



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5265.02

BVD/P095265
Basel, 10. Februar 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 9. Februar 2010

Antrag Michael Wüthrich und Konsorten zur Einreichung einer Standesinitiative betreffend „keine Gigaliner in der Schweiz“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. November 2009 den nachstehenden Antrag Michael Wüthrich und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

„Der Regierungsrat wird gebeten, im Namen des Kantons Basel-Stadt bei den eidgenössischen Räten folgende Standesinitiative einzureichen: "Der Bund wird aufgefordert, Gigaliner in der Schweiz unter keinen Umständen zuzulassen. Der Bund soll dazu die heute geltenden Werte für Gewicht und maximale Länge auf Gesetzesebene festschreiben."

Begründung:

Sogenannte "Gigaliner" sind bis zu 25 m lange und bis zu 60 Tonnen schwere Lastwagen. Die EU-Kommission prüft zurzeit, ob sie diese Riesenlaster flächendeckend auf ihren Transitachsen zulassen will. Sollte der Entscheid positiv ausfallen, gerät auch die Schweiz unter Zugzwang. Dabei wurde erst kürzlich die Gewichtslimite von 28 auf 40 (bzw. 44) Tonnen erhöht.

Die Schweiz hat sich mit der Annahme der Alpeninitiative zum Ziel bekannt, den Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Seit 14 Jahren wartet das Schweizervolk auf die Umsetzung des Alpenschutzartikels. Mit der Zulassung der 60-Tönnner wird der Transitverkehr auf der Strasse weiter angekurbelt, Alpenschutz und Verlagerungsziel werden weiter ausgehöhlt.

Gigaliner gefährden zudem die Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer. Es liegt auf der Hand, dass Unfälle desto gravierendere Folgen haben, je schwerer die Fahrzeuge sind. Weiter behindern Gigaliner durch ihre Länge den Verkehr. In Basel-Stadt würden die Velofahrer einer unverantwortbaren zusätzlichen Gefährdung ausgesetzt. Und schliesslich werden durch die 60-Tönnner neue Kosten in Bau und Unterhalt der Strassen und Brücken anfallen, Geld, das andernorts dann fehlen wird. Insgesamt tragen Gigaliner nicht zu einer nachhaltigeren Entwicklung des Güterverkehrs bei. Als Transit- und Grenzkanton wäre Basel-Stadt besonders stark von der Zulassung betroffen. Die EU-Richtlinie könnte schon in einem Jahr spruchreif sein. Es ist daher sehr wichtig, früh genug gegen eine Zulassung von Gigaliner Stellung zu beziehen und damit auch die für den Kanton wichtige Verlagerungspolitik des Güterverkehrs zu stützen.

Eine ähnlichlautende Standesinitiative wurde auch im Kanton Luzern eingereicht.

Michael Wüthrich, Christoph Wydler, Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Aeneas Wanner, Beat Jans, Guido Vogel, Loretta Müller, Urs Müller-Walz

Wir berichten zu diesem Antrag wie folgt:

1. Ausgangslage

1.1 Was ist ein Gigaliner

Im Vergleich zu einem normalen Lastwagen ist der Gigaliner 8.75 bis 10 m länger (26.5 m anstelle 16.5 m bei Sattelzügen oder 18.75 m bei Anhängerzügen) und verfügt damit über ein wesentlich grösseres Volumen, das zulässige Gesamtgewicht steigt von 40 t auf 60 t. Die zulässige Achslast bleibt wie heute, d.h. die Anzahl Achsen der Gigaliner muss entsprechend erhöht werden.

1.2 Heutige Regelung der Lastwagen in der Schweiz

Gestützt auf Art. 82 der Bundesverfassung hat der Bund das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 erlassen. Art. 9 Abs. 1 SVG sieht vor, dass der Bundesrat Vorschriften über Ausmass und Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger erlässt. Dabei trägt er den Interessen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und der Umwelt Rechnung und berücksichtigt internationale Regelungen. Er kann gleichzeitig mit der Höhe der Strassenverkehrsabgabe das höchstzulässige Gewicht für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen auf 40 t, bzw. 44 t im kombinierten Verkehr festlegen. Diese Gewichtsfestlegung erfolgte nach Abschluss des Landesverkehrsabkommens (LVA) vom 21. Juni 1999 mit der EU. Die Schweiz ist gemäss LVA nicht verpflichtet, eine höhere Gewichtslimite in nationales Recht überzuführen als jene, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens in der EU für den grenzüberschreitenden Verkehr galt. Eine allfällige Erhöhung des Fahrzeuggewichts würde in der Schweiz eine Revision des SVG bedingen. Zudem ist im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) vom 9. Dezember 2008 in Art. 6 Abs. 2 festgelegt, dass es dem Bundesrat nicht erlaubt ist, mit der Europäischen Kommission über höhere Gewichtslimiten zu verhandeln.

