...; AS 2000 ... (BBl 1999 6971)

² BBl 1999 6128

³ BBl 1997 IV 1614

⁴ SR 742.104

⁵ SR ...; AS 2000 ... (BBl 1999 6971)

Schiene und Strasse (nachfolgend Landverkehrsabkommen genannt) erreicht werden.

² Der Bundesrat hält die Bahnunternehmen im Rahmen seiner Kompetenzen und Möglichkeiten an, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den europäischen Bahnen im Sinne benutzerfreundlicher Angebote wesentlich zu verbessern.

³ Flankierend dazu trifft der Bundesrat weitere, die schweizerischen Transporteure nicht diskriminierende Massnahmen, welche dazu beitragen, die Verlagerung zu erreichen. Diese stützen sich insbesondere auf das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957⁶, das Transportgesetz vom 4. Oktober 1985⁷, das Personenbeförderungsgesetz vom 18. Juni 1993⁸, das Strassenverkehrsgesetz⁹, das Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983¹⁰, das Bundesgesetz vom 22. März 1985¹¹ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und das Schwerverkehrsabgabengesetz vom 19. Dezember 1997¹².

Art. 3 Rollende Planung

¹ Der Bundesrat unterbreitet den zuständigen parlamentarischen Kommissionen alle zwei Jahre einen Bericht über die Verkehrsverlagerung.

² Dieser Bericht enthält insbesondere:

- a. eine Beurteilung der Wirksamkeit der bisher getroffenen Massnahmen;
- b. die angestrebten Zwischenziele für die Folgeperiode;
- c. das Vorgehen zur möglichst raschen Erreichung des Verlagerungsziels nach Artikel 1.

³ Der Bericht wird erstmals im Frühjahr 2002 erstellt.

⁴ Für die erste Zweijahresperiode nach Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens gilt als Ziel eine Stabilisierung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf dem Stand des Jahres 2000.

Art. 4 Abgabe auf Kontingenten nach internationalen Verkehrsabkommen

¹ Die Erhebung der Abgabe auf Kontingenten für 40-Tonnen- und Leer- sowie Leichtfahrten nach der Übergangsregelung des Landverkehrsabkommens oder nach anderen bilateralen Verkehrsabkommen richtet sich nach dem Schwerverkehrsabgabengesetz vom 19. Dezember 1997¹³, soweit die besonderen Bestimmungen in den internationalen Verkehrsabkommen keine abweichenden Vorschriften enthalten. Der Bundesrat regelt den Vollzug.

⁶ SR 742.101

⁷ SR 742.40

⁸ SR 744.10

⁹ SR 741.01

¹⁰ SR 814.01

¹¹ SR 725.116.2

¹² BB1 1997 IV 1614

¹³ BB1 1997 IV 1614

² Die Erträge aus der Erhebung der Abgabe nach Absatz 1 werden nach Abzug des Vollzugsaufwandes in erster Linie zur Finanzierung der Massnahmen nach Artikel 2 verwendet. Hierfür nicht verwendete Erträge fallen in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte.

Art. 5 Verteilung der schweizerischen Kontingente

¹ Der Bundesrat regelt in Absprache mit den Kantonen für die schweizerischen Kontingente nach den internationalen Verkehrsabkommen die Anzahl und die Verteilung der Bewilligungen für 40-Tonnen-, Leer- und Leichtfahrten. Bei den 40-Tonnen-Kontingenten sorgt der Bundesrat für die Gleichbehandlung der inländischen mit den ausländischen Transporteuren.

² Dabei berücksichtigt er insbesondere das Verlagerungsziel nach Artikel 1 und die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft und der schweizerischen Transporteure.

³ Der Bundesrat kann die Gewährung der einen Hälfte der schweizerischen Kontingente von bestimmten Voraussetzungen wie insbesondere vom Nachweis der Benutzung des Schienengüterverkehrs abhängig machen. Die andere Hälfte der Kontingente wird auf die Kantone aufgeteilt und von diesen selbstständig in Berücksichtigung der Bedürfnisse des transportierenden Gewerbes zugeteilt.

⁴ Der Handel und die unentgeltliche Weitergabe von Kontingenten sind untersagt. Nicht verwendete Kontingente verlieren ihre Gültigkeit spätestens zwei Monate nach Ausstellung.

