



18.016

Verkehrsverlagerung.**Bericht 2017****Transfert du trafic.****Rapport 2017***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 08.03.18 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Wie jedes Jahr wird im Rat bzw. in seiner vorberatenden Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ein Bericht zur Verkehrsverlagerungspolitik unseres Landes vorgelegt. Im Bericht 2017 wird festgehalten, dass die Massnahmen zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene wirken. Die Zahl der Lastwagen- und Sattelschlepperfahrten durch die Alpen ging von Juli 2015 bis Juni 2017 um weitere 5,6 Prozent zurück, während der Schienengüterverkehr um 18,8 Prozent wuchs. Der Schienengüterverkehr erreichte per Ende 2016 einen Marktanteil von 71 Prozent. Oder anders ausgedrückt: Mittlerweile werden 71 Prozent aller Güter im alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene befördert. Das geht aus diesem Verlagerungsbericht hervor, der Ihnen heute zur Kenntnisnahme vorliegt.

In der für den neuen Verlagerungsbericht relevanten Zeitspanne sank die Zahl der alpenquerenden Lastwagen- und Sattelschlepperfahrten auf 975 000 Fahrten pro Jahr. Derweil legte der Schienengüterverkehr durch die Alpen weiter stark zu. Die 2016 erreichten 71 Prozent sind ein neuer Spitzenwert beim Marktanteil gegenüber der Strasse. Damit ist die Schweiz im Vergleich zu ihren Nachbarländern weiterhin führend. Zum Vergleich: In Österreich werden lediglich 27,9 Prozent aller Güter mit der Bahn transportiert, in Frankreich sind es sogar nur 14,9 Prozent.

Die neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) und die Bahnreform haben die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verbessert. Zudem hat die Transportbranche grosse Anstrengungen unternommen, um die Verlagerung voranzutreiben. In erster Linie ist der private begleitete und unbegleitete Verkehr für die Auslastung der Bahn verantwortlich. Auf der einen Seite hat die Transportbranche Investitionen in geeignete Ladeeinheiten vorgenommen und mit Innovationen Betriebsabläufe umgestellt. Auf der anderen Seite hat sie mit etwa 1,5 Milliarden Schweizerfranken der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), und zwar jährlich wiederkehrend, wesentlich zur Finanzierung der Bahninfrastruktur beigetragen.

Wie bereits im letzten Verlagerungsbericht dargelegt wurde, wird es indes nicht möglich sein, das Verlagerungsziel von jährlich 650 000 alpenquerenden Fahrten bis Ende 2018 zu erreichen. Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, das Verlagerungsziel beizubehalten und die Erkenntnisse abzuwarten, die sich aus der Realisierung der vollen Kapazitäts- und Produktivitätssteigerungen durch die Neat, den Ausbau ihrer Zulaufstrecken und die Fertigstellung des 4-Meter-Korridors ergeben. Die KVF-NR hat aber der Verwaltung mit 21 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung den Auftrag erteilt, bis Ende dieses Jahres eine Strategie zur mittelfristigen Umsetzung des Verlagerungsziels vorzulegen. Insbesondere soll dabei aufgezeigt werden, wie sich die bisherigen Massnahmen entwickeln. Entscheidend wird aber sein, ob und wann die betroffenen EU-Länder die Neat-Zulaufstrecken ausbauen. Mit Befremden muss zur Kenntnis genommen werden, dass die Schweiz mit der Neat erheblich für die EU investiert hat, wobei gewisse EU-Länder die nötigen Ausbauten der Zulaufstrecken hingegen unterlassen und damit die weiter gehende Verlagerung der Güter auf die Schiene behindern. Hier ist der Bundesrat gefordert, darauf hinzuwirken, dass die gemachten Versprechungen der EU endlich eingelöst werden.

Der Bericht zeigt auf, dass die NOx-Emissionen der schweren Güterfahrzeuge im Alpenraum seit 2014 um 48 Prozent abgenommen haben und lediglich noch einen Anteil von 24 Prozent an den Gesamtemissionen ausmachen, nicht zuletzt dank der Anschaffung von Euro-6-Fahrzeugen durch die Transportbranche.

In der Kommission gab insbesondere der etwa siebenwöchige Unterbruch der Rheintalstrecke im August und September 2017 zu Diskussionen Anlass. Der alpenquerende Schienengüterverkehr hielt sich zwar während



des Unterbruchs besser als zunächst befürchtet und konnte etwa zwei Drittel seines normalen Volumens abwickeln. Dieser Umstand ist aber in erster Linie der Flexibilität der verladenden Wirtschaft und des Strassen-transportgewerbes zu verdanken, die diese Situation zusammen mit den Bahnen und dem Bund unter teilweise erheblichen Einnahmeneinbussen gemanagt haben. Allerdings ist alles daranzusetzen, dass die Sperrung der Rheintalstrecke ein einmaliges Ereignis bleibt. Zentral wichtig sind in dieser Beziehung die Massnahmen, die im Rahmen der Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur getroffen werden sollen, inklusive der Teilprivatisierung von SBB Cargo.

Die vorberatende Kommission beantragt Ihnen, den Verlagerungsbericht 2017 zur Kenntnis zu nehmen.

AB 2018 N 296 / BO 2018 N 296

Regazzi Fabio (C, TI), pour la commission: La politique suisse de transfert sur le rail n'est pas une chimère: le rapport sur le transfert 2015–2017 met en évidence que les instruments de transfert adoptés et largement appliqués – nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et réforme des chemins de fer – continuent à déployer leurs effets.

Ces instruments ont contribué à réduire nettement le nombre de courses transalpines de véhicules lourds pendant la période 2015–2017. Sans ces instruments centraux et les mesures d'appoint, 650 000 camions supplémentaires franchiraient les Alpes chaque année. Voici quelques chiffres.

Au cours de la période 2014–2016, les courses de véhicules marchandises lourds sur la route par les passages alpins suisses ont diminué de 5,6 pour cent. Le nombre de courses transalpines de véhicules marchandises lourds s'est élevé à 1,01 million en 2015 et à 975 000 en 2016. Pour la première fois depuis 1994, le nombre de courses a été inférieur au million, chiffre fixé comme objectif intermédiaire à atteindre en 2011.

Le fret ferroviaire transalpin a enregistré une croissance de 18,8 pour cent au cours de la période 2014–2016. La part du rail dans le fret transalpin atteint 71 pour cent à la fin de 2016, soit 2,8 pour cent de plus qu'au début de la période.

A la fin de 2017, on peut s'attendre à ce que le nombre de courses transalpines de véhicules lourds par la route reste au-dessous du million, soit un chiffre légèrement inférieur à celui de 2016. En fret ferroviaire, on prévoit pour 2017 une légère baisse des quantités transportées par rapport à l'année précédente.

En outre, grâce à diverses mesures techniques et de construction, on a obtenu des effets de réduction du bruit. La qualité de l'air, en général, s'est également améliorée. Toutefois, dans certaines régions, surtout au Tessin, les valeurs limites sont souvent supérieures à la norme, mais cela est également dû à la proximité du Tessin avec la grande agglomération lombarde.

Il faut aussi rappeler que la qualité de l'air dépend de nombreux facteurs, parmi lesquels le trafic de poids lourds a une importance relative. La pollution sonore, par contre, n'a quasiment pas varié depuis des années, mais on espère améliorer la situation grâce aux progrès technologiques.

Permettez-moi une petite précision, mais qui a un grand poids: la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard, maillon central de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, a eu lieu au cours de la période sous revue. Le tunnel de base du Saint-Gothard permet aux acteurs du marché une conduite plus rationnelle de l'exploitation. C'est pourquoi des efforts accrus s'imposent le long de tout l'axe ferroviaire nord-sud, afin d'exploiter tous les avantages qu'offre la NLFA en termes de productivité. Le tunnel de base du Saint-Gothard ne pourra développer tout son potentiel qu'avec la mise en service du tunnel de base du Ceneri et du corridor 4 mètres, en Suisse, ainsi que des lignes d'accès, à l'étranger, prévue en 2020.

J'aimerais dire quelques mots sur l'avenir. Dans son rapport, le Conseil fédéral confirme en outre les conclusions des derniers rapports sur le transfert de la route au rail. L'objectif fixé d'une réduction à 650 000 du nombre annuel de courses transalpines de poids lourds, deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, ne pourra pas être atteint au moyen des mesures adoptées et de leur mise en oeuvre, et cela malgré l'évolution positive observée.

