

Sélection d'article sur la politique suisse

Dossier

Dossier: Transfert de la route au rail

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Ackermann, Marco
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Citations préféré

Ackermann, Marco; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Dossier: Transfert de la route au rail, 2006 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 20.04.2024.

Sommaire

Verlagerung der Binnenverkehrsgüter auf die Schiene (Mo. 05.3845)	1
Güterverkehrsvorlage (07.047)	1
Studie "Albatras" 2011	3
Verlagerungsbericht 2013 (BRG 13.111)	3
Verlagerung von der Strasse auf die Schiene begünstigen	4
Festlegung eines realistischen Verlagerungsziels (Mo. 14.3037)	5
Verlagerungsbericht 2017 (BRG 18.016)	5
Verlagerungsbericht 2019 (BRG 20.017)	6
Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs (19.064)	6
Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports	7
Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation	7
Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr	9
Gütertransport. Warum nicht die bestehenden Eisenbahnanlagen besser nutzen? (Po. 21.3198)	10
Güterverkehr durch die Alpen	10
Zukunft des Güterverkehrs (Po. 21.3597)	11
Verlagerungsbericht 2021 (BRG 22.016)	11
Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg (Mo. 22.3000)	12
Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern (Po. 22.3001)	13
Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz Stärken (Mo. 22.3013)	13
Güterverkehrsverlagerungsgesetz und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs; Änderung (BRG 22.064)	14

Abréviations

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ATB	Alpentransitbörse
EHS	Emissionshandelssystem
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
PME	petites et moyennes entreprises
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
BTA	Bourse du transit alpin
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Verlagerung der Binnenverkehrsgüter auf die Schiene (Mo. 05.3845)

Politique des transports

MOTION
DATE: 16.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Ständerat lehnte eine Motion Gentil (sp, JU) ab, welche die **Verlagerung der Güter auf die Schiene** nicht nur im Transitverkehr, sondern auch **im Binnenverkehr** verlangte. Laut Bundesrat sei dies durchaus erstrebenswert, jedoch nur mit zusätzlichen Subventionen zu erreichen, welche anderswo kompensiert werden müssten.¹

Güterverkehrsvorlage (07.047)

Politique des transports

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 06.07.2006
MAGDALENA BERNATH

2005 durchquerten 1,2 Mio Lastwagen die Alpen – 51'000 (oder 4%) weniger als im Vorjahr. Das auf dem Alpenschutzartikel basierende, bis 2010 befristete Güterverkehrsgesetz verlangt, die Zahl dieser Lastwagenfahrten bis 2009 auf maximal 650'000 zu reduzieren. Der Bundesrat erachtete die Erreichung dieses Ziels als unrealistisch und schickte im Sommer einen Entwurf für ein neues **Gesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene** in drei Varianten in die Vernehmlassung: 1.) Verringerung der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650'000 erst bis 2017 (zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) und Subventionierung des Güterschienenverkehrs mit weiterhin jährlich CHF 285 Mio.; damit sollen der unbegleitete kombinierte Verkehr und die „Rollende Landstrasse“ (Rola) bis 2017 etwa verdoppelt werden. 2.) Reduktion der Fahrten auf eine Mio. bis 2017 unter Beschränkung der Subventionen 2011-2017 auf CHF 140 Mio. pro Jahr. 3.) Substanzieller Ausbau der Rola, was die Einrichtung eines eigenwirtschaftlich zu betreibenden hochwertigen Angebots im Huckepackverkehr von Grenze zu Grenze bedingt, bspw. 400'000 Stellplätze (Lastwagen auf Bahnwagons) und Stundentakt. Alle drei Varianten sehen die Einführung einer Alpentransitbörse vor, welche vor wenigen Jahren noch auf Ablehnung gestossen war.²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.³

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 10.07.2007
NICOLAS FREYMOND

Début juin, le Conseil fédéral a adopté le **message sur le projet de législation concernant le trafic des marchandises** appelée à remplacer dès 2011 l'actuelle loi sur le trafic des marchandises. Le projet conserve plusieurs éléments critiqués lors de la consultation de l'année précédente. Malgré l'opposition du PS, des Verts, de l'Initiative des Alpes (IA) et des associations écologistes, le Conseil fédéral a révisé le calendrier de la réalisation de la réduction du nombre de courses de camions à travers les Alpes à 650'000/an. Estimant irréaliste le délai fixé à 2009, il préconise de repousser l'échéance à 2019, soit deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, lorsque les gains de productivité seront pleinement disponibles. En dépit des vives critiques des partis bourgeois et de l'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG), le gouvernement a décidé de maintenir la principale innovation du projet, à savoir la création d'une Bourse du transit alpin. Ce nouvel instrument doit permettre de contingerer les courses à travers les Alpes en mettant aux enchères un nombre restreint de droits de passages. En incitant au transfert du trafic des marchandises vers le rail, cette bourse contribuera à la réduction du trafic routier alpin. L'efficacité de ce

dispositif dépendra toutefois de l'issue des négociations avec la Communauté européenne et les autres pays alpins concernant la coordination nécessaire à la mise en place de la bourse. L'association Initiative des Alpes a déposé un recours auprès de l'Assemblée fédérale arguant que la prolongation du délai pour la réduction du trafic routier alpin était contraire à la Constitution. La commission de gestion du Conseil national l'a rejeté au motif que l'objet contesté figurait à l'ordre du jour du parlement.⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 19.12.2007

NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, le **Conseil des Etats** a décidé d'entrer en matière sur le **projet concernant le trafic des marchandises**. Suivant le Conseil fédéral et la majorité de sa commission des transports (CTT-CE), il a approuvé l'objectif du transfert de la route vers le rail et décidé de retarder la réalisation de la réduction du transit alpin. Par 26 voix contre 10, il a refusé de fixer la nouvelle échéance à 2012, comme le proposait une minorité de la commission emmenée par les socialistes Leuenberger (SO) et Gentil (JU). Toutefois, sur proposition de sa commission, la Chambre haute a supprimé, par 25 voix contre 7, l'art. 4 du projet de loi sur le transfert du transport de marchandises, lequel octroyait au Conseil fédéral le droit de prélever une taxe d'utilisation des infrastructures routières alpines par le trafic lourd (redevance sur le transit alpin). S'agissant de la bourse du transit alpin, si elle n'en a pas rejeté l'idée, elle a néanmoins décidé, sur proposition de sa commission, par 21 voix contre 18, de restreindre la compétence du gouvernement. Ce dernier pourra ainsi conclure des traités internationaux en vue de la création de la bourse, à condition qu'il obtienne l'approbation de l'Assemblée fédérale, mais il devra soumettre au parlement un projet de loi réglant sa mise en œuvre. Les conseillers Inderkum (pdc, UR) et Gentil (ps, JU) se sont vainement opposés à l'introduction de ce double obstacle, qui non seulement retardera la mise en place de la bourse mais surtout met en péril le projet lui-même, puisque tant les traités internationaux que la loi de mise en œuvre seront soumis au référendum. À l'initiative de la CTT-CE, le Conseil des Etats a également décidé de faire un geste en faveur du trafic interne en allouant, pour la période 2011-2015, CHF 100 millions au transport combiné de marchandises ne traversant pas les Alpes et CHF 30 millions à la promotion du transport de marchandises sur des chemins de fer à voie étroite.⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 19.12.2008