1.3 Entwicklung in der Europäischen Union

Gigaliner sind überlange Lastwagen, die bereits in Skandinavien und Holland verkehren; in Deutschland hat letztes Jahr die Verkehrsministerkonferenz der Länder den Einsatz dieser Fahrzeuge abgelehnt, dennoch werden sie immer noch in einigen Bundesländern getestet. Es ist noch offen, wie sich die EU - angesichts des Drucks der Lastwagenlobby - in dieser Frage entscheiden wird. Sollten Gigaaliner in der EU zugelassen werden, würde dies einen im völligen Gegensatz zur hiesigen Verkehrspolitik stehenden Anpassungsdruck auf das Transitland Schweiz auslösen.

2. Auswirkungen der Gigaaliner

Mit Gigaalineren kann das Transportgewerbe mit einem Fahrzeug und einem Fahrer ein höheres Volumen und/oder Gewicht als bisher befördern, was betriebswirtschaftliche Effizienzgewinne ermöglicht und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Lastwagens erhöht. Damit ver-

schärft sich die Konkurrenz zur Schiene und es ist zu befürchten, dass sich der Modal Split im Güterverkehr noch mehr zugunsten des Lastwagens verschieben wird.

In der kleinräumigen Schweiz mit schmalen Fahrbahnen und zahlreichen Brücken und Tunnels wird befürchtet, dass die Strassen durch schwerere und längere Nutzfahrzeuge nur unnötig belastet bzw. blockiert werden könnten.

Die einzelnen Vor- und Nachteile werden nachfolgend detaillierter erörtert:

2.1 Vorteile

Generell ist festzustellen, dass die Vorteile des GIGALINERS hauptsächlich beim Transportgewerbe und dessen Kunden aus der Wirtschaft liegen. Es handelt sich weitgehend um betriebswirtschaftliche Kostenvorteile aufgrund der reduzierten Fixkostenbelastung.

- Fixkosten je Tonnenkilometer (tkm) nehmen ab, d.h. tendenziell sind Preissenkungen für den Verlader und/oder höhere Gewinne für den Transportunternehmer zu erwarten. Da der Transportpreis bei den meisten Konsumgütern nur einen geringen Anteil am Gesamtpreis ausmacht, ist jedoch für den Endkonsumenten kaum mit sinkenden Preisen zu rechnen.
- Dank grösserem Volumen und Gewicht sinkt die Anzahl der notwendigen LW-Fahrten, d.h. es kommt zu einer Entlastung der Strassen; es handelt sich dabei um das Hauptargument der Lastwagenlobby für den GIGALINER, obwohl es nur unter folgenden Annahmen gilt: 1) die Gütermenge und die Transportentfernung bleibt gleich und 2) es findet keine Verlagerung von der Bahn auf den Lastwagen statt.
- Reduktion der Schadstoffemissionen (bei gleich bleibender Tonnage); die Lastwagenlobby verspricht eine CO₂ Reduktion um 25%, andere Quellen verneinen dies wegen des ausgelösten Zusatzverkehrs und Verlagerungen von der Bahn auf den LW.

2.2 Nachteile

Während das Transportgewerbe und die verladende Wirtschaft als direkt Betroffene die finanziellen Vorteile des GIGALINERS nutzen können, verteilen sich die Nachteile auf vielfältigste Gruppen und betreffen eine Vielzahl von Sachgebieten. Die Nachteile des GIGALINERS ergeben sich aufgrund seiner grossen Länge, seines höheren Gewichts sowie der sich indirekt aus möglichen Effizienzverbesserungen ableitbaren Auswirkungen.