En comparaison avec les pays voisins, la Suisse reste leader en matière de transfert, avec une part du rail de 71 pour cent du volume du transport transalpin en 2016. Bien que l'objectif de transfert ne soit pas encore atteint, il reste valable et contraignant. Le Conseil fédéral propose donc de le maintenir et d'attendre les conclusions que l'on pourra tirer des effets de capacité et de productivité maximaux réalisables grâce à la NLFA, lignes d'accès comprises, et au corridor 4 mètres.

La Commission des transports et des télécommunications est d'accord avec l'idée de poursuivre la politique de transfert actuelle. Dans la perspective de la prochaine période de 2017 à 2019, le Conseil fédéral est invité à élaborer des bases de décision afin de définir si et comment la Confédération soutiendra financièrement la chaussée roulante après 2023. Il y a également lieu d'analyser les défis que l'automatisation et la numérisation



posent à la politique de transfert et au fret ferroviaire transalpin.

Par ailleurs, la commission a décidé, par 21 voix contre 0 et 1 abstention, de charger l'administration du lui présenter, d'ici fin 2018, une stratégie de mise en oeuvre de l'objectif de transfert à moyen terme, qui est inscrit dans la loi.

Lasciatemi dire in conclusione che la politica di trasferimento è una storia di successo, che ha permesso alla Svizzera di essere un paese modello per quel che riguarda il trasbordo delle merci dalla strada alla ferrovia.

Se è vero che la politica ha creato le condizioni quadro affinché ciò avvenisse, è altrettanto importante ricordare che questo progresso è stato realizzato grazie all'industria del trasporto svizzera che ha da un lato largamente contribuito al finanziamento di questi importanti investimenti – versando annualmente per il tramite della tassa sul traffico pesante circa 1,5 miliardi di franchi a Confederazione e cantoni – e dall'altro concretamente trasferito le merci dai camion sui treni.

Infine, nell'ambito del presente rapporto sono stati evasi i seguenti due atti parlamentari: il postulato del gruppo liberale-radical 14.3037, "Trasferimento del traffico. Stabilire obiettivi realizzabili", e il postulato Amherd 14.4170, "Merci pericolose su rotaia".

En conclusion, la commission vous invite à prendre acte du rapport sur le transfert du trafic de juillet 2015 à juin 2017.

Hardegger Thomas (S, ZH): "Mit der Neat kann der gesamte künftig auf unsere Nord- und Südgrenzen zuzulassende Gütertransitverkehr von der Bahn bewältigt werden." Das schreibt der Bundesrat 1992 in der Stellungnahme zur Neat-Abstimmung und bittet die Stimmberechtigten, der Vorlage zuzustimmen und die Referenden abzulehnen. Die Kosten für die Neat werden auf gegen 15 Milliarden Franken geschätzt, Preisstand 1991. Auch wegen dieses Versprechens hat die Schweizer Bevölkerung 1992 der Neat-Vorlage mit 64 Prozent Ja-Stimmen zugestimmt und damit Investitionen von über 20 Milliarden Franken für einen siedlungsverträglichen Güterverkehr genehmigt.

Bei der Beurteilung des Verlagerungsberichtes 2017, der also 25 Jahre später verfasst worden ist, sehen wir positive und negative Ergebnisse der Verkehrspolitik. Positiv zu werten ist, dass der Bahnanteil Ende 2016 weiter, und zwar auf 71 Prozent, gestiegen ist. Das ist aber weit weniger als noch vor dem Bau der Neat. Erfreulich ist, dass die Zahl der alpenquerenden Strassengüterfahrzeuge nach einem Höchststand von 1,4 Millionen im Jahr 2000 auf unter 1 Million gesunken ist. In diesen letzten Jahren ist das ein Rückgang von 31 Prozent. Doch diese Zahl liegt immer noch 50 Prozent über dem Ziel, das im Güterverkehrsverlagerungsgesetz festgesetzt wurde.

Anlass zur Sorge gibt auch, dass die Bevölkerung an der Simplon- und an der San-Bernardino-Route von der erfreulichen Entwicklung im alpenquerenden Verkehr nichts spürt. Im Gegenteil: Besonders im Wallis hat der Verkehr stark, ja dramatisch zugenommen, insbesondere weil darunter 10 000 Gefahrguttransporte pro Jahr sind; das sind durchschnittlich 40 pro Tag. Die Bevölkerung erwartet nun, dass die versprochene Risikoanalyse zeitnah erstellt wird, dass darauf angemessen reagiert wird und die gefährlichen Fahrten eliminiert oder zumindest stark reduziert werden. Ich zweifle allerdings daran, dass dies alleine mit einer Selbstverpflichtung der Branche zu erreichen ist.

Bei der Umweltbelastung hat die Verlagerung noch zu wenig Wirkung gezeigt. Die gesetzlichen Grenzwerte beim Schadstoffausstoss und beim Lärm werden weiterhin überschritten. Das gilt explizit für das CO₂, die NO_x, den Feinstaub und den Nachtlärm.

Zufrieden nehmen wir die Fortschritte beim schweren Güterverkehr zur Kenntnis. Insbesondere die Euro-6-Motoren reduzieren die Belastung. Es wird im Bericht aber darauf hingewiesen, dass die Lieferwagen bis 3,5 Tonnen bei den NO_x-Werten und den Feinstaubemissionen einen zunehmenden Anteil aufweisen. So war ihr Gesamtausstoss von NO_x

AB 2018 N 297 / BO 2018 N 297

erstmal höher als jener der schweren Güterfahrzeuge. Auch bei den Feinstaub-Auspuffemissionen findet nur eine langsame Verbesserung statt. Hier ist dringender Handlungsbedarf gegeben, z. B. durch eine emissionsabhängige Unterstellung der Lieferwagen unter die LSV.

Beim Lärm werden die Grenzwerte insbesondere in der Nacht weiterhin überschritten. Es werden keine Verbesserungen bei den Lärmemissionen der Fahrzeuge festgestellt. Einzig durch lärmarme Strassenbeläge könnte eine spürbare Entlastung erreicht werden. Die lärmindernde Wirkung nimmt aber mit der Nutzung wieder ab. Der technologische Fortschritt kann verschiedene Umweltbelastungen reduzieren, den grössten Effekt würde man aber durch eine beschleunigte Verlagerung auf die Schiene erreichen.

Der Bericht zeigt, dass die flankierenden Massnahmen zwar Wirkung zeigen, das Verlagerungsziel aber ohne



zusätzliche Massnahmen nicht erreichbar ist – selbst dann, wenn der Ceneri-Basistunnel und der 4-Meter-Korridor in Betrieb sind. Darum ist es enttäuschend, dass im Bericht gar nichts dazu steht, wie es mit dem Erreichen des Verlagerungsziels weitergehen soll. Mit welchen Massnahmen soll in welchem Zeitraum welches Zwischenziel erreicht werden? Wie können die Produktionsvorteile durch die Neat, wie die Automatisierung und die Digitalisierung für die Verlagerungspolitik genutzt werden? Die gesetzliche Vorgabe, dass maximal 650 000 schwere Güterfahrzeuge die Alpen queren, bleibt richtigerweise unangetastet.

Ich hoffe, dass die Verwaltung den von der Kommission geforderten Zwischenbericht nicht als Strafaufgabe versteht, sondern vielmehr als Chance, verschiedene Stossrichtungen aufzuzeigen, damit mit geeigneten Massnahmen die Verlagerung beschleunigt werden kann. Es braucht eine Strategie zur mittelfristigen Umsetzung des Verlagerungsziels, die aufzeigt, wie insbesondere nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors ab 2020 eine spürbare Entlastung erwirkt werden kann und damit die Vorgaben des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes erfüllt werden können.

Hadorn Philipp (S, SO): Der Verlagerungsbericht 2017 zeigt auf: Langsam, aber stetig sind Fortschritte in der Verlagerungspolitik auszumachen, jedenfalls, wenn wir vom alpenquerenden Transport sprechen. Es ist zu begrüßen, dass der Bundesrat dem Druck gewisser Kreise, die Ziele wegen absehbarer Nichterfüllung einfach nach unten anzupassen, nicht nachgegeben hat. Zu gross wäre das Risiko, damit Ziele, die später erreicht werden können und müssen, unerfüllt abzuschreiben. Dies wäre ein klassisches Eigentor im Hinblick auf die bemerkenswerten Investitionen, die getätigt wurden, aber auch auf den ökologischen Schaden.

Seit 2011 darf ich ebenfalls Mitglied der Neat-Aufsichtsdelegation sein, dieses Jahr zum zweiten Mal als deren Präsident. Führen Sie sich vor Augen: Wir bauen Jahrhundertprojekte, der Lötschberg- und der Gotthard-Basistunnel sind bereits in Betrieb, der Ausbau des dritten Tunnels, des Ceneri-Basistunnels, befindet sich im Endspurt, und die Anstrengungen für den Bau des durchgängigen 4-Meter-Korridors laufen auf Hochtouren. Jetzt die gesteckten Ziele infrage zu stellen wäre schlichtweg fahrlässig.

Die Gräben zwischen Strasse und Schiene sollten längstens überwunden sein. Nur Ewiggestrige verkennen, dass die verschiedenen Verkehrsträger schlichtweg ergänzend nach Eignung ihren Beitrag zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs leisten sollen. Digitalisierung und technischer Fortschritt sind entscheidend, damit diese Volumen gestemmt beziehungsweise transportiert werden können. Noch ist die Bahn zum Teil ruinöser Preispolitik mit Dumpingpreisen im internationalen Strassenverkehr ausgesetzt. Die Geschichten von scheinselbstständigen Lastwagenfahrern, die mit eigenem Fahrzeug Transporte durch die Schweiz in den Süden ausführen zu einem Preis, der nicht einmal die Dieselskosten deckt, und die dabei schlichtweg zum Überleben den Treibstoff aus anderen Fahrzeugen klauen, kursieren als bittere Wahrheit, als bittere Geschichten in der Branche. Nebst der Einhaltung fairer Arbeitsbedingungen gilt es darauf hinzuwirken, dass die Bahn auch preislich konkurrenzfähig ist. Ob dies ohne staatliche Unterstützung geht, wage ich zu bezweifeln.

Zu Recht verlangen wir als Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, dass nun bis Ende 2018 eine Strategie wenigstens zur mittelfristigen Umsetzung des Verlagerungsziels entwickelt wird. Das ist pragmatisch, würdigt den Erfolg der Verlagerungspolitik und zeigt aber auch den dringenden Handlungsbedarf auf. Massnahmen wird es wohl im Verlade- wie auch im Transportbereich brauchen. Dass diese Investitionen lohnend sind, wird sich zeigen.

Auch wenn die Alpen-Initiative den Fokus auf den alpenquerenden Verkehr legte, ist unschwer zu erkennen, dass die Mehrheit unserer Bevölkerung auch eine Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene im Inlandverkehr wünscht. Autofahrer leiden unter Stau und Belegung der Strasse durch den Schwerverkehr. Die Umweltbilanz ist selbst mit Motoren neuester Generationen bedeutend schlechter als bei Zügen mit modernen Lokomotiven. Wird der Verlagerungsauftrag in dieser Breite aufgefasst, ist die neueste Kurzschlussbehandlung des Verwaltungsratspräsidenten von SBB Cargo kurz vor seinem von Bundesrat und Parlament verlangten Rücktritt doppelt stossend: Der angekündigte Abbau eines Drittels der Belegschaft und wohl eines Viertels der Bedienpunkte widerspricht jeglicher Governance, setzt sich über die Absichten von Parlament und Bundesrat hinweg und verhindert eine Entwicklung, welche am Wachstum der Zukunft partizipieren kann.

Noch hoffen die Leistungs- und Know-how-Träger bei SBB Cargo, dass dieser Kahlschlag verhindert wird und der Bundesrat als Eigner korrigierend eingreift, damit die Chancen der Zukunft nicht verbaut werden. Strategische Partner wissen, dass mit diesem Geschäft sowieso kaum je viel Geld verdient werden kann. Strategische Partner wollen aber die Versorgung und die Zukunftsstrategie mitgestalten. Dies muss auch ermöglicht werden, damit die Verlagerung im Interesse der Transportkette, der Umwelt, der Sicherheit und der Gesundheit dringend notwendige Fortschritte macht.

Grossen Jürg (GL, BE): Die Grünliberalen sind erfreut über die Fortschritte, die bei der Verlagerung des



Güterverkehrs durch die Alpen in der letzten Berichtsperiode erzielt wurden. Die Anzahl der alpenquerenden Lastwagen geht zurück; das ist positiv. Erstmals seit 1994 haben im vergangenen Jahr weniger als eine Million LKW die Schweizer Alpen über- oder durchquert. Die Massnahmen, welche zur Umsetzung der Alpen-Initiative getroffen wurden, zeigen also Wirkung. Ohne diese Massnahmen hätten sage und schreibe zusätzliche 650 000 Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen auf der Strasse durchquert. Das zeigt der Bericht.

Verglichen mit der Entwicklung am Brenner kann die schweizerische Verlagerungspolitik zwar grundsätzlich als Erfolg bezeichnet werden. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, der baldigen Fertigstellung des Basistunnels am Ceneri sowie des 4-Meter-Korridors stellt die Schweiz in der internationalen Logistik eine Infrastruktur von hervorragender Qualität und mit hoher Kapazität zur Verfügung. Es gilt nun aber, diese Kapazitäten im alpenquerenden Schienenverkehr wesentlich besser zu nutzen. Während der Berichtsperiode ist der Schienengüterverkehr von Juli 2015 bis Juni 2017 um 18,8 Prozent gewachsen, während der Strassengüterverkehr in den Alpen um 5,6 Prozent zurückging.

Die Schweiz hat die LSVA eingeführt, den Güterverkehr liberalisiert und unterstützt den kombinierten Verkehr finanziell. So weit, so gut. Diese Massnahmen reichen laut Bundesrat jedoch nicht aus, um das Verlagerungsziel von maximal 650 000 alpenquerenden Lastwagen pro Jahr vollumfänglich zu erreichen.

Der Bundesrat betont, dass er am bestehenden Verlagerungsziel festhalten will. Das ist zwar schön und gut, aber eine Selbstverständlichkeit, basiert dieses Ziel doch auf einer vom Volk gewollten Verfassungs- und Gesetzesbestimmung. Der Bundesrat versäumt es leider erneut, neue oder verstärkte Massnahmen zur Zielerreichung vorzuschlagen. Er nimmt damit hin, dass eine Verfassungsbestimmung trotz Abschwächung im Gesetz nicht umgesetzt wird. 25 Jahre nach der Annahme der Alpen-Initiative ist es höchste Zeit, mehr zu tun,

AB 2018 N 298 / BO 2018 N 298

um das Verlagerungsziel zu erreichen. Dazu müssen einerseits bisherige Massnahmen verstärkt und optimiert und andererseits weiter gehende, neue Schritte aufgegleist werden. Die Richtung stimmt zwar insgesamt, aber es ist klar, dass es noch viel mehr braucht, um ans Ziel zu kommen.

Der Lastwagenverkehr ist zwar sauberer geworden. Entlang der Gotthardachse ist jedoch die Schadstoffbelastung mit Stickoxiden, aber auch mit Feinstaub immer noch zu hoch. Auch die Lärmbelastung liegt an verschiedenen Standorten noch klar über den Grenzwerten. Diese Probleme haben ihre Ursache nicht nur im Schwerverkehr, sondern insbesondere auch bei den Lieferwagen und im Personenverkehr.

Der nun erteilte Auftrag unserer Kommission für eine Strategie zur Umsetzung des Verlagerungszieles ist deshalb gerechtfertigt und, man höre und staune, in unserer Kommission sogar unbestritten. Die Verwaltung wird damit gebeten, der Kommission bis Ende Jahr eine klare Strategie zur mittelfristigen Umsetzung des Verlagerungszieles vorzulegen. Konkret soll das UVEK aufzeigen, mit welchen bereits bestehenden und neuen Instrumenten dieses Verlagerungsziel nach Fertigstellung der Neat inklusive Basistunnel am Ceneri und 4-Meter-Korridor vollumfänglich erreicht werden kann. Wir Grünliberalen sehen insbesondere ein erhebliches Potenzial im Bereich der Innovation und der Digitalisierung. So stehen im Strassenverkehr zwar Fortschritte mit Fahrassistenzsystemen und erneuerbaren Treibstoffen vor der Tür, und weitere Innovationen werden folgen. Beim Schienengüterverkehr dagegen scheint uns das Innovations- und Digitalisierungspotenzial noch gross und wenig angestossen zu sein. Der Bundesrat sollte hier durchaus eine aktivere Rolle einnehmen.

Die schweizerische Verlagerungspolitik ist auf dem richtigen Weg. Sie muss aber konsequent weitergeführt und verstärkt werden. Damit kann ein kleiner Beitrag zur ansonsten ungenügenden Schweizer Klimapolitik geleistet werden. Wir Grünliberalen erwarten, dass der Bundesrat eine wirksame Strategie zur Erreichung des Verlagerungszieles vorlegen wird. Herzlichen Dank.

Rytz Regula (G, BE): Wir haben vor zwei Jahren den neuen Gotthard-Basistunnel eingeweiht, das teuerste Infrastrukturbauwerk der Schweiz und das Herzstück der neuen Alpentransversalen. Es war ein grosses Fest mit illustren Gästen, Sie erinnern sich. Die Neat ist nötig, denn die Bevölkerung hat vor 24 Jahren entschieden, den internationalen Transitverkehr durch die Alpen auf die Schiene zu verlagern. So werden die Menschen in den sensiblen Alpenräumen vor Lärm und Umweltzerstörung geschützt.

Die Alpen-Initiative ist eine grosse verkehrspolitische Innovation. Kein anderes Land in Europa hat eine so progressive und wirksame Verlagerungspolitik und entsprechende Verlagerungsinstrumente geschaffen wie die Schweiz. Das Mautsystem in Deutschland, aber zum Beispiel auch in Frankreich und Italien ist im Vergleich zu der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe geradezu ein laues Lüftchen. Mehr noch: Wir haben es geschafft, unsere Verlagerungspolitik in das Landverkehrsabkommen mit der EU hineinzuschreiben und sogar noch das Kabotageverbot draufzupacken. Da soll noch jemand sagen, unsere Nachbarn nähmen uns nicht ernst. Wenn wir in der Schweiz etwas machen, dann machen wir es gründlich, und wir prüfen auch, ob es



tatsächlich wirkt.

Der alle zwei Jahre publizierte Verlagerungsbericht ist ja eine Art Rechenschaftsbericht zur Umsetzung der Alpen-Initiative. Es ist der dritte Bericht, den ich in meiner Zeit im Nationalrat behandeln darf, und ich kann sagen, es ist der erfreulichste Bericht. Und deshalb ist es wichtig, dass wir heute darüber diskutieren.

Da sind einmal die Zahlen: Diese werden immer besser. Trotz Problemen auf der Zufahrtsstrecke in unseren Nachbarländern und trotz Verspätung bei der Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels werden die Zahlen besser. Auch wenn die Verlagerungsinfrastruktur noch nicht vollständig ausgebaut ist, stehen wir beim alpenquerenden Güterverkehr sehr viel besser da als unsere Nachbarländer. Die Zahl der Lastwagen, die auf der Strasse durch unsere Alpen fahren, sinkt weiter, und der Schienengüterverkehr hat einen Marktanteil von 71 Prozent erreicht. Am Brenner dagegen, am wichtigsten Alpenübergang in Europa, sind immer noch mehr Lastwagen auf der Strasse unterwegs. Unsere Alpenschutzpolitik wirkt sich in der Schweiz also sehr positiv aus. Ich habe auch immer wieder ausländische Delegationen zu diesem Thema zu Gast.

Positiv sind auch die politischen Signale. Es sind geradezu versöhnliche Töne. Sie erinnern sich alle an die Kampfansagen der letzten Jahre. In früheren Verlagerungsberichten hat der Bundesrat fast penetrant immer wieder vorgeschlagen, das Ziel von maximal 650 000 alpenquerenden Fahrten pro Jahr aufzuweichen oder gar abzuschaffen, weil es nicht so schnell erreicht werden könne. Heute dagegen sagt der Bundesrat klipp und klar, dass das Verlagerungsziel nicht angerührt werden darf. Denn eine Veränderung dieser Messgrösse könnte nur im Rahmen einer Verfassungsänderung beschlossen werden. Wir alle wissen, dass dies eine verfassungspolitische und demokratiepolitische Bankrotterklärung wäre.

Ich denke, diese Klarheit ist absolut zentral. Ich danke dem Bundesrat für die Klarstellungen in dieser Sache – und auch für die Einsicht in dieser Sache. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates ist schon länger der Ansicht, dass das Verlagerungsziel nicht infrage gestellt werden darf. Im Gegenteil: Wir wollen die Alpen-Initiative umsetzen und die Anstrengungen der Transporteure und vor allem auch die Milliardeninvestitionen für die Güterverkehrsverlagerungspolitik produktiv nutzen.

Damit komme ich zu den Herausforderungen und zu den Problemen, die es in den nächsten Jahren doch noch zu lösen gilt. Es sind fünf.

Der Bundesrat geht erstens immer noch davon aus, dass das Verlagerungsziel trotz der ganzen Anstrengungen, die wir gemacht haben, im vorgesehenen Zeitraum nicht umgesetzt werden kann. Das kann man natürlich nicht akzeptieren, und deshalb hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates der Verwaltung den Auftrag gegeben, bis Ende Jahr aufzuzeigen, mit welchen bestehenden, aber auch neuen Instrumenten das Ziel nach der Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors doch noch erreicht werden kann. Vielleicht kann unsere Bundesrätin nachher bereits etwas dazu sagen.

Die zweite Herausforderung ist die Sicherung der Trassen. Wir haben den längsten Bahntunnel der Welt ja nicht gebaut, damit man schnell durch den Berg fahren kann, um in Lugano oder in Mailand oder in Zürich Risotto zu essen. Nein, wir haben die Ingenieure, die Baufachleute und auch die Mineure zu Höchstleistungen angespornt, um den Transitgüterverkehr auf die Schiene zu bringen. Das entlastet Mensch und Umwelt, das schont das Klima, und das macht auch ökonomisch Sinn. Wir dürfen deshalb das ursprüngliche Ziel der Neat nie aus den Augen verlieren. Das sollten sich auch die SBB mit ihren TGV-Plänen zu den Alpen hinter die Ohren schreiben.

Die dritte Herausforderung ist der Ausweichverkehr über die anderen Alpenpässe. Die Zahl der LKW-Fahrten durch den Gotthard-Strassentunnel hat in den letzten Jahren zwar relativ und absolut abgenommen. Der Verkehr über die San-Bernardino- oder die Simplon-Route dagegen hat zugenommen. Bei beiden Alpenübergängen stossen wir an die Grenzen der Infrastruktur und auch der Sicherheit. Ich bin deshalb froh, dass der Bundesrat ein Verbot von Gefahrguttransporten über den Simplon ernsthaft prüft. Für die Grünen ist das der einzig vernünftige Weg. Wir unterstützen hier auch Viola Amherd mit ihrem Ziel gemäss ihrem Postulat 14.4170.

Die vierte Herausforderung ist die langfristige Verkehrsentwicklung. Die erwarteten Transportmengen im alpenquerenden Güterverkehr nehmen bis 2040 massiv zu. Weil die Schweiz die kürzeste Verbindung zwischen Nord und Süd bietet, bleibt der Verkehrsdruck hier gross. Aufgrund der Digitalisierung wird sogar eine Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse vermutet. Es ist also höchste Zeit, dass wir hier realistische Szenarien haben. Glänzende Augen beim Thema autonome Fahrzeuge oder Automatisierung helfen uns hier nicht weiter. Das grösste Potenzial gibt es ganz klar auf der Schiene. Bei der Digitalisierung wurden hier

AB 2018 N 299 / BO 2018 N 299

leider noch sehr wenige Anstrengungen unternommen. Da muss ganz klar nachgearbeitet werden.