NICOLAS FREYMOND

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le **Conseil national** s'est à son tour saisi du **projet de législation concernant le trafic des marchandises**. Le plénum a décidé d'entrer en matière par 124 voix contre 62, rejetant une proposition de renvoi du groupe UDC, hostile à l'instauration d'une bourse du transit alpin et à l'édictation d'objectifs chiffrés en matière de réduction du trafic routier transalpin. Lors de la discussion sur le projet de loi sur le transfert de la route vers le rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes (LTTM), la chambre basse a rejeté de justesse, par 91 voix contre 89, une proposition Loepfe (pdc, AI) visant à reprendre la formulation de l'article constitutionnel pour la protection des Alpes, soit « à travers la Suisse » au lieu de « à travers les Alpes ». Soutenu par le groupe UDC, par une majorité du groupe radical-libéral et un tiers du groupe PDC, cet amendement visait à restreindre la portée de l'objectif de transfert au seul trafic international, c'est-à-dire à en exclure le trafic interne. La majorité de la commission des transports (CTT-CN) et le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, y ont opposé que la discrimination ainsi faite entre transporteurs suisses et internationaux serait contraire aux Accords bilatéraux conclus par la Confédération avec l'UE dans ce domaine. Le groupe UDC est revenu à la charge en proposant de supprimer purement et simplement l'objectif de réduire le nombre de courses transalpines de camions à 650'000 par an d'ici à 2019. Le plénum a balayé cet amendement et approuvé le projet du Conseil fédéral par 111 voix contre 68. Comme à la chambre haute l'année précédente, la gauche et les Verts ont tenté de ramener le délai à 2012, mais leur amendement en ce sens a été rejeté par 89 voix contre 83. Concernant la LTTM, le Conseil national ne s'est écarté du Conseil des Etats que s'agissant de la bourse du transit alpin, innovation la plus controversée du projet. Suivant sa commission, le plénum a refusé d'imposer au Conseil fédéral d'obtenir l'aval des chambres tant pour négocier la mise en place de la bourse avec les autres pays concernés que pour mettre en œuvre concrètement le dispositif retenu. Selon la formulation adoptée par 110 voix contre 82, le gouvernement sera compétent pour conclure les traités internationaux nécessaires à la création de la bourse, mais devra soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif de mise en œuvre. Le plénum a en outre refusé d'obliger le Conseil fédéral à créer ladite bourse dans un délai de deux ans à compter de l'adoption de la loi, comme le souhaitait le camp rose-vert. Par 110 voix contre 80, le Conseil national n'a pas voulu autoriser le gouvernement à octroyer des

droits de passage gratuits, afin d'inciter au transfert de la route vers le rail. Au vote sur l'ensemble, le projet a été approuvé par 109 voix contre 68, la totalité du groupe UDC ainsi que des députés radicaux et démocrates-chrétiens le rejetant. Concernant les autres projets d'actes du paquet, la chambre du peuple s'est distinguée de son homologue des cantons en se montrant plus généreuse dans son soutien au transport combiné de plaine. Elle a ainsi alloué un plafond de dépenses de CHF 200 millions jusqu'en 2015 pour le trafic interne, soit le double du montant approuvé par le Conseil des Etats l'année précédente.

Lors de l'examen des divergences, ce dernier s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points litigieux et a approuvé unanimement tous les actes du paquet. À la chambre basse, la LTTM a été adoptée par 127 voix contre 65 et les autres projets par des majorités plus confortables encore. En votation finale, le groupe UDC et un quart du groupe radical-libéral ont rejeté la LTTM. ⁶

Studie "Albatras" 2011

Politique des transports

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 31.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im internationalen Rahmen werden mit der Alpentransitbörse (ATB), einem Emissionshandelssystem (EHS) und dem Mautansatz (Toll+) drei **Lenkungsinstrumente zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Schiene** erwogen. Über die informelle Gesprächsplattform Suivi de Zurich soll eine gemeinsame Lösung für den gesamten Alpenbogen gefunden werden. Daran beteiligen sich neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien sowie die EU im Beobachterstatus. Im Berichtsjahr wurden zwei Studien publiziert, welche die diskutierten Ansätze zur Verkehrslenkung vertiefen. Die vom Lenkungsausschuss des Suivi de Zurich bestellte Studie „Albatras“ stellte in einem ersten Schritt die Vergleichbarkeit der drei Lenkungsinstrumente her und arbeitete in insgesamt 21 Szenarien die Auswirkungen heraus, die bei einem gesonderten oder kombinierten Einsatz zu erwarten wären. Im Mai des Berichtsjahrs bestellte der Lenkungsausschuss zwei weitere Berichte, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Systeme sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit nationalem und EU-Recht sowie mit bestehenden internationalen Abkommen; Prinzip der Nichtdiskriminierung) beschäftigen. Die zweite, im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erstellte Studie befasste sich mit den regionalen Auswirkungen einer Alpentransitbörse. Die Autoren stellten fest, dass sich die ATB als Lenkungsinstrument grundsätzlich eignet. Als Begleitmassnahme zugunsten der betroffenen strukturschwachen Regionen wurde jedoch eine vollständige Ausnahme der Lokal- und Kurzstreckenverkehrs (im Umkreis von 40 bzw. 150 bis 200 km um den Alpenkamm) von der ATB empfohlen. Gleichzeitig wiesen die Autoren des Berichts auf den Widerspruch einer solchen Ausnahmeregelung zum Nichtdiskriminierungsverbot der EU hin. ⁷

Verlagerungsbericht 2013 (BRG 13.111)

Politique des transports

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 29.11.2013
NIKLAUS BIERI

Im November des Berichtjahres legte der Bundesrat den **Verlagerungsbericht 2013 für die Periode von Juli 2011 bis Juni 2013** vor. Für 2013 waren erst Prognosen enthalten: Es sei per Ende 2013 mit ca. 1.1 Mio. alpenquerender Fahrten von schweren Güterfahrzeugen zu rechnen und damit mit einem deutlichen Rückgang von ca. 7.5% gegenüber 2012 (1.21 Mio. Fahrten). Die Transportmenge im Schienengüterverkehr werde bis Ende 2013 hingegen leicht zugenommen haben. Der Bundesrat hielt fest, dass sowohl das für 2011 festgelegte Zwischenziel von höchstens 1 Mio. Lastwagenfahrten nicht erreicht worden sei und auch das auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (2018) festgelegte Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten mit den beschlossenen und umgesetzten Massnahmen nicht erreicht werden könne. In Beantwortung der identischen Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte zur Stärkung der Anreize für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs (12.3330 / 12.3401) zeigte der Bundesrat Massnahmen zur Stärkung der Verlagerung auf. Mit dem durchgehenden 4-Meter-Korridor und der Verlängerung des Zahlungsrahmens für den unbegleiteten kombinierten Verkehr um fünf Jahre werde die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn weiter zunehmen.

Massnahmen wie die Alpentransitbörse würden zwar im Rahmen des Suivi de Zurich-Prozesses (bzw. Follow up Zurich) weiterverfolgt, allerdings signalisierten Vertreter der EU, dass ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement wie die Alpentransitbörse mit dem Landverkehrsabkommen nicht kompatibel sei. Sie würde die Aufnahme von Verhandlungen ablehnen und auf die laufenden Arbeiten des Suivi de Zurich verweisen. Die Schweiz lege am Suivi de Zurich-Treffen der Verkehrsminister der Alpenländer Wert darauf, dass auch das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) weiterverfolgt und vertieft werde. Der Verlagerungsbericht hält zudem fest, dass durch die technische Entwicklung sowie durch die Anreize mittels tieferen LSVA-Abgaben zum Ersatz von alten Lastwagen durch abgasarme Euro VI-Fahrzeuge die Belastung durch Luftschadstoffe auf den Transitachsen bis 2020 stark abnehmen werde. Die wesentlich geringere Luftbelastung werfe grundsätzliche Fragen zur Zielsetzung der Verlagerungspolitik auf, welche der Bundesrat in die politische Debatte aufnehmen möchte. Der Verlagerungsbericht wird erst 2014 im Parlament behandelt.⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 17.03.2014
NIKLAUS BIERI

