

13.3399

**Motion grüne Fraktion.
Auftrag an die SBB.
Verlagerung von der Strasse
auf die Schiene begünstigen
Motion groupe des Verts.
Donner pour mission aux CFF
de favoriser le transfert
de la route au rail**

Nationalrat/Conseil national 12.03.15

Rytz Regula (G, BE): Wir sind ja jetzt mit einem Strauss ganz verschiedener Themen beschäftigt. Beim jetzt zu diskutierenden Vorstoss geht es um den Auftrag an die SBB, mit ihren Angeboten im Rahmen ihrer Möglichkeiten dazu beizutragen, dass der Verkehr, auch der Personenverkehr, von der Strasse auf die Schiene verlagert wird.

Weshalb ist ein solcher Auftrag nötig? In der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen haben wir vor Kurzem darüber diskutiert, wie die Eigentümerstrategie des Bundesrates für die SBB aussehen soll. In den bisherigen Unternehmenszielen für die SBB war unter anderem noch enthalten, dass die SBB den Teilauftrag haben, im Sinne einer Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs auch zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene beizutragen. Dieser Auftrag in der Eigentümerstrategie ist Gegenstand von Diskussionen und zurzeit infrage gestellt. Ich hoffe, dass er schlussendlich drinbleibt. Ein sehr viel verbindlicheres und auch wirksames Instrument haben wir aber natürlich, wenn wir diesen Auftrag nicht nur in der Eignerstrategie und in den Jahreszielen festschreiben, sondern ihn auch in das Gesetz selber integrieren. Das heisst, dass auch beim Personenverkehr dasjenige Unternehmen, das insbesondere für diese Aufgabe zuständig ist, ganz gezielt zu einer Verlagerung beitragen soll – wie es für den alpenquerenden Güterverkehr über eine Initiative, die Alpen-Initiative, geschehen ist. Das Unternehmen soll durch die Steuerung der Angebote, aber auch durch das Marketing einen Beitrag zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs leisten.

Mit einer gesetzlichen Anpassung würde das sehr viel klarer und verbindlicher als Auftrag formuliert, womit wir über all die verschiedenen Perioden der Zieldefinition hinweg eine stabile Grundlage hätten, um im Sinne der klima- und energiepolitischen Ziele den Verkehr so stark wie möglich zu verlagern – dies auch im Sinne der Formel der drei V: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten. Das hilft dann letztendlich auch, um die überlasteten Strassen von jenem Teil des Verkehrs zu entlasten, der auch anderswie organisiert werden könnte.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Motion anzunehmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie, diese Motion abzulehnen. Die Hoheit für die Gestaltung der Tarife liegt bei den Unternehmen bzw. beim Verband öffentlicher Verkehr. Der Bund hat da nicht dreinzureden. Es scheint mir auch richtig zu sein, dass die Unternehmen die Tarife im Rahmen ihrer Transportpolitik autonom festlegen.

Wir haben ja heute schon die Situation, dass der öffentliche Verkehr nur zu 50 Prozent kostendeckend ist. Wenn wir jetzt einen zusätzlichen Auftrag gäben, müssten die Tarife wahrscheinlich gesenkt werden, damit ein Anreizsystem bestünde, sodass mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen würden. Das würde bedeuten, dass sich der Kostendeckungsgrad zulasten staatlicher Subventionen weiter verschlechtern würde. Das ist eigentlich nicht das, was politisch diskutiert wird.

Dann haben wir heute und auch in den nächsten Jahren eine gewaltige Mobilitätzunahme zu bewältigen. Da brauchen wir in allen Szenarien immer beide Verkehrsträger, um

gerade in Spitzenzeiten diese Zunahme bewältigen zu können. Selbst wenn es eine noch stärkere Verlagerung gäbe, hätten wir die dafür nötigen Kapazitäten auf der Schiene gar nicht. Sie werden dann noch das Güterverkehrsgesetz mit der Netzplanung diskutieren. Mehr Güter-, mehr Personen-, mehr Fern- und mehr Regionalverkehr – all das auf dem dicht getakteten Schienennetz aneinander vorbeizubringen ist ja heute schon eine grosse Kunst. Schon die in den nächsten Jahren vorgesehenen Investitionen zu tätigen wird sehr schwierig sein, und das bei steigenden Unterhaltskosten, sodass weniger für zusätzliche Kapazitäten bleibt.

Aus diesen Gründen glaube ich wirklich, dass das Anliegen völlig quer in der Landschaft liegt. Es ist ja heute schon viel günstiger, den öffentlichen Verkehr zu nutzen, als den Individualverkehr, wie man feststellt, wenn man die Kostenrechnung für sich selber macht. Insofern ist es nicht korrekt, hier zusätzliche Anreize zu schaffen oder zusätzliche Ziele für die Tarifpolitik festzulegen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.3399/11 587)

Für Annahme der Motion ... 59 Stimmen

Dagegen ... 132 Stimmen

(1 Enthaltung)

13.3425

**Motion Regazzi Fabio.
Verkehrsmanagement am Gotthard.
Neue Lösung für Reisebusse
im Verkehr mit dem Kanton Tessin**

**Motion Regazzi Fabio.
Gestion du trafic au Saint-Gothard.
Nouvelle solution
pour les cars en provenance
ou à destination du Tessin**

**Mozione Regazzi Fabio.
Gestione del traffico al San Gottardo.
Nuova soluzione
per gli autobus da turismo
in viaggio da o verso il Ticino**

Nationalrat/Conseil national 12.03.15

Regazzi Fabio (CE, TI): Il pullman rappresenta un mezzo di trasporto collettivo e in quanto tale presenta diversi vantaggi. Innanzitutto contribuisce a decongestionare il traffico nei punti nevralgici – e fra questi rientra sicuramente il San Gottardo. Solo per rendere l'idea, un autobus a due piani e lungo 14 metri può trasportare circa ottanta passeggeri, occupando quindi una porzione di strada minore rispetto ai mezzi di trasporto individuale. Anche in termini di efficienza energetica i pullman risultano essere particolarmente validi. Il consumo a persona per 100 chilometri si aggira sugli 0,7 litri di carburante ed è quindi di gran lunga inferiore a quello dei veicoli di trasporto individuale. E pertanto innegabile che l'autobus da turismo costituisce un mezzo di trasporto valido e sostenibile in materia di efficienza, eco-compatibilità e comfort.

Sulla base di queste premesse, con la mia mozione chiedo l'introduzione di un trattamento privilegiato per i pullman in caso di lunghe code al San Gottardo – una situazione che, come tutti sanno, si verifica con sempre maggiore frequenza. Ciò avrebbe un effetto positivo e contribuirebbe a far conoscere i vantaggi del trasporto collettivo privato a chi fa uso di mezzi di trasporto individuale. Questo trattamento di favore dovrebbe in ogni caso essere limitato agli autobus in viaggio da o verso il canton Ticino ed escludere quelli che sono in transito. In altre parole, si tratterebbe di applicare per