Art. 6 Änderung bisherigen Rechts

1. Das Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997¹⁴ wird wie folgt geändert:

Ingress

...

gestützt auf die Artikel 24^{septies}, 36^{quater}, 36^{sexies} der Bundesverfassung und Artikel 23 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung¹⁵,

...

Art. 4 Abs. 3

³ Für Fahrten im unbegleiteten kombinierten Verkehr besteht Anspruch auf eine pauschale Rückerstattung. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

Art. 10 Abs. 3

³ Der Bund entrichtet den Kantonen Beiträge an Schwerverkehrskontrollen.

¹⁴ BBl 1997 IV 1614

¹⁵ Diesen Bestimmungen entsprechen die Artikel 74, 84, 85 und 196 Ziffer 12 der neuen Bundesverfassung vom 18. April 1999 (AS 1999 2556).

2. Das Strassenverkehrsgesetz¹⁶ wird wie folgt geändert:

Ingress

...
gestützt auf die Artikel 34^{ter}, 37^{bis}, 64 und 64^{bis} der Bundesverfassung¹⁷,
...

Art. 2 Abs. 2

² Für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung gilt ein Nachtfahrverbot von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr und ein Sonntagsfahrverbot. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

Vor Art. 54 (6. Abschnitt) einfügen

Art. 53a

Sicherstellung
eines flüssigen
und sicheren
Transitverkehrs

¹ Der Bundesrat kann zur Sicherstellung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999¹⁸ und im Sinne eines flüssigen und sicheren Transitverkehrs durch die Alpen Verkehrslenkungsmassnahmen für die schweren Motorwagen zum Gütertransport vorsehen.

² Die Kantone nehmen dem Ziel des Verkehrsverlagerungsgesetzes und der erhöhten Gefährdung angepasste Schwerverkehrskontrollen auf der Strasse vor.

Art. 54 Abs. 1^{bis}

^{1bis} Die Polizei kann schwere Motorwagen zum Gütertransport, welche die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit nicht erreichen können, zur Umkehr anhalten.

3. Das Bundesgesetz vom 22. März 1985¹⁹ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer wird wie folgt geändert:

Ingress

...
gestützt auf die Artikel 36^{bis}, 36^{ter} und 37 der Bundesverfassung²⁰,
...

¹⁶ SR **741.01**

¹⁷ Diesen Bestimmungen entsprechen die Artikel 82, 110, 122 und 123 der neuen Bundesverfassung vom 18. April 1999 (AS **1999** 2556).

¹⁸ SR ...; AS ... (BBl **1999** ...)

¹⁹ SR **725.116.2**

²⁰ Diesen Bestimmungen entsprechen die Artikel 82, 83, 86, 131 Absätze 1 Buchstabe e und 2 der neuen Bundesverfassung vom 18. April 1999 (AS **1999** 2556).

Art. 8 Abs. 1 Bst. e

¹ Anrechenbar sind:

- e. die Kosten der Einrichtungen, die der Sicherheit und der Entlastung der Strasse dienen, wie Chemiewehrstützpunkte, Vorrichtungen für Gewichtskontrollen, Abstellspuren und -flächen.

Art. 11 Abs. 2 erster Satz

² Der betriebliche Unterhalt umfasst alle Massnahmen und Arbeiten, die für die Sicherheit und Betriebsbereitschaft der Strassen notwendig sind, wie die Schadenwehren, die Schneeräumung und Reinigung der Fahrbahnen und Standspuren sowie die Pflege der Mittelstreifen und der Böschungen, alle Arbeiten zur Erhaltung einer dauernden Betriebsbereitschaft der Verkehrseinrichtungen sowie kleinere Reparaturen. ...

Art. 7 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat setzt dieses Gesetz spätestens gleichzeitig mit dem Landverkehrsabkommen vom 21. Juni 1999²¹ in Kraft.

³ Dieses Gesetz gilt bis zum Inkrafttreten eines Ausführungsgesetzes zu Artikel 84 der Bundesverfassung, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2010. Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung spätestens im Jahre 2006 eine Botschaft für ein Ausführungsgesetz zu Artikel 84 der Bundesverfassung.

Nationalrat, 8. Oktober 1999

Ständerat, 8. Oktober 1999

Die Präsidentin: Heberlein

Der Präsident: Rhinow

Der Protokollführer: Anliker

Der Sekretär: Lanz

Datum der Veröffentlichung: 26. Oktober 1999²²

Ablauf der Referendumsfrist: 3. Februar 2000

10486

²¹ BBl 1999 6971

²² BBl 1999 8728