Im Plenum des **Nationalrates** wurde der **Verlagerungsbericht 2013 für die Periode von Juli 2011 bis Juni 2013** zusammen mit der Änderung des Bundesbeschlusses zum Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs im März 2014 diskutiert. Besonders die im Verlagerungsbericht angedeutete Möglichkeit, das Verlagerungsziel neu zu definieren, stiess auf grossen Widerstand. Der Bericht hielt fest, dass die technische Entwicklung und die Anreize über die LSVA den Ersatz von alten Lastwagen durch abgasarme Euro-VI-Fahrzeuge fördern würde, und dass dadurch die Belastung durch Luftschadstoffe entlang der Transitachsen bis 2020 stark abnehmen werde. Da es im Alpenschutzartikel vornehmlich um den Schutz des Alpenraums vor den negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs gehe, werfe diese Entwicklung die Frage auf, ob das Verlagerungsziel noch angemessen sei. Vertreter von GPS, SP und GLP wollten nichts wissen von einer Neudefinition des Verlagerungsziels: Dieses sei bereits klar definiert (650'000 alpenquerende Lastwagenfahrten pro Jahr) und zum einen ein bestehender Verfassungsauftrag, zum anderen seien mit diesem Ziel stets die hohen Kosten der NEAT gegenüber dem Stimmvolk gerechtfertigt worden. Eine Herabsetzung dieses Zieles wäre deshalb eine inakzeptable Kehrtwende und eine Missachtung des Volkswillens, so Regula Rytz (gp, BE). Max Binder (svp, ZH) hingegen bezeichnete das Verlagerungsziel als „Fata Morgana“: Es sei willkürlich gesetzt worden und lasse sich nicht erreichen. Der Nationalrat nahm den Bericht schliesslich zur Kenntnis. Der Ständerat nahm den Verlagerungsbericht im Juni 2014 zur Kenntnis, nicht ohne vorher wie die grosse Kammer ausgiebig über das Verlagerungsziel debattiert zu haben.⁹

Verlagerung von der Strasse auf die Schiene begünstigen

Transports et communications

MOTION

DATE: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion der Grünen Fraktion wollte den Bundesrat mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes beauftragen. Das Gesetz, welches in Artikel 15 den Transportunternehmen gebietet, die Tarife so zu gestalten, dass angemessene Gewinne möglich sind, solle neu den Auftrag enthalten, mittels Tarifgestaltung die **Verlagerung von der Strasse auf die Schiene** zu **begünstigen**. Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da Tarifsenkungen nur geringe Verlagerungseffekte hätten, unter dem Strich zu mehr Verkehr führten und den steigenden Kosten des Unterhalts nicht Rechnung trügen. Der Nationalrat lehnte die Motion im Frühjahr 2015 mit 132 zu 59 Stimmen bei einer Enthaltung klar ab.¹⁰

Festlegung eines realistischen Verlagerungsziels (Mo. 14.3037)

Politique des transports

POSTULAT
DATE: 02.03.2016
NIKLAUS BIERI

Als Reaktion auf den Verlagerungsbericht 2013 reichte die FDP-Fraktion im März 2014 ein Postulat ein, mit welchem der Bundesrat mit der Prüfung eines neuen, **realistischen Verlagerungsziels** gemäss Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) beauftragt wird. Im Juni 2014 wurde das Postulat bekämpft, im März 2016 stimmte der Nationalrat schliesslich zu. Die Debatte wurde nur drei Tage nach dem Urnengang zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels geführt, was die ohnehin emotionale Debatte zusätzlich erhitze. So wurde den Verfechtern eines neuen Verlagerungsziels vorgeworfen, sie hätten im gerade zu Ende gegangenen Abstimmungskampf für die zweite Röhre stets betont, dass die Verlagerungspolitik nicht in Frage gestellt werde. Mit dem so kurz nach der Abstimmung erfolgenden Infragestellen des Verlagerungsziels entstehe der Eindruck, die FDP hätte im Abstimmungskampf mit falschen Karten gespielt. Diese Vorwürfe, vorgebracht von Nationalrätin Rytz (gp, BE) und Nationalrat Bäumle (glp, ZH), konterte der Sprecher der FDP-Fraktion Fluri (fdp, SO) damit, dass es seit Jahren unbestritten sei, dass das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagen pro Jahr bis 2018 nicht zu erreichen sei. Ein Rechtsstaat werde unglaubwürdig, wenn er in Gesetzen an unrealisierbaren Forderungen festhalte, so Fluri. Während es den Befürwortern des Postulats darum ging, die Verlagerungspolitik mit einem erreichbaren Ziel zu versehen, forderten die ablehnenden Stimmen, das geltende Gesetz müsse halt konsequenter umgesetzt werden. Das Postulat wurde schliesslich denkbar knapp angenommen: Mit 91 (Fraktionen von SVP und FDP) zu 90 Stimmen bei 7 Enthaltungen.¹¹

POSTULAT
DATE: 01.12.2017
NIKLAUS BIERI

Im Rahmen des Verlagerungsberichts 2017 erfüllte der Bundesrat das Postulat der FDP-Fraktion bezüglich eines **realistischen Verlagerungsziels**. Der Bundesrat prüfte verschiedene Modifikationen des Verlagerungszieles, spielte den Ball aber an das Parlament zurück: Die bisherige Nichterreichung mache das bestehende Verlagerungsziel nicht ungültig. Eine Veränderung des Zieles sei eine rein politische Frage und könne vorgenommen werden, wenn das Parlament den konkreten Auftrag dazu gebe.¹²

POSTULAT
DATE: 02.06.2018
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat beantragte im März 2018 – nachdem er im Dezember 2017 den geforderten Bericht publiziert hatte – im Rahmen des Berichts über «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2017» die Abschreibung des Postulats der FDP-Fraktion zur **Festlegung eines realisierbaren Verlagerungsziels**. Im Sommer 2018 folgte der Nationalrat diesem Antrag stillschweigend und schrieb das Postulat als erfüllt ab.¹³

Verlagerungsbericht 2017 (BRG 18.016)

Politique des transports

RAPPORT
DATE: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 nahm der Nationalrat vom im Dezember 2017 vom Bundesrat publizierten **Verlagerungsbericht 2017** Kenntnis. Auf die grösste Resonanz stiessen im Rat die im Bericht enthaltenen Angaben, wonach die Anzahl alpenquerender Lastwagen in der Berichtsperiode erstmals unter eine Million gesunken war und der Marktanteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr auf 71% angestiegen ist. Bundesrätin Leuthard erklärte diesbezüglich, die schweizerische Verlagerungspolitik sei ein «extremes Erfolgsmodell». Während mehrere Fraktionen ihre Freude oder Zufriedenheit mit diesen Zahlen ausdrückten, betonten insbesondere die Fraktionen der SP, der Grünen und der Grünliberalen, dass das Verlagerungsziel noch nicht erreicht sei und es deshalb weiterer Anstrengungen bedürfe.

Der Bericht enthielt im Weiteren erste Zahlen zu den Auswirkungen des Unfalls in Rastatt, welcher eine Streckenblockierung auf der Rheintallinie zur Folge hatte. Immerhin zwei Drittel des normalen Volumens des alpenquerenden Schienengüterverkehrs konnte während der rund siebenwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke abgewickelt werden. Im Rat wurde kritisiert, dass noch nichts

unternommen worden sei, um derartige Ereignisse zukünftig rascher zu beheben.¹⁴

Verlagerungsbericht 2019 (BRG 20.017)

Chemin de fer

RAPPORT
DATE: 10.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im **Verlagerungsbericht 2019** hielt der Bundesrat fest, dass die Anzahl der alpenquerenden Lastwagen im Berichtszeitraum vom Juli 2017 bis Juni 2019 noch rund 950'000 pro Jahr betrug. Im Jahr 2000 waren es noch 1.4 Mio Lastwagen gewesen. Der Anteil der Schiene am alpenquerenden Güterverkehr machte mittlerweile rund 70 Prozent aus. Das Verlagerungsziel gemäss Alpenschutzartikel (max. 650'000 alpenquerende Lastwagen pro Jahr) könne jedoch mit den laufenden Massnahmen nicht erreicht werden. Der Bundesrat erliess deshalb bei der Publikation des Verlagerungsberichts im November 2019 weitere Massnahmen: Er verbilligte die Trassenpreise, vereinfachte den Netzzugang mit einer Verordnungsänderung und verabschiedete seine Botschaft zur Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs an das Parlament. Der Nationalrat nahm im März 2020 in der Debatte zur Änderung des Zahlungsrahmens vom Verlagerungsbericht 2019 Kenntnis.¹⁵

RAPPORT
DATE: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich im Sommer 2020 mit dem **Verlagerungsbericht 2019** und nahm diesen zur Kenntnis. Auch im Ständerat wurde darauf hingewiesen, dass die Schweiz bei der Verlagerungspolitik im europäischen Vergleich sehr gut dastehe, das angestrebte Ziel von höchstens 650'000 Transitfahrten schwerer Güterfahrzeuge pro Jahr aber noch lange nicht erreicht sei.¹⁶

Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs (19.064)

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 10.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im November 2019 richtete der Bundesrat eine Botschaft zur **Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs** an das Parlament. Der Bundesrat wollte den bestehenden Zahlungsrahmen, der Anreize zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene setzen soll, um CHF 90 Mio. erhöhen sowie dessen Laufzeit um drei Jahre verlängern: Damit würden für die Jahre 2024–2026 jeweils CHF 30 Mio. zur Verfügung stehen.

Im Januar 2020 beschloss die KVF-NR, der Verlängerung der Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs zuzustimmen und dabei über den Vorschlag des Bundesrates hinauszugehen: Statt der vom Bundesrat veranschlagten CHF 90 Mio. bis ins Jahr 2026 beantragte die Kommission eine Erhöhung des Zahlungsrahmens um CHF 385 Mio. bis ins Jahr 2030. Die Verlängerung der Förderung der Verkehrsverlagerung bis 2030 sei nötig, weil exogene Faktoren die Wirkung der Förderung im geplanten Rahmen verhinderten, begründete die Kommission ihren Antrag und stützte sich dabei auf den Verlagerungsbericht 2019.

Im März 2020 beriet der Nationalrat über das Geschäft und war sich einig – Diskussionsbedarf gab es jedoch bei der gleichzeitig behandelten Motion der KVF-NR für eine linksrheinische NEAT-Zulaufstrecke. In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer die Änderung des Zahlungsrahmens auf Anraten seiner Kommission mit 184 gegen 8 Stimmen (keine Enthaltung) an.¹⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2020 folgte der Ständerat dem Nationalrat und stimmte der **Erhöhung und der Verlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs** um insgesamt CHF 385 Mio. bis ins Jahr 2030 einstimmig zu. Damit wurde der ursprüngliche bundesrätliche Vorschlag bedeutend erhöht und verlängert. In ihren Voten zur Vorlage wiesen einige Redner sowie Verkehrsministerin Sommaruga darauf hin, dass es vor allem auch an den Nachbarländern der Schweiz liege, dass die Verlagerungsziele noch nicht erreicht

wurden. Dort sei der Ausbau der notwendigen Infrastruktur noch nicht so weit fortgeschritten wie in der Schweiz.¹⁸

Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports

Chemin de fer

MOTION
DATE: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrätin Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) wollte den Bundesrat verpflichten, die Berichte über die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs von der Strasse auf die Schiene um ein **Monitoring des Gefahrguttransports** zu ergänzen. Diese Daten seien wichtig, um die Entwicklung der alpenquerenden Gefahrguttransporte auf der Strasse, insbesondere über den Simplon-Pass, eruieren zu können.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und ergänzte, dass ein Verbot des Gefahrguttransportes über die Simplon-Passstrasse in Betracht gezogen würde, wenn in naher Zukunft kein verstärkter Verlad auf den Schienenverkehr verzeichnet werden könne. Der Nationalrat nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.¹⁹

MOTION
DATE: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat behandelte in der Frühjahressession 2021 eine Motion Pasquier-Eichenberger (gp, GE) zum **Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports**. Marianne Maret (mitte, VS) erläuterte, dass die KVF-SR einstimmig zum Entscheid gelangt sei, dass der Gefahrguttransport über die Alpen, und insbesondere über den Simplon, überwacht und dokumentiert werden müsse. Dadurch könnten die Risiken eingedämmt und die Sicherheit im alpenquerenden Strassenverkehr gestärkt werden. Verkehrsministerin Sommaruga pflichtete dieser Einschätzung bei und erläuterte, dass das BAV bei Annahme der Motion beim Kanton Wallis die Erhebung der Zahlen zum alpenquerenden Gefahrguttransport über den Simplon in Auftrag geben werde. Die Motion war im Ständerat ebenso unumstritten wie zuvor im Nationalrat und wurde folglich einstimmig gutgeheissen.²⁰

Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

Transports et communications

RAPPORT
DATE: 31.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

Die Verkehrspolitik war im Jahr 2020, wie andere Politikfelder auch, massgeblich von der Corona-Pandemie beeinflusst. Der **öffentliche Verkehr** litt stark unter der Krise respektive dem mangelnden Passagieraufkommen. In der Folge gleiste der Bundesrat rasch Massnahmen auf, um dem Verkehrssektor unter die Arme zu greifen. Für den öffentlichen Verkehr, inklusive touristische Angebote wie etwa die Schifffahrt oder Seilbahnen, verabschiedete das Parlament das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Dieses war in den Räten unbestritten und brachte dem öffentlichen Verkehr eine Hilfe in der Höhe von rund CHF 900 Mio. Umstrittener war die Unterstützung für die ebenfalls gebeutelte Luftfahrtbranche. In beiden Räten gingen Anträge von links-grüner Seite ein, um die Kredite an klimapolitische Auflagen zu binden. Diese fanden aber ausserhalb des links-grünen Lagers keine Zustimmung. Schliesslich wurden im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.275 Mrd. für die **Luftverkehrsunternehmen** und CHF 600 Mio. für flugnahe Betriebe sowie ein Nachtragskredit über 600 Mio. für flugnahe Betriebe gewährt. Auch in der Presse fand die Unterstützung für die Luftfahrtbranche einige Beachtung. Währenddem die Unterstützung generell begrüsst wurde, waren einige Zeitungen der Ansicht, dass es der Bundesrat und das Parlament verpasst hätten, den Fluggesellschaften dafür auch Bedingungen zu stellen.

Die **Postauto-Affäre**, die 2018 ans Licht gekommen war, beschäftigte die Schweizer Politik auch im Jahr 2020 noch. Der Bundesrat äusserte sich im Februar 2020 zum

ausführlichen Bericht der GPK-SR in dieser Angelegenheit und kam zum Schluss, dass die Governance-Strukturen des Bundes funktioniert hätten, zumal es das BAV gewesen sei, welches das fehlerhafte Verhalten der Postauto AG überhaupt erst aufgedeckt habe. Zudem sah der Bundesrat keinen grossen Handlungsbedarf hinsichtlich der strategischen Ziele für die Postauto AG. Im Zuge der Postauto-Affäre wurden 2020 auch vier Postulate (Po. 19.4385; Po. 19.4387; Po. 19.4388 und Po. 19.4389) angenommen. In diesen wurde eine Prüfung verschiedenster Bereiche und Kompetenzen im regionalen Personenverkehr gefordert sowie eine Gesamtsicht zur Postauto-Affäre verlangt. Noch während der politischen Aufarbeitung dieser Problematik wurden im Jahr 2020 weitere Ungereimtheiten bei anderen Anbietern im öffentlichen Verkehr publik: So mussten die BLS, die SBB sowie die Verkehrsbetriebe Luzern mehrere Millionen Franken an zu viel erhaltenen Subventionen zurückerstatten, wie die Medien berichteten.

