

Sélection d'article sur la politique suisse

processus

Verlagerungsbericht 2023

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Baltisser, Lena

Citations préféré

Baltisser, Lena 2025. *Sélection d'article sur la politique suisse: Verlagerungsbericht 2023, 2023 - 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 30.06.2025.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Chemin de fer	1

Abréviations

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

CTT-CN Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
NLFA Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Chemin de fer

RAPPORT
DATE: 29.11.2023
LENA BALTISSER

Im November 2023 verabschiedete der Bundesrat den **Verlagerungsbericht für die Jahre 2021–2023**. Generell zeichnete der Bericht ein positives Bild der Verkehrsverlagerung. Die Anzahl alpenquerender Lastwagenfahrten sei auf unter 1 Mio. jährlich gesunken, auch wenn das angestrebte Ziel von höchstens 605'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten erneut verpasst worden sei. Der Schienengüterverkehr habe einen Marktanteil von rund 73 Prozent erreicht, was laut dem Bericht einer Steigerung von 3.1 Prozent im Vergleich zum Jahr 2020 entspreche. Die Zunahme des Schienengüterverkehrs sei insbesondere durch die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels und des Vier-Meter-Korridors – der Aufrüstung der Bahninfrastruktur für Eisenbahnwagen mit vier Metern Eckhöhe – begünstigt worden. Der Anteil des schienenseitigen Güterverkehrs stagniere jedoch seit 2022.

Mit Blick auf die Umwelt- und Lärmbelastung zeigte sich der Bundesrat noch nicht zufrieden mit dem erreichten Fortschritt. Insbesondere auf der Alpensüdseite sei die Luftschadstoffbelastung noch zu hoch. Im Bereich der Lärmbelastung verzeichnete der Bericht zwar eine teilweise Verbesserung aufgrund von Lärmsanierungen, die Belastung sei grundsätzlich aber noch zu hoch.

Obwohl nicht alle angestrebten Ziele des vorherigen Verlagerungsberichts erreicht werden konnten, zeigte sich der Bundesrat im Bericht zufrieden mit der allgemeinen Wirksamkeit der Instrumente zur Verkehrsverlagerung, namentlich mit der NEAT, der LSWA und der Bahnreform. Punktuell schlug der Bundesrat aber Massnahmen vor, um das Verlagerungspotential des alpenquerenden Güterverkehrs stärker auszuschöpfen. So schlug er im Bericht beispielsweise vor, die bisher fixen Tarife der LSWA der allgemeinen Teuerung anzupassen, was dem Schienengüterverkehr zugute kommen soll. Auch solle der schienenseitige Güterverkehr auf kurzen Distanzen bis 600 km stärker gefördert werden. Zudem präsentierte der Bundesrat weitere Massnahmen wie die Weiterführung der sogenannten Rollenden Landstrasse bis 2028 oder den Verzicht auf eine Erhöhung des Bahnstrompreises.

Mit der Veröffentlichung des Verlagerungsberichts erachtete der Bundesrat zudem drei parlamentarische Vorstösse als erfüllt (Po. 21.3076, Po. 22.3001 und Mo. 22.3013).¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 11.06.2024
LENA BALTISSER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Sommersession 2024 mit dem **Verlagerungsbericht 2023**, welchen der Bundesrat im November zuvor veröffentlicht hatte. Im Namen der KVF-NR erläuterten Jon Pult (sp, GR) und Andri Silberschmidt (fdp, ZH) die wichtigsten Aspekte der alpenquerenden Verkehrsverlagerung der Jahre 2021 bis 2023 und legten die weiteren Überlegungen der Verkehrskommission dar. Die Verkehrsverlagerung stagniere oder sei sogar rückläufig und das gesetzlich vorgegebene Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten pro Jahr sei erneut verfehlt worden. Gründe für den rückläufigen Trend seien unter anderem die Konjunkturlage und die europaweit unzureichende Qualität von Bahndienstleistungen und -infrastruktur. Nachdem die Kommission verschiedene Akteurinnen und Akteure angehört habe, sei sie zum Schluss gekommen, dass die vom Bundesrat ergriffenen Massnahmen nicht ausreichen würden, um das Verlagerungsziel in Zukunft zu erreichen. Aus diesem Grund **reichte die Kommission fünf Vorstösse ein**, um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern (Mo. 24.3389, Mo. 24.3390, Mo. 24.3391, Po. 24.3392 und Mo. 24.3393).

Weiter meldete sich KVF-NR-Mitglied Benjamin Giezendanner (svp, AG) zum Verlagerungsbericht zu Wort. Er hatte gegen alle fünf Kommissionsvorstösse Minderheitsanträge eingereicht. Giezendanner unterstrich, dass die vorliegende Verlagerungsperiode von Covid-19, einer unsicheren Konjunkturlage sowie von verschiedenen Bahnstreiks geprägt gewesen sei und der Rückgang der Verlagerungszahlen unter Einbezug der zweiten Hälfte des Jahres 2023 weniger drastisch sei als im Bericht angegeben. Im internationalen Vergleich liege der Modalsplit der Schweiz mit 74 Prozent Bahnanteil im alpenquerenden Güterverkehr ein Vielfaches über ihren Nachbarländern. In Anbetracht dessen, dass das Verlagerungsziel wiederholt verpasst worden sei, sei das Ziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten illusorisch. Vielmehr solle auf Markt und Dekarbonisierung vertraut werden, um die Situation des alpenquerenden Güterverkehrs zu verbessern.

Die Fraktionen von SP, Grünen, GLP und Mitte begrüßten die Erwägungen der Kommission. Laut den jeweiligen Fraktionssprechenden müssen gegen die Stagnation der Verkehrsverlagerung Massnahmen ergriffen werden, um das gesetzlich vorgeschriebene Ziel von 650'000 Fahrten zu erreichen. Auch die FDP-Fraktion war laut Sprecher Alex Farinelli (fdp, TI) der Ansicht, dass das Verlagerungsziel schrittweise erreicht werden könne und müsse. Dabei unterstütze sie aber nicht alle Vorstösse der KVF-NR zur Förderung der Verkehrsverlagerung. Die SVP-Fraktion verzichtete ganz auf ein Votum zum Verlagerungsbericht.

Bundesrat Albert Rösti legte ebenfalls die wichtigsten Punkte des Verlagerungsberichts dar. Aufgrund der Konjunkturlage und des überlasteten Schienennetzes sei die Einhaltung des Verlagerungsziels zwar weithin verfehlt worden, der Anteil des Schienenverkehrs sei aber stabil. Dennoch seien auch aus der Sicht des Bundesrats weitere Massnahmen nötig. Laut Rösti waren verschiedene Schritte dafür schon unternommen worden oder in Planung – beispielsweise die Anpassung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes oder die Verschiebung von Mitteln für den Schienengüterverkehr von langen zu mittleren Distanzen. Bei Bedarf seien aber auch weitere Massnahmen denkbar.

Im Anschluss an die Debatte über die fünf Vorstösse der KVF-NR **nahm der Nationalrat den Verlagerungsbericht 2023 formell zur Kenntnis.**²

1) Medienmitteilung BR vom 29.11.23; Verlagerungsbericht 2023

2) AB NR, 2024, S. 1147 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 26.3.24; Verlagerungsbericht 2023