2.2.1 Infolge Länge

Auf den Autobahnen sind durch GIGALINER keine Probleme zu erwarten; jeder Lastwagen muss aber bei der Fahrt zu seinem Ziel auch das untergeordnete Strassennetz benützen, was gerade in der Schweiz mit den kleinräumigen Verhältnissen zu verschiedenen Problemen führen würde. Neben dem Berggebiet sind vor allem die Städte mit ihren schmalen Strassen und Kreiseln mit engen Radien von den Nachteilen sehr langer Fahrzeuge betroffen:

- Verringerte Sicherheit für Velo bei Kreiseln sowie in engen Strassen.
- In den Städten mit ihren engen Strassenverhältnissen, z.B. bei Kreiseln oder Ortsdurchfahrten in historischen Zentren werden sich wegen der Schleppkurve stellenweise grö-

sere Probleme für die Durchfahrt der Gigaliner (bzw. Behinderungen für andere Fahrzeuge) ergeben; ein allfälliger Ausbau des Strassennetzes auf die Norm der Gigaliner wird dadurch extrem teuer und könnte negativ für das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes ausfallen; in einigen kritischen Fällen müssten ggf. auch Fahrverbote für Gigaliner eingeführt werden. Insgesamt ist zu erwarten, dass durch Gigaliner ausgelöste Ausbaumassnahmen politisch kaum durchsetzbar sein dürften.

- Die Rastplätze an Autobahnen verfügen derzeit über keine für Gigaliner geeigneten Parkplätze. Auch hier ist somit ein teurer Ausbau erforderlich, möglicherweise müssen auch Anpassungen bei den Tankstellen vorgenommen werden.

2.2.2 Infolge Gewicht

Das von 40 t auf 60 t erhöhte zulässige Gesamtgewicht des Gigaliners führt zu einer stärkeren Beanspruchung der Brücken, was u.U. teure Verstärkungen oder sogar Neubauten bedingen kann. Ebenfalls gewichtbedingt ist die höhere kinetische Energie eines Gigaliners, welche bei Unfällen grössere Schäden bewirkt.

2.2.3 Infolge Effizienzgewinnen

Mit dem Gigaliner wird der Lastwagentransport durch Kostenvorteile an Attraktivität gewinnen; dies wird zwei unterschiedliche Effekte auslösen, 1) den Mengeneffekt, indem mehr Güter und/oder höhere Transportentfernungen nachgefragt werden und 2) ist über den Modal Split Effekt bei Gütergruppen mit Konkurrenzbeziehung zur Bahn mit einer Verlagerung zum Lastwagen zu rechnen. Dies steht in völligem Gegensatz zu ökologischen Zielen und zum Alpenschutzartikel, welcher die Bahn fördern (NEAT) und den Lastwagen-Transit limitieren will.

3. Reaktion von Dritten

Gemäss einer Medienmitteilung vom 15. September 2009 lehnt sogar die ASTAG als Verband des schweizerischen Strassentransportgewerbes Gigaliner in der Schweiz ab und dies aus folgenden Gründen:

„In der Schweiz machen «Gigaliner» oder «Megatrucks» aus betriebswirtschaftlichen Gründen jedoch keinen Sinn. Für eine Mehrheit der Branche, die von kleineren und mittleren Transportunternehmen geprägt ist, wären die erforderlichen Investitionen viel zu gross, der Nutzen hingegen zu klein bzw. gar nicht vorhanden. Denn die Kosteneinsparungen, die eventuell resultieren könnten, würden durch fallende Transportpreise sofort wieder zunichte gemacht. Der Zentralvorstand der ASTAG hat sich deshalb gegen 60-Töner ausgesprochen.“

Belastung von Strassen und Umwelt

Überdies sind auch von der Strasseninfrastruktur her die Voraussetzungen für den Einsatz von «Gigalinern» nicht gegeben. In der kleinräumigen Schweiz mit relativ kurzen Transportwegen, schmalen Fahrbahnen und zahlreichen Brücken und Tunnels werden die Strassen durch schwerere und längere Nutzfahrzeuge nur unnötig belastet bzw. blockiert. Auch aus ökologischer Sicht sind «Gigaliner», die mehr Emissionen verursachen als herkömmliche Nutzfahrzeuge, abzulehnen.“

4. Beurteilung durch den Regierungsrat

Der Regierungsrat teilt die Einschätzungen der Antragsteller und meint, dass Gigaliner gerade in städtischen Gebieten insbesondere wegen enger Strassenverhältnisse und aus Sicherheitsgründen bzgl. des Langsamverkehrs nicht zugelassen werden sollten.