Ein erfreulicheres Ereignis stellte hingegen die **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** dar. In den Medien wurde ausführlich über den Festakt berichtet, der aufgrund der Corona-Krise leider nur in einem kleinen Rahmen über die Bühne gehen durfte. Der Ceneri-Basistunnel sei für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und insbesondere für die Vollendung der NEAT von immenser Bedeutung, resümierten die Medien. Zudem sei er auch für den Zusammenhalt der beiden Tessiner Kantonsteile Sopraceneri und Sottoceneri von grossem Belang.

Schliesslich bewegte auch die **fünfte Generation des Mobilfunkstandards (5G)** die Gemüter der Politikerinnen und Politiker, der Medien und der Bevölkerung. Im November 2019 war ein lange erwarteter Bericht der Expertengruppe «Mobilfunk und Strahlung» detailliert auf die Fakten rund um die Mobilfunkanlagen, die Datenübertragung und die dabei auftretende Strahlung eingegangen. Der Bericht hielt fest, dass nicht abschliessend ausgeschlossen werden könne, dass die Strahlung von 5G gesundheitsschädlich sei. Zur Kernfrage einer allfälligen Anpassung der geltenden vorsorglichen Anlagegrenzwerte für Mobilfunkantennen und zur Weiterentwicklung des Mobilfunknetzes hatte sich die Arbeitsgruppe in der Folge nicht einigen können. Sie gab deshalb dazu keine Empfehlung ab, sondern skizzierte lediglich fünf Optionen, wie der Ausbau von 5G und die damit einhergehenden Auswirkungen aussehen könnten. Sie schlug aber sechs begleitende Massnahmen zum Umgang mit Mobilfunk vor. Der Bundesrat legte sodann im April 2020 das weitere Vorgehen in Sachen Mobilfunk und 5G fest. In diesem Rahmen beschloss er die Umsetzung der von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Massnahmen. Zudem sollte das UVEK eine Vollzugshilfe für den Umgang mit den neuen adaptiven 5G-Antennen erarbeiten. Auch versprach der Bundesrat das Postulat Häberli-Koller (cvp, TG; Po. 19.4043) zu erfüllen, welches den Aufbau eines nachhaltigen Mobilfunknetzes verlangte, das einerseits einen optimalen Schutz vor Strahlung gewährleisten, andererseits aber auch die Einführung von 5G und nachfolgender Technologien innert einer vernünftigen Frist ermöglichen müsse. Bezüglich der Strahlung entschied der Bundesrat weiter, die Anlagegrenzwerte nicht zu lockern. Die Medien werteten dieses Vorgehen als Stillstand, während aus der Bevölkerung weiterhin kritische Stimmen zu vernehmen waren: So befanden sich zu diesem Zeitpunkt zwei 5G-kritische Volksinitiativen im Stadium der Unterschriftensammlung und im Januar 2020 war es in verschiedenen Städten auch zu Demonstrationen gegen diese neue Technologie gekommen. Im Berichtsjahr wurde sodann auch seitens einiger Kantone Kritik am Aufbau des 5G-Netzes laut; die Kantone Neuenburg und Genf reichten je eine Standesinitiative zu einem 5G-Moratorium ein.

In den Medien fanden die Themenbereiche Verkehr und Kommunikation etwas weniger Beachtung als in den Jahren zuvor. Insgesamt befassten sich im Jahr 2020 ca. 6 Prozent aller von APS erfassten Artikel mit diesen beiden Themen, in 2019 waren es noch ca. 8.5 Prozent gewesen.²¹

Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr

Trafic routier

MOTION

DATE: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat solle für **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** sorgen, forderte Ständerat Wicki (fdp, NW) in einer im Dezember 2020 eingereichten Motion. Bislang müssten Lieferwagen, im Gegensatz zu Lastwagen, ihre Wegekosten und ihre externen Kosten nur teilweise übernehmen. Wicki schlug daher vor, eine Pauschalabgabe oder eine leistungsabhängige Abgabe (beispielsweise die LSVA) für Lieferwagen einzuführen. Lieferwagen, die Material und/oder Ausrüstung zur Berufsausübung transportieren, sollen jedoch von dieser Abgabe befreit werden. Zudem sollen die derzeit geltenden Abgaben für Lastwagen nicht erhöht werden.

Der Bundesrat zeigte sich bereit, die gesetzlichen Grundlagen zu erarbeiten, um Lieferwagen, die für den gewerbmässigen Gütertransport verwendet werden, in die LSVA zu integrieren. Er werde diese Arbeiten mit der Weiterentwicklung der LSVA und der Umsetzung der Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene koordinieren. Er beantragte daher die Annahme der Motion.

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahressession 2021 mit dem Vorstoss. Thierry Burkart (fdp, AG), in seiner Funktion als Zentralpräsident des ASTAG, betonte, wie wichtig es sei, an der derzeitigen Ausgestaltung der LSVA für Lastwagen festzuhalten. Eine Erhöhung der Tarife für Lastwagen oder etwa die Berücksichtigung des CO₂-Ausstosses bei der Tarifberechnung kämen für ihn nicht in Frage. Verkehrsministerin Sommaruga beschwichigte, dass sowohl die Umsetzung dieser Motion als auch die Weiterentwicklung der LSVA in enger Absprache mit der Branche erfolgen würden. Die kleine Kammer stimmte der Motion in der Folge stillschweigend zu.²²

MOTION

DATE: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in Herbstsession 2021 über eine Motion Wicki (fdp, NW), die **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** forderte. Die Motion verlangte, dass nicht nur Lastwagen, sondern auch Lieferwagen ihre externen Kosten decken sollten, beispielsweise durch die diesbezügliche Ausweitung der LSVA.

Lorenzo Quadri (lega, TI) erläuterte im Rat, weshalb die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR zum Schluss gekommen war, die Motion zur Ablehnung zu empfehlen: Diese neue Steuer könne durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel umgangen werden. Auch werde befürchtet, dass der Vorstoss die KMU, welche oft solche Lieferwagen einsetzten, in einer wirtschaftlich ohnehin schwierigen Zeit erheblich belasten könnte. Der zweite Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) fügte an, dass die Kommission verfassungsrechtliche Probleme sowohl im Bereich der Schwerverkehrsabgabe als auch im Bereich der Wirtschaftsfreiheit befürchte.

Anschliessend erläuterten die Minderheitssprecherin Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga die Argumente für die Annahme der Motion. Die derzeit vorliegende Ungleichbehandlung sei ungerecht; auch Lieferwagen müssten für ihre externen Kosten aufkommen, zumal sie sehr viel ineffizienter seien als Lastwagen. So hätten die Fahrten von Lieferwagen in den letzten Jahren stark zugenommen – sie seien mittlerweile für zwei Drittel der gefahrenen Kilometer im Strassengüterverkehr verantwortlich; ihre Transportleistung sei im Vergleich zum Schwerverkehr jedoch minim. Zudem trage die LSVA stark zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bei und helfe damit, dass die Stickstoff- und Feinstaub-Emissionen zurückgingen.

Diese Worte vermochten die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen. Die grosse Kammer lehnte die Motion mit 103 zu 78 Stimmen ab. Die geschlossen stimmenden Fraktionen der Grünen, der SP und der GLP blieben dabei in der Minderheit.²³

Gütertransport. Warum nicht die bestehenden Eisenbahnanlagen besser nutzen? (Po. 21.3198)

Chemin de fer

POSTULAT
DATE: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sesssion 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.²⁴

Güterverkehr durch die Alpen

Chemin de fer

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 16.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Wie das BAV im September 2021 berichtete, konnte der **Anteil der Bahn am gesamten alpenquerenden Güterverkehr weiter gesteigert werden** und erreichte im ersten Halbjahr 2021 einen Wert von 74.3 Prozent. Dies bedeute ein Plus von 1.7 Prozent im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019. Diese Steigerung sei vor allem auf die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und somit auf die Vollendung der NEAT sowie auf die Fertigstellung des 4-Meter-Korridors zurückzuführen. Durch diese erneuerte Infrastruktur könnten längere und schwerere Züge auf der Gotthard-Achse verkehren und damit mehr Güter transportieren, erläuterte das BAV. Der Bund werde die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene weiterhin vorantreiben und im Verlagerungsbericht 2021 weitere Massnahmen vorlegen.²⁵

Zukunft des Güterverkehrs (Po. 21.3597)

Chemin de fer

POSTULAT

DATE: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR verlangte mit einem im Mai 2021 eingereichten Postulat eine umfassende **Auslegeordnung zur zukünftigen Ausrichtung der Schienengüterverkehr-Politik**. Dabei wollte die Kommission eine ganze Palette an offenen Punkten beantwortet wissen; sie stellte beispielsweise Fragen rund um die Struktur, die Leistungen, die Eigenwirtschaftlichkeit und die Ausrichtung von SBB Cargo. Das Postulat stellte aber auch Fragen zum Import und Export von Gütern auf der Schiene und zum Beitrag des Schienengüterverkehrs zur Landesversorgung, zur Verkehrsverlagerung und zur nachhaltigen Ausrichtung der Lieferketten. Schliesslich sollte im geforderten Postulatsbericht auch auf einen allfälligen gesetzgeberischen Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs eingegangen werden.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates und der Ständerat beugte sich in der Herbstsession 2021 darüber. Stefan Engler (mitte, GR) und Paul Rechsteiner (sp, SG) wiesen darauf hin, dass der Vorstoss im grösseren Kontext der allgemeinen Verkehrspolitik (Stichwort Cargo sous terrain) und der wirtschaftlichen Probleme bei SBB Cargo stehe. Anschliessend wurde der Vorstoss stillschweigend angenommen.²⁶

RAPPORT

DATE: 30.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat publizierte Ende März 2022 einen umfassenden **Bericht über die zukünftige Ausrichtung der Schienengüterverkehr-Politik**; er tat dies in Erfüllung eines Postulats der KVF-SR. Der Bericht befasste sich mit dem sogenannten Schienengüterverkehr in der Fläche, der den Güterverkehr auf der Bahn innerhalb der Schweiz sowie den Import und Export umfasst. Dieser stärke zwar die Klimapolitik der Schweiz, sei aber in den letzten Jahren nicht mehr eigenwirtschaftlich gewesen. Im Bericht stellte der Bundesrat mehrere Szenarien für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs in der Fläche sowie für entsprechende Gesetzesanpassungen vor.

Gestützt auf diesen Bericht beauftragte der Bundesrat sodann das UVEK, bis im Herbst 2022 eine Vernehmlassungsvorlage mit zwei Varianten vorzubereiten: Die erste Variante zielt darauf ab, den Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich zu finanzieren. Er soll dazu lediglich mit zusätzlichen Anreizinstrumenten gefestigt werden. In einer zweiten Stossrichtung sollte der so genannte Wagenladungsverkehr, der einen bedeutenden Teil des Schienengüterverkehrs in der Fläche ausmacht, ausführlich modernisiert und durch den Bund finanziell stark gefördert werden.²⁷

RAPPORT

DATE: 05.06.2023
MARCO ACKERMANN

Im Sommer 2023 **schrieb der Ständerat** im Rahmen des Berichts des Bundesrates über Motionen und Postulate der eidgenössischen Räte im Jahr 2022 **ein Postulat seiner KVF-SR zur Zukunft des Güterverkehrs ab**. Der Bundesrat hatte im März 2022 einen entsprechenden Bericht in Erfüllung des Postulats veröffentlicht.²⁸

Verlagerungsbericht 2021 (BRG 22.016)

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 24.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im November 2021 den **Verlagerungsbericht 2021**. Darin beschrieb er, inwiefern die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene seit dem letzten Verlagerungsbericht in 2019 vorangekommen ist und welche weiteren Massnahmen die Regierung in den nächsten Jahren in diesem Bereich ergreifen möchte.

Dem Bericht war zu entnehmen, dass die Verlagerung weiter voranschreite. Dafür seien insbesondere die NEAT sowie die LSVa verantwortlich. Weiter begünstigt worden sei die Entwicklung auch durch den kürzlich in Betrieb genommenen Ceneri-Basistunnel. Allerdings sei der Zielwert von höchstens noch 650'000 Lastwagen-Fahrten pro Jahr bei Weitem nicht erreicht worden. Der Bundesrat plane folglich die Weiterentwicklung der LSVa, um die Verlagerung weiter zu stärken. Bis Mitte 2023 soll das UVEK eine diesbezügliche Vernehmlassungsvorlage erarbeiten.

Bereits jetzt strebe der Bundesrat an, die LSVa neu auf den CO₂-Ausstoss der Fahrzeuge auszurichten (und nicht mehr auf die EURO-Norm, welche primär auf die Reduktion der Luftschadstoffe zielte), um den Klimaschutz zu stärken. Zudem solle

geprüft werden, bis wann Fahrzeuge mit alternativen Antrieben noch von der LSVA ausgenommen bleiben sollen.

Schliesslich schlug der Bundesrat auch vor, die Unterstützung für die so genannte Rollende Landstrasse, bei welcher ganze Lastwagen auf der Schiene quer durch die Schweiz transportiert werden, zwar noch bis 2028 zu verlängern, diese danach aber gänzlich einzustellen, da die Nachfrage nach dieser Form des Transports stark zurückgegangen sei.²⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Frühjahrssession 2022 befasste sich der **Nationalrat** mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Er nahm den **Verlagerungsbericht 2021** zur Kenntnis und besprach drei Vorstösse aus den Reihen der KVF-NR.

Der Verlagerungsbericht 2021 war in der KVF-NR insgesamt mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen worden. Kommissionssprecher Bruno Storni (sp, TI) wies darauf hin, dass sich die Schweiz in Sachen Verlagerung zwar in die richtige Richtung bewege, aber das Ziel von maximal 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr dennoch noch nicht erreicht sei. Marco Romano (mitte, TI) erläuterte des Weiteren, dass sich die KVF-NR entschieden habe, durch drei Vorstösse weiteren Druck auf den Bundesrat auszuüben, um die Verlagerung zu stärken: Mit der Motion 22.3000 solle der Bund beim Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg unterstützend tätig werden. Mit dem Postulat 22.3001 solle im nächsten Verlagerungsbericht darüber informiert werden, inwiefern die Beschaffung und der vermehrte Einsatz von sogenannten kranbaren Sattelaufliegern gefördert werden könnten. Die Motion 22.3013 schliesslich forderte die bessere Ausschöpfung des Verlagerungspotenzials für bestimmte Regionen und Gütergruppen.³⁰

Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg (Mo. 22.3000)

Politique des transports

MOTION
DATE: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Rahmen der Diskussionen über die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene reichte die KVF-NR im Februar 2022 eine Motion zur **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** ein. Sie forderte den Bundesrat dazu auf, gemeinsam mit Frankreich und Deutschland die rund 70km lange Strecke zwischen Wörth und Strasbourg bis 2030 zu elektrifizieren und auf den NEAT-Standard aufzurüsten. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Diese wurde in der Frühjahrssession 2022 im Rahmen der Debatte über den Verlagerungsbericht 2021 behandelt, zusammen mit zwei weiteren Vorstössen der KVF-NR zum Thema Verlagerung (Mo. 22.3013 und Po. 22.3001). Die SVP-Fraktion lehnte den Vorstoss ab: Benjamin Giezendanner (svp, AG) bemängelte, dass die Schweiz mit der vorliegenden Motion in eine Zubringerstrecke investieren würde, die für Deutschland gar nicht wichtig sei. Es sei vielmehr der Stuttgart-Singen-Schweiz-Korridor, den Deutschland bis 2030 ausbauen wolle. Da der Bundesrat den Vorstoss zur Annahme empfohlen hatte und keine anderslautenden Anträge eingegangen waren, wurde die Motion ohne Abstimmung angenommen.³¹

MOTION
DATE: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** stand in der Wintersession 2022 auf dem Programm des **Ständerates**. Für die KVF-SR berichtete Thierry Burkart (fdp, AG), dass zur Umsetzung des Verfassungsauftrags zur Verkehrsverlagerung (Alpen-Initiative) eine Verbesserung der NEAT-Zufahrtsstrecken im Norden der Schweiz nötig sei. Mit der vorliegenden Motion solle der Bundesrat aufgefordert werden, auf eine Beseitigung des Nadelohrs der südlichen deutschen Rheinstalstrecke hinzuwirken. Bundesrätin Simonetta Sommaruga begrüsst seitens der Regierung das Anliegen der Motion. Sie wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass Frankreich und Deutschland dem Ausbau dieser Strecke nicht dieselbe Bedeutung beimessen würden wie die Schweiz. Es sei daher davon auszugehen, dass der Ausbau eine entsprechende finanzielle Beteiligung

der Schweiz bedinge. Danach nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.³²

Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern (Po. 22.3001)

Politique des transports

POSTULAT
DATE: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Neben zwei weiteren Vorstössen zur Verlagerungspolitik (Mo. 22.3000 und Mo. 22.3013) reichte die KVF-NR im Januar 2022 auch ein Postulat betreffend die **Förderung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern** ein. Die Kommission wollte den Bundesrat damit beauftragen zu prüfen, ob durch eine solche Förderung ein zusätzliches Verlagerungspotenzial entstehen würde und ob zudem der Einsatz nicht kranbarer Sattelaufleger in Zukunft gänzlich verboten werden könnte. Die KVF-NR argumentierte, dass zwar immer mehr Strassentransportunternehmen in solche Anhänger investierten, aber trotzdem immer noch über 80 Prozent der Sattelaufleger nicht durch einen Kran transportierbar und somit für den Verlad ungeeignet seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats: Er zeigte sich bereit, im Rahmen des Verlagerungsberichts 2023 über mögliche Massnahmen zur Förderung der kranbaren Sattelaufleger Bericht zu erstatten. Ein Verbot der nicht kranbaren Sattelaufleger ohne Absprache mit der EU schloss er jedoch aus. Der Nationalrat diskutierte den Vorstoss in der Frühjahrsession 2022. Benjamin Giezendanner (svp, AG) sprach sich gegen das Postulat aus und kritisierte, dass das in Erwägung gezogene Verbot gegen das Landverkehrsabkommen mit der EU verstossen würde. Da der Bundesrat das Postulat zur Annahme empfohlen hatte und keine anderslautenden Anträge eingegangen waren, wurde es ohne Abstimmung angenommen.³³

Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken (Mo. 22.3013)

Politique des transports

MOTION
DATE: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Zuge der Diskussion um die Verlagerungspolitik der Schweiz reichte die KVF-NR im Februar 2022 eine Motion zur Stärkung der **Attraktivität und der Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz** ein. Daneben brachte die Kommission noch zwei weitere Vorstösse zur Verlagerungsthematik ein (Mo. 22.3000 und Po. 22.3001). Mit dem vorliegenden Vorstoss beabsichtigte die Kommission, die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene auf weitere Bereiche und Regionen auszuweiten, um das Verlagerungspotential stärker auszuschöpfen. Die dafür notwendigen Anpassungen des Bundesrechts und der finanziellen Beschlüsse sollten dem Parlament zusammen mit einer Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs vorgelegt werden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Vorstosses. Der Nationalrat diskutierte die Motion in der Frühjahrsession 2022 und nahm sie oppositionslos an.³⁴

MOTION
DATE: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2022 behandelte der **Ständerat** die Motion «**Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken**» der KVF-NR. Gemäss KVF-SR-Sprecher Dittli (fdp, UR) erachtete die Kommission das Anliegen der Motion, das Verlagerungspotential für bestimmte Regionen und Güter besser zu nutzen, als sinnvoll, zumal es helfe, den gesetzlichen Verlagerungsauftrag umzusetzen und die Klimaziele der Schweiz zu unterstützen. Nachdem auch Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die Unterstützung des Bundesrates für die Motion kundgetan hatte, nahm die kleine Kammer die Motion stillschweigend an. Der Bundesrat steht nun in der Pflicht, die Motion umzusetzen.³⁵

Güterverkehrsverlagerungsgesetz und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs; Änderung (BRG 22.064)

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 30.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte Ende September 2022 die Botschaft über die **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes** und den dazugehörigen Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs. Der Bundesrat schlug in der Botschaft vor, die so genannte Rollende Landstrasse (Rola) noch bis Ende 2026 weiterzuführen. Unter der Rola wird der Verlad ganzer Lastwagen auf einen Zug verstanden, währenddem die Chauffeusen und Chauffeure in einem separaten Zugabteil mitreisen. Laut Bundesrat leistet die Rola einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransports von der Strasse auf die Schiene und damit auch zur Erreichung der Klimaziele. Im Verlagerungsbericht 2021 hatte der Bundesrat vorgeschlagen, die Rola bis 2028 weiterzuführen, aufgrund von finanzpolitischen Überlegungen wurde die Frist nun um zwei Jahre gekürzt. Danach soll die Rola schrittweise in den unbegleiteten kombinierten Verkehr integriert werden, wo nur die Ladeeinheiten (z.B. Container) umgeschlagen werden und keine Personen mitreisen. Dieser Übergang soll vor allem mit Hilfe des vermehrten Einsatzes von kranbaren Sattelaufliegern und weiteren neuen Umlademöglichkeiten vorstattgehen.³⁶

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 08.03.2023
MARCO ACKERMANN

Im März 2023 nahm sich der Nationalrat der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und des entsprechenden Zahlungsrahmens** an. Mit dem Gesetzespaket sah der Bundesrat vor, die sogenannte **Rollende Landstrasse Rola** – den Bahntransport für Lastwagen im alpinen Güterverkehr mit Begleitwagen für die Chauffeurinnen und Chauffeure – noch bis Ende 2026 weiterzuführen. Der dafür zu stellende Kredit von CHF 64 Mio. bis im Jahr 2027 beinhalte zudem die Liquidation der Rola. Ohne Weiterführung lief die Rahmenvereinbarung mit der Betreiberin RAlpin AG bereits Ende 2023 aus, so der Bundesrat.

Die SVP-Fraktion beantragte erfolglos, auf das Geschäft gar nicht erst einzutreten, da die finanziellen Mittel besser andersorts eingesetzt werden sollten und die Rola sowieso nur als Übergangslösung angedacht gewesen sei. Mit 135 zu 51 Stimmen – sämtliche Gegenstimmen stammten aus der SVP-Fraktion – trat der Nationalrat jedoch auf das Geschäft ein.

Zu Diskussionen führte in der Detailberatung die Frage, bis wann die Rola weiterbetrieben werden soll. Dabei standen zwei Minderheitsanträge sowie der Antrag der KVF-NR zum Betrieb bis Ende 2028 zur Auswahl: Die Minderheit Wasserfallen (fdp, BE) beantragte, die Rola nur bis Ende 2024 zu betreiben und den Kredit entsprechend auf CHF 25 Mio. zu kürzen.

Die Minderheit Fluri (fdp, SO) übernahm den Bundesratsvorschlag, die Rola bis Ende 2026 zu betreiben, sie 2027 zu liquidieren und entsprechend den Kredit bei CHF 64 Mio. anzusetzen. Kurt Fluri argumentierte, dass bis 2027 Umladeterminale für Container in Novara (I) und Freiburg im Breisgau (D) fertiggestellt sein würden und eine weitere Verlängerung des Betriebs aus finanzpolitischer Sicht keinen Sinn ergebe. Dank der Terminals könnten die Container auf der Nord-Süd-Achse direkt von LKWs auf Güterwaggons umgeladen werden und der Transport samt Kraftfahrzeug werde nicht mehr benötigt. Ins selbe Horn blies auch Verkehrsminister Albert Röstli, der im Rat erklärte, dass die Bedeutung der Rola zurückgehe und Angebote im unbegleiteten kombinierten Verkehr – der Containerverlad ohne LKW und Chauffeure – attraktiver und günstiger geworden seien. Der Weiterbetrieb bis 2026 stelle entsprechend einen Kompromiss dar und die dadurch zu erzielenden Kosteneinsparungen gegenüber einem längeren Betrieb seien in der aktuell angespannten finanzpolitischen Lage des Bundeshaushalts «nicht unbedeutend». Die Mehrheit der Kommission befürchtete hingegen, dass eine Rückverlagerung auf die Strasse stattfinden könnte, falls die Rola zu früh beendet werde. Da das umgebaute Verladeterminale in Novara erst 2028 in Betrieb gehen werde und die Kapazitäten während des Umbaus eingeschränkt seien, seien eine Verlängerung des Betriebs bis 2028 und eine Liquidation im Jahr 2029 sinnvoll, erklärte etwa Barbara Schaffner (glp, ZH), welche in der Kommission den entsprechenden Antrag

gestellt hatte.

Der Nationalrat hiess schliesslich mit 107 zu 80 Stimmen den Antrag der Kommission gut – die geschlossenen Fraktionen der SVP und der FDP.Liberalen opponierten erfolglos zugunsten der bundesrätlichen Pläne. Die Minderheit Wasserfallen blieb im Rat chancenlos. Nach Zustimmung zur Kommissionsmehrheit passierte auch die damit nötig gewordene Erhöhung des Kredits auf CHF 106 Mio. die Abstimmung erfolgreich. In der Gesamtabstimmung gab der Nationalrat der Änderung des Güterverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen mit 114 zu 73 Stimmen bei 2 Enthaltungen grünes Licht. Opposition kam wiederum aus den Reihen der SVP und der FDP. Die Rola-Vorlage ging damit an den Ständerat.³⁷

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Ständerat** mit der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse (Rola)**. Stillschweigend trat er auf die Änderung des Bundesgesetzes ein. Im Gegensatz zum unbegleiteten Verkehr (UVK), wo die Fracht ohne den eigentlichen Lastwagen auf die Schiene verladen wird, wird bei der Rola im sogenannten begleiteten Verkehr der ganze LKW inklusive der Chauffeurinnen und Chauffeure auf der Schiene transportiert. Dabei waren sich die Ständerätinnen und Ständeräte einig, dass die Rola eine immer kleinere Rolle in der Verlagerungspolitik spielen wird, weil immer mehr Transportunternehmen auf die effizientere Variante der direkt verladbaren Container umgestiegen seien. Uneinig waren sie sich hingegen bei der Frage, bis wann die Rola noch weiterhin vom Bund subventioniert werden soll. Entgegen dem knappen Mehrheitsantrag seiner vorberatenden KVF-SR folgte der Ständerat nicht dem Bundesrat, sondern dem Nationalrat und verlängerte den Betrieb der Rola statt bis Ende 2026 bis Ende 2028. Der entsprechende Antrag der Kommissionsminderheit Engler (mitte, GR) fand mit 25 zu 15 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor allem bei Mitte-Links Gehör. Auch wenn die Rola etwas aus der Zeit gefallen scheine, sei sie für die Entlastung der Transitachsen vom Schwerverkehr zentral, erklärte etwa die Urner Ständerätin Heidi Z'Graggen (mitte, UR), welche für eine Verlängerung bis 2028 plädierte. Stefan Engler fügte an, dass die Rola nicht vom Markt verschwinden dürfe, ehe Kapazitätsengpässe und Ausbaurbeiten in Terminals für den UVK im nahen Ausland sowie die Umstellung der Fuhrparks auf beladbare Container grösstenteils abgeschlossen seien. Andernfalls drohe eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was dem Verlagerungsziel in der Verfassung zuwiderlaufe. Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) versuchte vergeblich, eine Mehrheit des Rates davon zu überzeugen, dass eine Verlängerung bis Ende 2026 sinnvoller sei, da die Rola – aufgrund der hohen Taralast und der fehlenden Auslastung – ineffizient sei und immer mehr Speditionsunternehmen den effizienteren UVK wählen würden. Eine Minderheit Salzmann (svp, BE), welche gar für eine Einstellung des Betriebs per Ende 2023 plädiert hatte und nicht auf den Zahlungsrahmen hatte eintreten wollen, blieb chancenlos. Den Zahlungsrahmen von CHF 106 Mio. für den Betrieb bis Ende 2028 winkte der Ständerat in der Folge deutlich durch. In der Gesamtabstimmung gab der Ständerat dem Verlagerungspaket mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls klar grünes Licht. Widerstand kam einzig aus den Reihen der SVP.

Die **Schlussabstimmungen** passierte das Rola-Geschäft in derselben Session im Nationalrat mit 139 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen, im Ständerat mit 39 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Widerstand kam in beiden Räten wiederum aus der SVP-Fraktion und im Nationalrat zusätzlich von zwei Stimmen aus der FDP.Liberalen-Fraktion.³⁸

1) AB SR, 2006, S. 171 ff.; AZ, 17.3.06.

2) BBl, 2006, S. 6653; Presse vom 25.2. und 6.7.06.

3) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.

4) FF, 2007, p. 4147 ss.; presse du 9.6.07; NZZ, 10.7.07.

5) BO CE, 2007, p. 891 ss. et 1169 ss.; presse des 5.9 (commission), 3 et 4.10.07 (plénum).

6) BO CN, 2008, p. 1086 ss., 1100 ss. et 1976; BO CE, 2008, p. 862 ss. et 1059. FF, 2009, p. 213 ss.

7) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse, Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".

8) Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2013, BAV, UVEK

9) AB NR, 2014, S. 363 ff.; AB SR, 2014, S. 670 ff.

10) AB NR, 2015, S. 333

11) AB NR, 2016, S. 126 ff.; CdT, NZZ, 3.3.16

12) Bericht BR vom 01.12.2017

13) BBl, 2018, S. 2253 ff.

- 14) AB NR, 2018, S. 295 ff.; Bericht BR vom 01.12.2017
- 15) AB NR, 2020, S. 244 ff.; Verlagerungsbericht 2019
- 16) AB SR, 2020, S. 312 ff.
- 17) AB NR, 2020, S. 244 ff.; BBI 2019, 8367 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.01.20
- 18) AB SR, 2020, S. 312 ff.
- 19) AB NR, 2020, S. 1894
- 20) AB SR, 2021, S. 169
- 21) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation
- 22) AB SR, 2021, S. 275 f.
- 23) AB NR, 2021, S. 2067 f.
- 24) AB SR, 2021, S. 636 ff.
- 25) Bericht BAV vom 16.9.21; Medienmitteilung BAV vom 16.9.21
- 26) AB SR, 2021, S. 1016 f.
- 27) Bericht BR vom 30.3.22; Medienmitteilung BR vom 30.3.22
- 28) BBI 2023 870 (S. 58 f.)
- 29) Bericht Bundesrat vom 25.11.21; Medienmitteilung Bundesrat vom 25.11.21
- 30) AB NR, 2022, S. 516 ff.
- 31) AB NR, 2022, S. 516 ff.
- 32) AB SR, 2022, S. 1189 f.
- 33) AB NR, 2022, S. 516 ff.
- 34) AB NR, 2022, S. 516 ff.
- 35) AB SR, 2022, S. 1190 f.
- 36) BBI, 2022 2456
- 37) AB NR, 2023, S. 282 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.2.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23
- 38) AB NR, 2023, S. 1463; AB SR, 2023, S. 398 ff.; AB SR, 2023, S. 684; Medienmitteilung VKF-SR vom 4.4.23; CdT, 2.6.23