

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

**Verlagerungsbericht 2013 (BRG 13.111)**

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verlagerungsbericht 2013 (BRG 13.111), 2013 – 2014*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 17.05.2025.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 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 LSWA-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.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 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 LSWA 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.<sup>2</sup>

1) Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2013, BAV, UVEK  
2) AB NR, 2014, S. 363 ff.; AB SR, 2014, S. 670 ff.