Die fünfte Herausforderung ist die Umweltbelastung. Die gesundheitsschädlichen NOx-Immissionswerte liegen





an der vielbefahrenen A2, im Grossraum Basel und vor allem im Tessin immer noch über den Jahresmittelgrenzwerten. Auch die Russkonzentration liegt immer noch über den gesundheitlich empfohlenen Toleranzwerten. Die Hauptverursacher sind Autos und Lieferwagen. Bei den Lastwagen dagegen machen uns vor allem die Betrügereien Sorgen: Mit geradezu krimineller Energie werden Abgasreinigungsanlagen manipuliert und wird die Gesundheit der Bevölkerung aufs Spiel gesetzt. Das wollen wir ändern. Wir hoffen, Sie stimmen nachher meinem Vorstoss zum Thema Manipulation von Adblue-Anlagen zu.

Natürlich gibt es auch noch viele weitere Herausforderungen, zum Beispiel die ständige Modernisierung des LSVA-Berechnungssystems. Da bleiben wir dran. Doch die aktuelle Entwicklung ist positiv. Sehr positiv ist auch die hervorragende Zusammenarbeit in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen über die Parteigrenzen hinweg. Es gibt kaum ein Thema, bei dem wir überparteilich so hartnäckig dranbleiben wie bei der Umsetzung der Verlagerungspolitik. Ich danke all meinen Kolleginnen und Kollegen dafür und hoffe, dass wir mit gemeinsamen Anstrengungen das Verlagerungsziel und die Alpen-Initiative umsetzen können. Die Bevölkerung wird uns dafür danken.

Amstutz Adrian (V, BE): Geschätzte Kollegin, Sie haben die Gefahrguttransporte erwähnt. Wie erklären Sie der Bevölkerung, dass Sie die Gefahrguttransporte auf der Schiene durchführen wollen, im Wissen darum, dass solche Züge in den Tunnels und auch in den dichtbevölkerten Gegenden bei Bahnhöfen eine weit grössere Gefahr darstellen als die Transporte auf der Strasse?

Rytz Regula (G, BE): Geschätzter Kollege Amstutz, die Gefahrguttransporte sind sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene ein Risiko, das ist klar. Aber wir wissen, dass auf der Strasse die Unfallgefahr sehr viel grösser ist als auf der Schiene, und deshalb ist die Simplonachse heute zu einer Belastung für den Kanton Wallis geworden. Aber es gibt Gefahrguttransporte, die man natürlich auch auf der Schiene vermeiden sollte. Sie erinnern sich an die ganzen Diskussionen über die Chlortransporte. Solche gefährlichen, explosiven Stoffe sollten am besten vor Ort produziert werden. An diesem Thema sind auch die Grünen dran.

Amherd Viola (C, VS): "Nicht perfekt, aber immer besser": Dies könnte die Überschrift zur schweizerischen Verkehrsverlagerungspolitik sein. Folgende Zahlen aus dem aktuellen Bericht des Bundesrates zur Verkehrsverlagerung belegen dies eindrücklich: In der Berichtsperiode 2014–2016 ging die Fahrtenzahl schwerer Güterfahrzeuge auf der Strasse über Schweizer Übergänge um 5,6 Prozent zurück. Erstmals seit 1994 liegt die Anzahl Fahrten dieser Fahrzeuge unter einer Million pro Jahr.

Der Bahnanteil im alpenquerenden Güterverkehr lag per Ende 2016 bei 71 Prozent. Die Anzahl der per Bahn transportierten Bruttotonnen Güter knackt Rekorde: So wurden beispielsweise im Jahre 2016 via Lötschbergachse 33,6 Millionen Bruttotonnen transportiert. Im Jahre 2017 – zwar nicht mehr in der Berichtsperiode, aber trotzdem interessant – gab es wieder einen neuen Rekord auf der Lötschbergachse, und zwar eine transportierte Gütermenge von über 35 Millionen Bruttotonnen.

Diese erfreulichen Zahlen werden sich noch verbessern, wenn die Gotthardachse mit dem Ceneri-Basistunnel und dem 4-Meter-Korridor fertiggestellt ist und wenn dereinst auch die zweite, bereits ausgebrochene, aber noch nicht ausgerüstete Röhre des Lötschberg-Basistunnels fertiggestellt ist.

Die schweizerische Verlagerungspolitik ist ein Erfolg und im Vergleich mit dem benachbarten Ausland führend. So ist der Schienenanteil am alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz mehr als zweieinhalbmals so hoch wie in Österreich. Die Verlagerungsinstrumente LSVA, Neat und Bahnreform erweisen sich als wirksam und richtig.

Das ist alles sehr positiv, und doch haben wir noch Hausaufgaben zu machen. Das Verlagerungsziel von jährlich 650 000 alpenquerenden Fahrten bis zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird trotz positiver Entwicklung nicht erreicht werden.

Nach wie vor gibt es viel, zu viel Schwerverkehr über die Alpenübergänge. Während im Zeitraum 2000–2016 die Fahrten am Gotthard zurückgegangen sind, haben sie über den San Bernardino und den Simplon zugenommen – mit den entsprechend negativen Auswirkungen auf die dort lebende Bevölkerung. Der San Bernardino ist die beliebteste Ausweichroute, wenn es am Gotthard zum Stau kommt, und der Simplonpass ist der einzige der vier wichtigsten Schweizer Alpenübergänge, bei dem der Transport von Gefahrgütern auf der Strasse erlaubt ist. Das heisst, es gibt noch einiges zu tun.

Die CVP-Fraktion begrüsst es ausdrücklich, dass der Bundesrat am Verlagerungsziel festhält und das Postulat 14.3037 dementsprechend beantwortet, auch wenn klar ist, dass wir das Ziel im vorgesehenen Zeitrahmen verfehlen werden. Wir dürfen die Latte nicht tiefer setzen, sondern wir müssen unsere Anstrengungen erhöhen. In diesem Sinne verlangt unsere Kommission vom Bundesrat einen Zwischenbericht bis Ende dieses Jahres, der aufzeigen soll, wie es weitergeht.



Im Verlagerungsbericht beantwortet der Bundesrat auch mein Postulat 14.4170, "Transport gefährlicher Güter auf der Schiene", zu den Gefahrguttransporten über die Simplon-Passstrasse. Es werden mögliche Lösungswege aufgezeigt, von einer Selbstverpflichtung der Industrie, analog den Chlortransporten, bis zur Möglichkeit eines Verbots. Der Bericht ist eine gute Grundlage, um das Problem einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Insgesamt können wir uns über die Fortschritte freuen, welche die Verlagerungspolitik macht. Die Schweiz kann stolz auf das Erreichte sein. Wir dürfen in unseren Bemühungen aber nicht nachlassen. Deshalb danken wir der Departementsvorsteherin bzw. dem Bundesrat, dass er den eingeschlagenen Weg fortführen und am Verlagerungsziel festhalten will.

Hiltbold Hugues (RL, GE): Le groupe libéral-radical a pris connaissance du rapport du Conseil fédéral sur le transfert du trafic 2017 qui rend compte de l'efficacité des mesures et de l'état du report modal du trafic lourd transalpin.

Vous me permettrez de relever que l'objectif intermédiaire de 1 million de courses, qui aurait dû être atteint en 2011, a été réalisé avec cinq ans de retard. La valeur enregistrée en 2016, en termes de nombre de courses, reste par ailleurs supérieure de 325 000 par rapport à l'objectif à atteindre au plus tard en 2018, à savoir 650 000 courses.

Nous saluons le fait que, en plus des chiffres sur l'évolution des transports, de la pollution de l'environnement, des instruments de transfert et mesures d'appoint ainsi que de la future politique de transfert, ce rapport inclut la réponse au postulat du groupe libéral-radical 14.3037, "Fixer un objectif de transfert réalisable", adopté par notre conseil le 2 mars 2016.

Le groupe libéral-radical chargeait le Conseil fédéral d'examiner si – et surtout comment – l'objectif de transfert, conformément à l'article 3 de la loi sur le transfert du transport de marchandises, pouvait être remplacé. Dans le rapport, le Conseil fédéral estime qu'il n'est pas nécessaire de remettre en question l'objectif de transfert et que ce serait à l'Assemblée fédérale qu'il incomberait de lancer le processus de modification de la Constitution. Celle-ci serait nécessaire dans la mesure où le Conseil fédéral "ne voit pas de possibilité de se détourner du critère 'nombre de courses' du trafic marchandises lourd, ni en tant que grandeur de mesure, ni en tant qu'objectif de la politique de transfert".

Or, l'objectif de transfert ayant été loin d'être atteint en 2016, la question de sa redéfinition reste d'actualité. On peut se demander légitimement quel sens cela a de s'accrocher à un objectif chiffré que l'on sait d'avance inatteignable, si ce n'est pour tendre vers un idéal.

AB 2018 N 300 / BO 2018 N 300

Vous me permettrez également de relever que la Commission des transports et des télécommunications a adopté, le 15 janvier dernier, une proposition chargeant l'Office fédéral des transports de livrer un rapport complémentaire présentant des instruments concrets – connus ou nouveaux – qui permettraient d'atteindre pleinement l'objectif de transfert. Le rôle pouvant être joué par le tunnel de base du Saint-Gothard doit en particulier être analysé, car ces informations sont quelque peu lacunaires dans le rapport du Conseil fédéral. Il s'agit, il est vrai, d'une démarche différente de celle de notre groupe, mais si l'emploi de nouveaux instruments permet d'atteindre les objectifs fixés, nous ne pouvons que saluer la démarche.

Ce qui importe, dans le fond, pour le groupe libéral-radical, c'est de fixer des objectifs réalistes et, surtout, atteignables. Il ne sert à rien de s'accrocher à des objectifs qui sont par avance inatteignables et, par ailleurs, reconnus comme tel par tous les acteurs, si ce n'est pour viser un idéal.

Une discussion autour de la détermination de nouveaux objectifs ou du recours à d'autres instruments permettant d'atteindre les buts fixés doit continuer d'avoir lieu.

Compte tenu de ce qui précède, je vous invite, au nom du groupe libéral-radical, à prendre acte de ce rapport.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Unbestrittenermassen sind die Vertreter des schweizerischen Transportgewerbes in diesem Saal Adrian Amstutz und meine Wenigkeit. Uns ist es fast peinlich, was wir von Ihnen in den letzten zwanzig oder vierzig Minuten an Komplimenten bekommen haben. Ja, natürlich, Herr Burkart, Herr Grossen, Frau Rytz – Frau Amherd hat uns ja Blumen gebracht –, das habe ich noch nie erlebt in diesem Saal. Es ist ja auch unbestritten, dass es die privaten Transportunternehmer sind, Herr Burkart hat es gesagt, die die Verlagerung fertiggebracht haben! Ja, wenn Sie heute nach Hause fahren, schauen Sie auf die Schiene. Sie müssen die Augen offen halten, und Sie werden keinen einzigen Container der SBB finden. Sie finden Container von Bertschi, Schöni, Giezendanner, Dreier – von all diesen. Dann in Aarau, wenn Sie dort anhalten, schauen Sie aus dem Fenster, schauen Sie auf die Bahnwagons, und wieder werden Sie feststellen: nichts von der Bahn. Alle Bahnwagons gehören Kombiverkehr in Frankfurt oder Hupac in Chiasso – ich gebe noch meine



Interessen bekannt: Ich bin da beteiligt, und ich freue mich darüber. Aber Sie finden nichts von der Bahn, gar nichts von der Bahn! So sieht es aus. Deshalb strahlen Herr Amstutz und ich heute so.

Jetzt haben Sie diesen Verlagerungsbericht sehr genau angeschaut. Ich attestiere Ihnen, Frau Rytz, dass wir in dieser Kommission wirklich ein gutes Verhältnis zueinander haben; es ist auch schön, dass es das in diesem Land noch gibt. Aber schauen Sie nicht nur die Berichte an. Schauen Sie die Tatsachen an, analysieren Sie – analysieren Sie! Sie sagen, in der Schweiz seien 71 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene, in Österreich seien es 27,9 Prozent und in Frankreich sei da bald gar nichts mehr; da ging alles zurück. Aber der Strassenverkehr über den Grand-Saint-Bernard, über den Brenner, der ging zahlenmässig rauf. Und wissen Sie: Die Luftbelastung macht nicht an der Grenze halt, die geben uns ihren Dreck auch in die Schweiz rein. Jetzt müssen wir auch europäisch schauen. Ja, ja, ich bin europäisch, Frau Bundesrätin Leuthard! Sehen Sie, ich bin ein Europäer, aber kein EU-Mitglied! (*Heiterkeit*)

Schauen Sie sich den Verlagerungsbericht genau an, ganz genau an. Verlagerung heisst nicht nur Richtung Nord-Süd – Sie haben alle von Nord-Süd gesprochen –, das heisst Richtung Ost-West. Da könnte man viel, viel mehr verlagern. Vor zwölf Jahren habe ich in St. Gallen-Winkeln einen Terminal gebaut. In Anwesenheit von Toni Brunner und Jakob Büchler habe ich diesen Terminal eingeweiht. Wir haben in jener Zeit 1,2 Millionen Tonnen Zement und Salz von der Strasse auf die Schiene verlagert. Aber es wären 1,5 Millionen Tonnen, wäre da nicht ein Unternehmen namens SBB.

Die SBB hatten in St. Gallen-Winkeln, an mein Grundstück angrenzend, wunderschöne Gleise. Wir wollten sie kaufen oder pachten; der Liegenschaftsdienst der SBB sagte aber, das komme gar nicht infrage, da kämen Mehrfamilienhäuser drauf. Das Bundesamt für Verkehr hat das gehört, Herr Dr. Füglistaler hat sich noch bei Herrn Meyer für uns eingesetzt. Wissen Sie, was die SBB gemacht haben, weil sie Angst vor dem Fuhrhalter Giezendanner hatten? Sie haben die Gleise rausgerissen, damit wir ja nicht verlagern könnten. Das ist Verlagerung in der Realität! Das müssen Sie einfach wissen.

Ich gehe noch einen Schritt weiter. Der weitere Schritt heisst Rastatt. Erinnern Sie sich an letzten September, an letzten August? Rastatt? Eine Katastrophe! Nichts ging mehr. Gar nichts ging mehr. Wir werden das nächste Jahr in den Zahlen für das letzte Jahr sehen. Was ist zwischenzeitlich passiert? Sie alle staunen, ich auch: nichts! Blabla bei den oberen Chefs der Bahnen – und fertig. Nichts ist passiert, kein Plan B, nichts. Das Geld – 3 Millionen Franken für Kombiverkehr in Frankfurt – ist geflossen. Ich bin da beteiligt, ich freue mich. Aber als Giezendanner, als derjenige, der wirklich verlädt, habe ich gar nichts bekommen. Das sind die Fakten. Nationalrat Thomas Ammann von der CVP hat sich für uns eingesetzt – herzlichen Dank! Gegangen ist aber gar nichts.

Zum Schluss hoffe ich aber doch, dass Frau Bundesrätin Leuthard, unsere Bundesrätin aus dem Aargau, irgendwo in ihrem Departement noch eine Schatulle hat. Dann soll sie einen Einzahlungsschein nehmen – Konto 461922–3, Zahlungszweck Opfer Rastatt –, das Geld schicken, und dann bekomme ich es. (*Heiterkeit*)

Guhl Bernhard (BD, AG): Es ist natürlich schwierig, nach so einem flammenden Votum noch ein letztes Votum zu diesem Verlagerungsbericht zu halten, der an sich doch eher trocken ist.

Die Richtung, die im Bericht aufgezeigt wurde, stimmt, die Ergebnisse zeigen in die richtige Richtung, die Tendenz stimmt, die Zahl der alpenquerenden Lastwagen sinkt insgesamt. Von Juli 2015 bis Juni 2017 ist die Anzahl der Lastwagen- und Sattelschlepperfahrten durch die Alpen um 5,6 Prozent zurückgegangen. Der Marktanteil des Schienenverkehrs ist auf die 71 Prozent angewachsen, die auch Kollege Giezendanner erwähnt hat.

Es gibt aber auch die schlechte Nachricht, dass diese Tendenz nicht ausreicht, um das ursprüngliche Verlagerungsziel zu erreichen. Seit der Annahme der Alpen-Initiative wurden verschiedene Massnahmen eingeführt: die LSVA sowie der Lötschberg-Basistunnel und der Gotthard-Basistunnel, die gebaut wurden. Wir sind also mit Hochdruck daran, die Infrastruktur zu bauen. Mit Hochdruck ist man auch daran, den 4-Meter-Korridor auszubauen. Im Kanton Aargau, dem Wohnkanton von Bundesrätin Leuthard und von mir, ist es im letzten November beim Bözbergtunnel zum Durchstich gekommen. Das Projekt wurde im Schnellzugtempo realisiert und umgesetzt und ist nun auf den letzten finalen Metern der Umsetzung. Das Verlagerungsziel schaffen wir jedoch nicht ganz allein, und da bin ich froh, dass auch Herr Giezendanner sagte, er sei Europäer.

Wir können in der Schweiz noch so lange unsere Strecken ausbauen – es bringt nichts, wenn nicht auch die Zulaufstrecken entsprechend mit den gleichen Kapazitäten ausgebaut werden, um das Verkehrswachstum aufzunehmen. In Italien sind 2016 entsprechende Projekte zwischen Luino und Gallarate in Angriff genommen worden. Aber eben: Es geht schon sehr langsam. Noch mehr stockt es im Norden – nicht nur, weil es diesen Unfall in Rastatt gegeben hat, den der Kommissionssprecher erwähnt hat oder auch Kollege Giezendanner. Das war ein Unfall, der sicher tragisch war, der aber auch eindrücklich zeigt, dass wir in der Schweiz uns



noch so sehr bemühen können, dass das allein aber nicht reicht, wenn nicht auch im Norden und Süden entsprechend ausgebaut wird.

Die BDP setzt dann aber auch auf neue technologische Entwicklungen, auf Digitalisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr. Auch da hoffen wir, dass die Schweiz eine Vorreiterrolle einnimmt und diese Entwicklung vorantreibt. Die Kommission, das wurde auch mehrmals erwähnt, hat den Bundesrat gebeten, ihr Ende Jahr weitere Massnahmen vorzuschlagen. Das unterstützt die BDP-Fraktion natürlich auch.

AB 2018 N 301 / BO 2018 N 301

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es ist gut, wenn hier im Nationalrat so animierte und fast harmonische Diskussionen stattfinden. Tatsächlich finden wir auch, die Verlagerungspolitik sei ein extremes Erfolgsmodell der Schweiz. Auch weltweit sind wir hier Spitzenreiter, gegenüber unseren europäischen Nachbarn sind wir mit Abstand die Nummer eins. Wir haben deshalb auch im Berichtszeitraum – es wurde von den beiden Kommissionssprechern zu Recht gesagt – mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 nochmals einen Boom erlebt. Die Zahl der Fahrten schwerer Güterfahrzeuge auf der Strasse ging im Berichtszeitraum um 5,6 Prozent zurück, und wir sind zum ersten Mal unter die Grenze von einer Million alpenquerender Fahrzeuge gekommen. Zu spät – wir haben die Zwischenziele nicht erreicht. Aber es zeigt, dass die Neat schon auch die Beiträge und die Erwartungen rechtfertigt.

Wir verzeichnen für Ende 2016 gegenüber dem Jahr 2000, dem Referenzjahr der Gesetzgebung aufgrund der Alpen-Initiative, insgesamt eine Reduktion um 30,6 Prozent, also um knapp ein Drittel. Das ändert nichts daran, dass wir im Binnengüterverkehr 61 Prozent der Transportleistung auf der Strasse abwickeln. Das wird sich auch nicht ändern, denn der Binnengüterverkehr ist ein ganz anderes Geschäft als der internationale Güterverkehr und der alpenquerende Güterverkehr, der Transit. Hier muss man nochmals betonen: Der alpenquerende Güterverkehr ist ein Geschäft, das eben nicht SBB Cargo betreibt, sondern SBB Cargo International – wie Hupac oder andere international tätige Unternehmen. Hier verdient man Geld, hier hat man gute Margen, nicht aber beim Binnengüterverkehr auf der Schiene.

Die Entwicklung zeigt, dass der Schienengüterverkehr bei insgesamt steigender Gütermenge offenbar auch dank den verlässlichen und guten Angeboten Marktanteile gewinnen kann. Gleichzeitig haben sich aber auch die verschärften Wettbewerbsbedingungen betreffend Schienen- und Strassengüterverkehr fortgesetzt. Nach wie vor spielt der Kurs des Schweizerfrankens eine Rolle, nach wie vor gibt es zahlreiche Streckensperrungen infolge von Baumassnahmen, die in Europa nicht sehr gut untereinander koordiniert sind. Weiter haben wir den schrittweisen Abbau der Betriebsabteilungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr zu bewältigen. Das stellt die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Operateure des kombinierten Verkehrs natürlich weiterhin vor grosse Herausforderungen. Um auch im Binnengüterverkehr Fortschritte zu machen – das wurde vorhin richtig gesagt –, werden wir Ihnen mit dem Bahnausbau 2030–2035 auch die Ost-West-Route für Investitionen vorschlagen. Wir werden dort die Expresslinien vorschlagen, weil es auch bei diesen noch Potenzial gibt. Es ist aber ein sehr viel komplexeres und meistens eben nicht lukratives Geschäft, wie es dies im internationalen Bereich ist.

Für uns sehr erfreulich – das wäre eigentlich der Sinn und Geist der Alpen-Initiative – ist, dass wir nicht Fahrzeuge zählen, sondern wissen wollen, was die Umweltauswirkungen sind, damit wir mehr über die Schiene abwickeln können. Auch hier haben wir aufgrund verbesserter Motoren- und Abgasreinigungstechnologien die Stickoxid- wie auch die Feinstaubemissionen signifikant gesenkt. Insbesondere durch das Inkrafttreten der Euro-6-Norm im Jahr 2014 und die Abklassierungsmassnahmen des Bundes haben wir nochmals markante Reduktionen bei den wichtigsten Schadstoffen erzielt. Und das ist ebenso erfreulich wie eben der Rückgang der Anzahl der Fahrzeuge auf der Strasse. Der Bericht zeigt im Hinblick auf das Jahr 2020 die wichtigsten Erkenntnisse zu den Entwicklungen, auf die wir uns einstellen können. Er zeigt auch, wie sich die Luftschadstoff- und auch die Lärmbelastung bei unterschiedlichen Fahrzeugmengen, fortschreitender technologischer Entwicklung, strengeren Euronormen und weiteren Massnahmen entwickeln können.

Der Bundesrat meint, dass mit diesem Bericht zwei parlamentarische Vorstösse umgesetzt sind. Ein Teil des Berichtes betrifft das Postulat 14.3037 der FDP-Liberalen Fraktion. Hier wurden die Verfassungs- und Gesetzesgrundlagen der schweizerischen Verlagerungspolitik analysiert und Anpassungen in den Zielsetzungen der Verlagerungspolitik überprüft, und es wurde auch untersucht, in welchem Mass diese die Vorgaben der Verfassung tangieren. Artikel 84 der Bundesverfassung schliesst beispielsweise alternative Messgrössen anstelle eines Fahrtenziels nicht explizit aus. Allerdings wären sie in Bezug auf die konkrete Zielformulierung und die Zielhöhe an denselben Grundsätzen auszurichten, die für das heutige Fahrtenziel gelten. Die heutige Zielgrösse, das Fahrtenziel von 650 000 alpenquerenden Güter-Schwerverkehrsfahrten, stellt durch ihre wie-



derholte Bestätigung im Rahmen der Ausführungsbestimmungen zur Verfassung das politisch gewollte Niveau des Strassengüterverkehrs im Alpenraum dar. Die Verfassungskonformität dieser Zielgrösse ist aus Sicht des Bundesrates zu bejahen.

Der Bundesrat sieht auf Basis der Verfassungs- und Gesetzesgrundlagen keine Möglichkeit für eine Abkehr vom Fahrtenziel für den schweren Güterverkehr als Messgrösse und als Zielsetzung für die Verlagerungspolitik. Er hält darum fest, dass das geltende Verlagerungsziel, auch wenn es bisher nicht erreicht wurde, verbindlich ist. Aus rechtlicher Sicht besteht kein Anlass, das Ziel anzupassen.

Im Postulat Amherd 14.4170, "Transport gefährlicher Güter auf der Schiene", wird der Bundesrat gebeten, den obligatorischen Bahnverlad für den Transport gefährlicher Güter durch den Simplon zu prüfen; das haben wir getan. Ein obligatorischer Bahnverlad bedeutet ein Verbot der Gefahrguttransporte über die Simplon-Passstrasse. Bei einem solchen Verbot erfolgt eine Verschiebung des grundsätzlichen Sicherheitsrisikos, welches bei jedem Transport besteht.

Im Bericht haben wir die Fragestellung diskutiert, ob ein grundsätzliches Fahrverbot für Gefahrgüter möglich wäre. Vor der Umsetzung eines politischen Entscheids zu einem Fahrverbot für Gefahrgüter und der Inkraftsetzung eines solchen Erlasses wäre aber zwingend eine sachliche, unabhängige Risikoabschätzung durchzuführen. Die Analyse der Quell- und Zielorte für Gefahrguttransporte über den Simplon hat gezeigt, dass es sich primär um Export- und Importverkehre der Schweiz von bzw. nach Italien handelt. Es hat sich auch gezeigt, dass ein Grossteil, nämlich 70 Prozent davon, insbesondere durch die im Kanton Wallis angesiedelte chemische, bio- und agrartechnologische Industrie verursacht wird. Es wäre also sozusagen ein Schuss ins Knie der Walliser Industrie, wenn man sich ein solches Verbot überlegen würde. Die Zahl der betroffenen Unternehmen ist zudem klar eingrenzbar.

Das Astra hat in den vergangenen Jahren zur Verbesserung der Sicherheit auf der Simplon-Passstrasse zu dem weit über 200 Millionen Franken – das sind grosse Investitionen! – zugunsten der Sicherheit eingesetzt, obwohl dort nicht wahnsinnig viele Menschen wohnen, die einem Risiko ausgesetzt sind. Das alles muss man ebenso abwägen.

Ich fasse zusammen: Der Bundesrat würde es begrüssen, wenn sich die Gefahrguttransporte verursachenden Unternehmen und der Kanton Wallis darauf verständigen könnten, die Zahl der Gefahrguttransporte auf ein akzeptables Niveau einzudämmen, und dass man Massnahmen zur Umsetzung eines vermehrten Bahnverlads für den Transport von Gefahrgütern von und nach Italien untersucht. Aber ein Verbot scheint uns ziemlich unangebracht und nicht sinnvoll.

Zum Ausblick vielleicht noch Folgendes: Wie schon gesagt, die Verlagerungspolitik ist aus unserer Sicht ein bewährtes Modell. Sie ist trotz der Tatsache, dass die gesetzlich festgelegten Zielsetzungen nicht erreicht werden können, politisch breit anerkannt. Die geltenden Zielsetzungen sind im Einklang mit der Verfassung und weiterhin verbindlich. Der Bundesrat unterstützt daher weiterhin die Erfüllung des Auftrags der Bundesverfassung und will die bisherigen Instrumente und Massnahmen weiterhin umsetzen.

Mit dem Bahnanteil von 71 Prozent darf sich die Schweiz sehen lassen und ist Vorbild für andere Länder, die unseren exemplarischen Massnahmen folgen wollen. Die im Dezember 2016 erfolgte Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels bietet die Chance, der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr eine noch bedeutendere Rolle zukommen zu lassen. Mit der Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels im Jahr 2020 oder 2021 und dem 4-Meter-Korridor Richtung Luino werden wir weitere Produktivitätseffekte realisieren können. Insbesondere wird der Güterverkehr auf der

AB 2018 N 302 / BO 2018 N 302

Gotthardachse in den kommenden Jahren durch die mit den Ausbauten zum 4-Meter-Korridor verbundenen Sperrungen und Umleitungen aber noch behindert werden. Im Fokus der nächsten Berichtsperiode steht somit die Aufgabe, die Produktivitätspotenziale des Gotthard-Basistunnels noch besser für den Bahngüterverkehr zu nutzen und die nötigen Vorbereitungen zu treffen, damit die Vorteile des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors möglichst schnell dann eben auch dem Güterverkehr zugutekommen.

Zu guter Letzt wird es auch hier darauf ankommen, wie die Güter, welche aus Asien nach Europa kommen, in Italien abgefertigt werden. Hier wird der Hafen von Genua eine wichtige Rolle spielen. Wenn nicht alles ins griechische Piräus geliefert werden soll, haben wir auch hier Chancen für unsere Industrie, für unsere Logistiker, dass möglichst viel über Italien durch den Gotthard und entsprechend mit unseren Unternehmen abgewickelt wird. Das Stichwort ist hier die chinesische Seidenstrassen-Initiative, die bis in den Mittelmeerraum hineinreichen wird.

Das sind die Zukunftsperspektiven. Sie sind gut, sie sind sinnvoll, und deshalb werden wir diese Verlagerungspolitik mit dem Blick über die Schweiz hinaus fortsetzen.



Reynard Mathias (S, VS): Je partage totalement l'optimisme du Conseil fédéral au sujet de la politique de transfert du trafic: elle porte ses fruits. Il y a toutefois un point noir quand on regarde la carte des axes routiers alpins, c'est la route qui passe par le col du Simplon. On constate sur cet axe une augmentation de 230 pour cent du nombre de camions entre 2000 et 2016, et cela sur une route relativement dangereuse qui culmine à 2000 mètres d'altitude. Comment peut-on inverser cette tendance qui révèle une explosion du nombre de camions transitant par la route du Simplon?

Leuthard Doris, conseillère fédérale: Comme je l'ai dit, l'Office fédéral des routes a investi plus de 200 millions de francs pour augmenter la sécurité sur le réseau routier. C'est une somme remarquable, c'est beaucoup d'argent qu'on a investi. Si vous interdisez le transport par route, alors le risque se reporte au niveau des tunnels. C'est aussi une infrastructure qui coûte cher. C'est seulement un report de risque mais cela ne change rien pour l'industrie en Valais. Ce sont des places de travail qui vous sont chères, qui permettent à pas mal de travailleuses et travailleurs de votre région d'avoir un emploi.

C'est aussi un facteur de la compétitivité de l'industrie en Valais. En collaboration avec les industries concernées, on peut encore améliorer la sécurité pour le transport routier de marchandises dangereuses, comme on l'a déjà fait pour le transport dans la région de Genève. Là aussi, on a trouvé des solutions en partenariat avec le canton et l'industrie. Nous sommes à disposition pour partager quelques idées et suggérer des mesures, c'est encore possible. Mais une interdiction du transport par la route aurait un impact totalement négatif pour l'économie et les places de travail en Valais.

Amstutz Adrian (V, BE): Frau Bundesrätin, der "Adblue-Bschiss" wurde hier heute Morgen von Frau Rytz, aber auch in den letzten Tagen vom Schweizer Fernsehen zu Recht angeprangert. Was beide mit Fleiss verschweigen, ist die Tatsache, dass es sich ausschliesslich, ohne Ausnahme, um ausländische Fahrzeughalter handelt. Würden Sie das einmal zuhänden der Schweizer Öffentlichkeit bestätigen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, das ist nach unseren Informationen tatsächlich so, wobei wir natürlich auch hoffen, dass die deutsche Autoindustrie die Aufbesserungen auch für Schweizer Fahrzeuge macht. Aber im Bereich der Lastwagen sind unsere Fahrzeuge auf einem höheren Niveau und mit der modernen Technologie ausgerüstet.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Was – nochmals – die Europäer betrifft, Frau Bundesrätin, kann ich Sie entlasten und Ihnen eine Mitteilung der Kantonspolizei Uri vorlesen, die lautet: "Sämtliche beanstandeten Schwerverfahrzeuge stammen aus dem Ausland (hauptsächlich aus Osteuropa und Italien)." Das war aber nicht meine Frage, damit wollte ich Ihnen nur helfen.

Meine Frage betrifft den Simplon – auch Frau Amherd ist hier gefordert. Wenn Sie von Naters nach Visp fahren, sehen Sie viele Container von mir vor sich; ich freue mich wieder. Das zeigt, dass das Unternehmen Lonza bereits verlagert hat. Der ganze Nordverkehr der Container kam über die Schiene. Wenn Sie jetzt aber den Südverkehr von Italien umlagern müssten, müssten Sie die Route über den Gotthard nehmen, weil Sie keine Umladestation haben, Sie müssten nach Aarau und müssten dann wieder das Wallis rauf zu Lonza fahren. Das gäbe eine Verteuerung von 100 Prozent.

Sind Sie einverstanden mit der Annahme, dass das Arbeitsplätze gefährden kann?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, das ist so. (*Heiterkeit*)

Vom Bericht wird Kenntnis genommen

Il est pris acte du rapport