Bereits im Herbst 2008 verdeutlichte auch der Bundesrat in seiner Beantwortung einer Interpellation zum Thema, dass er eine Erhöhung der zulässigen Fahrzeugmasse auf Grund der überwiegenden negativen Auswirkungen nicht unterstützt. Eine Anpassung der entsprechenden Gesetze wurde auch vor dem Hintergrund allfälliger Entwicklungen auf Europäischer Ebene vom Bundesrat als nicht notwendig erachtet. Im Herbst 2009 folgten von den Kantonen Neuenburg und Luzern Standesinitiativen, die eine Beibehaltung der bestehenden Limitierung fordern bzw. unterstreichen.

Auf Grund der bestehenden gesetzlichen Regelungen versteht der Regierungsrat die vorliegende Standesinitiative als zusätzliches politisches Signal von Seiten Basel-Stadt. Der Regierungsrat unterstützt in diesem Sinne den vom Grossen Rat am 18. November 2009 überwiesenen Antrag betreffend Einreichung einer Standesinitiative „keine Gigaliner in der Schweiz“. Gleichzeitig weist er vor dem Hintergrund der vorliegenden, gleichlautenden Standesinitiativen anderer Kantone darauf hin, dass es seines Erachtens zielführender sein könnte, das Anliegen direkt via den kantonalen Vertreterinnen und Vertretern im National- und Ständerat einbringen zu lassen.

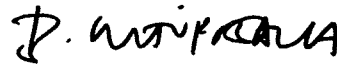
5. Antrag

1. Der vorgelegte Entwurf zu einem Beschluss des Grossen Rates zur Einreichung einer Standesinitiative betreffend „keine Gigaliner in der Schweiz“ wird genehmigt.
2. Der Regierungsrat wird mit der Einreichung der Standesinitiative beauftragt.
3. Der Antrag Michael Wüthrich und Konsorten betreffend „keine Gigaliner in der Schweiz“ wird als erledigt abgeschrieben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage:

Schreibensentwurf zu Händen der Eidgenössischen Bundesversammlung



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Staatskanzlei
Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Telefon +41 (0)61 267 85 62
Telefax +41 (0)61 267 85 72
E-Mail staatskanzlei@bs.ch
Internet www.bs.ch

Generalsekretariat der Bundesver-
sammlung
Parlamentsgebäude
3003 Bern

Basel,

Regierungsratsbeschluss vom
Grossratsbeschluss vom

Standesinitiative betreffend „keine Gigaliner in der Schweiz“

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom folgenden Beschluss gefasst:

Der Bund wird aufgefordert, Gigaliner in der Schweiz unter keinen Umständen zuzulassen. Der Bund soll dazu die heute geltenden Werte für Gewicht und maximale Länge auf Gesetzesebene festschreiben.

Begründung der Standesinitiative

Gigaliner mit einer Länge von über 26 Metern sind in der kleinräumigen Schweiz mit vielen kurvigen Strassen und Kreiseln mit engen Radien nicht geeignet und dürften an kritischen Stellen zu Staus führen. Infolge der vergrösserten Schleppkurve ergeben sich weitere Sicherheitsprobleme für vor allem für den Veloverkehr. Eine Anpassung innerstädtischer Strassen an die Normen des Gigaliners wäre extrem teuer und in den meisten Fällen infolge negativer Auswirkungen auf das Ortsbild oder wegen des mangelnden Platzes technisch gar nicht machbar; zudem dürften solche Anpassungsmassnahmen in der politischen Auseinandersetzung auf wenig Zustimmung stossen und damit kaum durchsetzbar sein. Dementsprechend ist festzustellen, dass Gigaliner allein wegen ihrer Länge als für schweizerische Strassenverhältnisse inkompatibel zu betrachten sind.

Weitere aus unserer Sicht inakzeptable Nachteile des Gigaliners sind sein hohes zulässiges Gesamtgewicht von 60 Tonnen, das bei zahlreichen Brücken teure Verstärkungen bedingen wird und die unerwünschte Auswirkung einer verstärkten Konkurrenzierung der Bahn, welche im völligen Gegensatz zu den verkehrspolitischen Zielsetzungen (Alpenschutzartikel) unseres Landes steht.

Indem wir Ihnen für die Entgegennahme der Standesinitiative bestens danken, verbleiben wir

mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin