



19.064

**Zahlungsrahmen für die Förderung  
des alpenquerenden  
Schienengüterverkehrs.  
Änderung****Plafond de dépenses pour promouvoir  
le trafic ferroviaire de marchandises  
à travers les Alpes.  
Modification***Erstrat – Premier Conseil*

## CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.03.20 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

**Fluri Kurt** (RL, SO), für die Kommission: Artikel 84 der Bundesverfassung verlangt, dass zum Schutze des Alpengebietes vor den negativen Folgen des Transitverkehrs der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen habe. In Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes wird verlangt, dass innert zwei Jahren nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels höchstens noch 650 000 Transitfahrten pro Jahr erfolgen dürfen.

Nach der Annahme der Alpen-Initiative 1994 konnte im Jahre 2000 zuerst einmal der Anstieg dieses Güterverkehrs gebremst werden. Dank dem Bau der Neat, der Einführung der LSVA, der Liberalisierung im Güterverkehr sowie zusätzlichen Verbilligungsmassnahmen für den alpenquerenden Güterverkehr konnte dieser seither kontinuierlich abgesenkt werden, auch wenn das gesetzliche Ziel, 2018 bloss noch 650 000 Fahrten zu haben, nicht erreicht werden konnte. 2018 waren es noch 941 000 Fahrten, Ende des letzten Jahres waren es sicher noch weniger. Der Bundesrat schätzt, dass ohne die genannten Massnahmen zusätzlich weitere 800 000 schwere Güterfahrzeuge die Alpen queren würden.

Im internationalen Vergleich ist die Transitachse durch die Schweiz im Übrigen die einzige, auf welcher der Strassengüterverkehr zurückgegangen ist. Es fehlt auf den übrigen Transitachsen an sich ergänzenden Massnahmen auf Schiene und Strasse. So gibt es aus dem mitteleuropäischen Raum keine Bahnalternative Richtung Italien, weshalb beispielsweise am Brenner die Fahrten auf der Strasse stark wachsen. Bei uns hingegen betrug 2018 der Anteil der Schiene 70,5 Prozent.

Unter diesen Umständen und im Bewusstsein, dass das gesetzliche Ziel nicht erreicht worden ist, hat Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen den neusten Verlagerungsbericht grundsätzlich positiv zur Kenntnis genommen.

Mit Botschaft vom 13. November 2019 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über eine Erhöhung und Laufzeitverlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Der aktuelle Zahlungsrahmen von 1,675 Milliarden Franken umfasst die Betriebsabgeltungen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr für die Jahre 2011–2023 und für den begleiteten kombinierten Verkehr, die sogenannte rollende Landstrasse, die Rola, bis 2018. Seit 2019 erfolgt die Förderung der Rola ausserhalb dieses Zahlungsrahmens.

Der Bundesrat beantragt nun, die Laufzeit des geltenden Zahlungsrahmens 2011–2023 um drei Jahre zu verlängern. Zugleich beantragt der Bundesrat eine Erhöhung des Zahlungsrahmens um 90 Millionen Franken, somit um je 30 Millionen Franken pro zusätzliches Jahr. Dennoch würde die durchschnittliche Abgeltung pro Sendung im unbegleiteten kombinierten Verkehr um über 70 Prozent gesenkt. Diese zusätzlichen Mittel würden bloss den unbegleiteten kombinierten Verkehr betreffen. Der Bundesrat wird die Weiterentwicklung der Rola vertieft analysieren und uns zusammen mit dem Verlagerungsbericht 2021 diesbezügliche Anträge unterbreiten.

Nun hat Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen am Antrag des Bundesrates eine relativ massive Änderung vorgenommen. Sie knüpfte dabei an dessen eigene Hinweise im Verlagerungsbericht an. Der





Bundesrat kam darin nämlich zum Schluss, dass "das Verlagerungsziel mit den bisherigen Massnahmen allein nicht erreicht werden kann". Sogar die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels in diesem Herbst zusammen mit der gleichzeitigen Schliessung der letzten Lücken im 4-Meter-Korridor auf der Gotthardachse würden nicht ausreichen, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Die Gründe hierfür ortet der Bundesrat in vier Bereichen, – ich verweise auf Seite 8371 der Botschaft: erstens in den Verzögerungen bei der Fertigstellung der Zulaufstrecken zur Neat in Deutschland, zweitens in der fehlenden Interoperabilität entlang des gesamten Nord-Süd-Korridors, drittens in der Unmöglichkeit, 740 Meter lange Züge zu führen, und viertens in der fehlenden Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Transportangebote.

In der Kommissionssitzung ist uns bewusst geworden, dass es zum Teil sogar um eine Kombination der verschiedenen Mängel geht, welche eine weniger starke und weniger rasche Absenkung der Betriebsabgeltungen verlangen: So verlangt sogar die EU-Verordnung 1315 von 2013, dass die Zulaufstrecken im Norden erst 2030 für eine Zuglänge von 740 Metern mit 22,5 Tonnen Achslast und für eine Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern ausgebaut werden müssen. Solange nun das die Schweiz umgebende europäische Netz noch nicht den Korridor-Standard der Neat erfüllt, ist bereits absehbar, dass eine Rückverlagerung auf die Strasse anstatt die Weiterführung der seit Jahren kontinuierlichen Erhöhung des Bahnanteils am Modal Split die Folge sein könnte.

**AB 2020 N 245 / BO 2020 N 245**

Die Kommission will das nicht und hat deshalb mit 17 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen beschlossen, in Artikel 1 des Bundesbeschlusses den Zahlungsrahmen um 295 Millionen Franken zu erhöhen und seine Laufzeit um vier Jahre zu verlängern. Die zusätzlichen Mittel würden für eine Aufstockung in den Jahren 2024 bis 2026, dem vom Bundesrat vorgesehenen Verlängerungszeitraum, sowie für die zusätzlichen vier Jahre verwendet. Diese inklusive die vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzmittel würden wie bisher der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet, da es sich um kombinierten Verkehr handelt.

Mit dieser Begründung bitten wir Sie um Zustimmung zu den Anträgen der Kommission.

Gleichzeitig hat Ihre Kommission mit 20 zu 2 Stimmen beschlossen, eine Motion einzureichen, die den Bundesrat verpflichtet, mittels eines Staatsvertrages mit Frankreich und Belgien eine linksrheinische Alternativroute für den Güterverkehr voranzutreiben. Diese Motion erinnert natürlich an die Blockade der rechtsrheinischen Strecke in Deutschland durch den Vorfall in Rastatt, der massive Einbussen und Erschwernisse für den Nord-Süd-Güterverkehr und damit natürlich auch für den alpenquerenden Transitverkehr nach sich gezogen hatte. Es geht aber auch darum, die absehbaren Verzögerungen beim Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland abzufedern.

Wir bitten Sie, auch dem diesem Antrag Ihrer Kommission – also der Motion 20.3003 wie auch dem erweiterten Zahlungsrahmen – zuzustimmen und vom Verlagerungsbericht 2019 Kenntnis zu nehmen.

**Hurter** Thomas (V, SH): Herr Fluri, Sie haben diese Kommissionsmotion erwähnt, die mit grosser Mehrheit angenommen worden ist. Die Forderung derselben ist klar, und ich verstehe sie auch: linksrheinisch hochfahren. Aber man muss ganz klar sagen: Wir müssen oder wollen das tun, weil Deutschland seine Aufgaben nicht erfüllt. Wie wollen Sie nun diese Leistung einfordern? Ist es nicht so, dass die Schweiz hier am Schluss dann linksrheinisch etwas fordert und am Schluss dafür wird bezahlen müssen? Einmal mehr sind wir dann nicht die Rosinenpicker, sondern diejenigen, die das Müsli anreichern.

**Fluri** Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir haben ja bereits unseren Obolus an die rechtsrheinische Erschliessung geleistet, die nun eben Verzögerungen erfährt. Das hat innerdeutsche Gründe der Verkehrspolitik. Ich bin nicht im Aussenministerium; da müssten Sie vielleicht die Frau Bundespräsidentin fragen, wie das zustande gekommen ist und was man dagegen unternimmt. Ob das bei einer linksrheinischen Alternative auch so wäre, ist eine offene Frage. Ob die Schweiz einen Beitrag daran leisten müsste, ist ebenfalls offen. Das wäre dann Inhalt dieses Staatsvertrages, und darüber würden wir im Parlament sicher auch noch sprechen. Ich darf Sie aber daran erinnern, dass es immer schon so war, dass Länder, Staaten, die Interesse an Eisenbahnlinien auch im benachbarten Ausland hatten, etwas daran entrichteten. Ich darf Sie daran erinnern, dass beispielsweise Frankreich praktisch den Grenchenbergtunnel finanziert hatte, weil es wollte, dass man von Frankreich nach Norditalien fahren kann, ohne das damals deutsche Gebiet im Elsass durchfahren zu müssen. Es kommt immer auf die Interessenlage an.

**Pasquier-Eichenberger** Isabelle (G, GE), pour la commission: C'est avec plaisir que je prends la parole pour vous rapporter l'avis de la Commission des transports et des télécommunications sur les trois objets suivants: 1. le rapport sur le transfert du trafic de marchandises à travers les Alpes, qui fait le point sur la situation et



détaille les nouvelles mesures proposées par le Conseil fédéral;

2. l'arrêté sur les moyens alloués au soutien du transport combiné, que la commission vous propose de compléter;

3. une motion de commission, qui charge le Conseil fédéral de chercher un accord avec nos voisins pour doubler le corridor entre la mer du Nord et nos nouvelles transversales alpines.

Tout d'abord, voici l'avis de la commission sur le rapport sur le transfert. Tous les deux ans, le Conseil fédéral soumet au Parlement un rapport faisant le point sur la situation du trafic dans les Alpes et sur l'efficacité des mesures prises pour assurer le transfert des marchandises de la route au rail et pour réduire le nombre de camions empruntant les corridors alpins, conformément à ce que nous demande la Constitution fédérale depuis l'adoption de l'article sur l'initiative des Alpes. La commission vous invite aujourd'hui à prendre acte de ce rapport.

Mais permettez-moi de vous en indiquer quelques points forts et de mentionner ce qui a été relevé en commission. Les membres de la commission – de tous bords politiques – ont salué le travail accompli par l'administration, ainsi que la politique de transfert mise en place, qui a permis de réduire fortement le nombre de camions traversant les Alpes. Aujourd'hui, ce sont quelque 941 000 camions qui les franchissent, dont une petite moitié en transit. L'administration évalue que si rien n'avait été mis en place, il y aurait actuellement 800 000 camions de plus qui traverseraient nos Alpes, soit une situation proche de ce que connaît aujourd'hui le Brenner en Autriche, avec plus de 2 milliards de camions qui passent par ce col. Mais grâce aux mesures prises, le rail assure à travers les Alpes 70 pour cent des parts de marché du trafic de marchandises. Si on regarde la même variable à l'échelle suisse, le rail n'assure que 40 pour cent des parts de marché. Preuve que lorsqu'on veut, et que l'on met une politique en place, on peut atteindre les objectifs.

Toutefois, on reste encore loin de l'objectif de transfert, ancré dans la loi, qui prévoit qu'un maximum de 650 000 camions devraient franchir les Alpes aujourd'hui, soit plus de deux ans après l'inauguration du tunnel de base du Gothard.

Mais la commission s'est déjà réjouie que cet objectif ne soit au moins plus contesté, que ce soit au sein du Parlement, mais aussi au sein de l'administration. Parce que les précédents rapports se contentaient de constater que l'objectif n'était pas atteint et étaient très pauvres en propositions. Il y a deux ans, le Parlement a sommé l'administration de lui proposer de nouvelles mesures pour arriver à réduire le nombre de camions. C'est à présent chose faite: le rapport propose une série de mesures visant à renforcer la politique de transfert. Celles-ci touchent le prix du sillon, l'ajustement du montant de la redevance RPLP, les contrôles sur le trafic lourd et l'augmentation des indemnités d'exploitation. Je reviendrai sur ce point juste après.

Ce rapport est aussi le premier à évaluer de manière plus importante les effets de la nouvelle ligne de plaine passant sous le Gothard et le dernier rapport avant l'inauguration du dernier maillon des transversales ferroviaires, soit le Ceneri, qui sera inauguré en automne prochain. Par rapport aux nouvelles transversales, le rapport indique que celles-ci permettent de répondre aux attentes et de garantir la poursuite du transfert, mais qu'elles n'ont pas encore pu déployer tous leurs effets.

Cela nous amène au deuxième objet. La modification du plafond des dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Une des mesures proposées par le Conseil fédéral dans le rapport, c'est l'augmentation et la prorogation du plafond de dépenses pour promouvoir le transport combiné. Une étude réalisée par Interface a montré que les transversales ne sont pas encore en mesure d'offrir tous les gains de productivité qui étaient attendus. Cela freine la viabilité du transport combiné et réduit l'attractivité du rail. Or l'enjeu est crucial, puisque 70 pour cent des marchandises qui traversent les Alpes par le rail le font en transport combiné non accompagné. Alors que les capacités offertes par les NLFA sont proches d'être atteintes et que le corridor de quatre mètres est proche d'être terminé, donner un signal en défaveur du transfert par une réduction trop rapide et trop forte serait regrettable. Il s'agit d'investir encore pour assurer ensuite la rentabilité. Je rappelle que 20 milliards de francs ont été investis et que les travaux ont duré 20 ans. Il faut encore gagner des parts de marchés pour atteindre l'objectif de transfert.

C'est pourquoi le Conseil fédéral considère qu'il faut continuer de soutenir le transport combiné des marchandises à

AB 2020 N 246 / BO 2020 N 246

travers les Alpes. Il propose que le plafond actuel de 1675 millions pour le soutien du fret soit maintenu pour une période supplémentaire, jusqu'en 2026, et même augmenté de 90 millions de francs. Cette proposition figure dans le dépliant.

La commission a jugé que, compte tenu des enjeux, cette proposition du Conseil fédéral était insuffisante et a adopté une proposition en ce qui concerne l'article 1 de l'arrêté. Celle-ci va plus loin que le projet du Conseil



fédéral sur deux points. Tout d'abord, en termes de durée, puisqu'elle vise à prolonger le soutien jusqu'en 2030 au lieu de 2026; puis en termes de moyens, puisqu'elle vise un soutien supplémentaire de 55 millions de francs par an au lieu de 30 millions de francs, soit un montant supplémentaire de 385 millions de francs.

L'augmentation de la longueur des trains et le corridor de 4 mètres vont permettre de transporter davantage des marchandises par convoi et donc, progressivement, de diminuer les coûts. Mais, à ce jour, les trains ne sont pas aussi longs qu'espéré, le temps de trajet n'a pas baissé autant qu'attendu, les travaux sur la ligne réduisent la qualité de la desserte et les retards restent importants. Selon les acteurs de la branche, le trafic combiné ne sera pas rentable avant 2030, parce que les entreprises ne peuvent augmenter la productivité que de la moitié de ce qui était attendu.

La grande majorité de la commission, qui s'est exprimée par 17 contre 4 et 2 abstentions, s'est montrée sensible aux demandes de la branche, mais surtout soucieuse de contribuer à atteindre l'objectif de transfert. Elle a donc décidé de soutenir cette proposition d'augmenter le montant des contributions et de l'étendre jusqu'en 2030, cela afin de permettre au transport combiné de maintenir le volume actuel de transfert des marchandises et, surtout, d'absorber une grande partie de la croissance du trafic.

J'en viens à la motion de commission portant sur les lignes d'accès au nord. En effet, pour veiller à assurer la rentabilité des NLFA, la commission a déposé une motion demandant au Conseil fédéral de prendre l'initiative en vue d'obtenir un accord avec la France et la Belgique pour réaliser un accès parallèle, sur la rive gauche du Rhin, dans le but de doubler la ligne actuelle qui traverse l'Allemagne et qui dessert les ports de la mer du Nord.

La performance des voies d'accès est essentielle pour favoriser le transfert du trafic des marchandises vers le rail en vue d'atteindre l'objectif de transfert et de permettre une bonne utilisation – et donc une bonne rentabilité – des transversales alpines ferroviaires.

Or, à ce stade, il y a deux problèmes majeurs en direction du nord: d'une part, cela a été soulevé, le retard qui a été pris dans les travaux d'amélioration de l'infrastructure en Allemagne et, d'autre part, l'unicité de la voie. On s'en souvient, un effondrement survenu lors de travaux à Rastatt en Allemagne avait interrompu la ligne ferroviaire sur l'axe entre Rotterdam et Gênes pendant deux mois durant l'été 2017. Cet incident sur cette ligne essentielle a freiné de manière importante le transport des marchandises et a montré la fragilité du réseau. Pour parer à de tels problèmes, la Suisse a anticipé et prévu deux itinéraires parallèles, l'un par le Lötschberg, l'autre par le Gothard. Au sud aussi, il y a trois voies descendant en direction de Gênes, par Chiasso, Luino et Domodossola.

La commission invite donc le Conseil fédéral à prendre l'initiative d'agir de concert avec la France et la Belgique pour développer leurs infrastructures. Il en va de l'intérêt de la Suisse et de sa politique de transfert du trafic de transit. Les infrastructures existent dans ces deux pays, mais elles doivent être développées et aménagées afin de devenir un corridor qui permette le passage des longs trains de gabarit de quatre mètres et convoyant jusqu'à 2000 tonnes de marchandise.

La commission vous invite donc à soutenir cette motion, que le Conseil fédéral propose également d'accepter.

**Christ Katja (GL, BS):** Die Politik der Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene ist ein extremes Erfolgsmodell der Schweiz. Auch weltweit sind wir hier Spitzenreiter, gegenüber unseren europäischen Nachbarn sind wir mit Abstand die Nummer eins. Die Grünliberalen stehen voll und ganz hinter der in der Bundesverfassung verankerten Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Diese Zielsetzung gewinnt in Zeiten des Klimawandels noch zusätzlich an Dringlichkeit und hat sich zudem bewährt. Der aktuelle Verlagerungsbericht zeigt auf, dass das Zwischenziel von einer Million Fahrten pro Jahr zwar erreicht, das für 2018 gesetzlich vorgesehene Verlagerungsziel von 650 000 alpenquerenden Fahrten hingegen verfehlt wurde. Die Berichterstattung zeigt, dass die beschlossenen und weitestgehend umgesetzten Verlagerungsinstrumente Neat, LSVA und Bahnreform ihre Wirkung entfalten. Mit der zusätzlichen Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors löst die Schweiz ihr Versprechen gegenüber Europa weitestgehend ein. Trotzdem wird auch mit der vollen Verfügbarkeit der Neat das gesetzlich vorgegebene Verlagerungsziel weiterhin nicht erreicht werden können. Während die Zufahrtsstrecken in der Schweiz und in Italien bis zur fahrplanmässigen Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember fertig werden, lassen bei den Zulaufstrecken zur Neat Kapazitäten, Infrastruktur und Modernisierung zu wünschen übrig. Der Güterverkehr Neat findet nicht nur zwischen Basel und Chiasso statt, sondern ist Teil der gesamten Nord-Süd-Achse, deren Einflussfaktoren auf die Produktivität markant sind. Ohne entsprechende Massnahmen auf den Zulaufstrecken besteht die Gefahr, dass der gesamte Neat-Effekt aufgefressen wird. Sollten die Prognosen über das Wachstum des europäischen Güterverkehrs zudem Tatsache werden, stehen die Anbieter effizienter Transportleistungen zusätzlich vor enormen Herausforderungen.



Eine zeitgerechte und qualitativ hochstehende Transportleistung kann in Zukunft wohl nur eine rationelle Nutzung aller Verkehrswege sichern, wobei der Wasserweg in der Diskussion und bei den Berechnungsgrundlagen oft vergessen geht. Nirgends sonst in Europa wird es einen idealeren Umladeknoten zwischen Schiff, Bahn und Lastwagen geben. Als trimodaler Terminal für Schiene, Strasse und Rhein sichert der Gateway Basel Nord den Anschluss der Schweiz an die Güterverkehrsströme in Europa und steht damit für den nachhaltigen und attraktiven Güterverkehr auf der Schiene.

Neben der Bündelung der Verkehrsträger Schiff, Schiene und Strasse an einem Ort werden mit dem Gateway Basel Nord dringend benötigte Umschlagskapazitäten in den Rheinhäfen geschaffen und deutliche Effizienzsteigerungen auf der Schienenseite erzielt. Als einziger Terminal in der Schweiz hat der Gateway Basel Nord vom Bundesamt für Verkehr eine Modal-Split-Vorgabe von 50 Prozent Schienenanteil erhalten. Wenn das Projekt nicht kommt, werden die Container auf absehbare Zeit im nördlichen Ausland umgeschlagen und per Lastwagen in die Schweiz gefahren. Deshalb braucht es eine rasche Realisierung des trimodalen Gateways Basel Nord.

Um das Problem bestehender Infrastrukturengpässe auf den Zulaufstrecken anzugehen, möchte die Kommission nun den Bundesrat beauftragen, unverzüglich die politische Initiative zu ergreifen, um mittels eines Staatsvertrags mit Frankreich und Belgien eine leistungsfähige linksrheinische Alternativroute zu realisieren. Damit könnten die bestehenden Kapazitätsprobleme auf der Rheintalstrecke in Deutschland pragmatisch angegangen werden, und es bestünde auch eine Alternativroute, welche bei Bauphasen oder Ereignissen genutzt werden könnte. Die grünliberale Fraktion unterstützt die Motion.

Mit der Begründung, dass zu viele exogene Faktoren dazu beitragen, dass die Produktivität der eingesetzten Ressourcen nicht in dem Zeitrahmen gesteigert werden kann wie ursprünglich geplant, beantragt die Kommission zudem, den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs um 385 Millionen Franken zu erhöhen und die Laufzeit bis 2030 zu verlängern. Mit diesem Antrag geht die Kommission aber weiter als der Bundesrat. Wir Grünliberalen werden dem Antrag folgen, auch wenn wir Zweifel daran haben, ob diese Massnahme zum jetzigen Zeitpunkt ihr Ziel auch erreicht. Schauen wir auf die Entwicklungen in den nächsten Jahren, so stellen wir fest, dass die Inbetriebnahme der Neat eine Verbesserung um 7 Prozent und

#### AB 2020 N 247 / BO 2020 N 247

die Trassenpreissenkung im Jahr 2021 eine Verbilligung um 7 Prozent zur Folge haben wird, die längeren Züge werden bis 2026 eingeführt, und die Aufnahme des Betriebes des voll ausgebauten Gateways Basel Nord im trimodalen Modus erfolgt ab 2024. Alles, was wir also in diesem Bereich über das Jahr 2026 hinaus beschliessen, hat ein sehr hohes Risiko, als Streusubvention zu versickern. Das zusätzliche Geld wird wohl auf die Verlagerung eine marginale Wirkung ausüben. Es gilt jedoch, nicht zu unterschätzen, dass es den Druck von der Branche wegnimmt, ihre eigenen Hausaufgaben zu machen und an der Qualität zu arbeiten. Wir hätten auch noch Zeit, in den Jahren 2024 und 2025 allenfalls zu beschliessen, die Massnahmen erneut zu verlängern.

Man muss sich auch immer die Frage stellen, wo das Geld am wirkungsvollsten eingesetzt ist. Wir haben bisher vor allem über Infrastruktur geredet. Logistik ist jedoch ein vernetztes Geschäft mit wenig Marge, das in grosser Wechselwirkung mit der weltwirtschaftlichen Entwicklung und der Art der Güter steht, die zu transportieren sind. Es braucht Vor- und Zulauf, Aufladeanlagen, Rangierbahnhöfe, Terminals und Anschlussgeleise, aber auch leistungsfähiges Rollmaterial, effiziente Kupplungsmöglichkeiten, standardisierte Containerlösungen und digitale Schnittstellen, die es erlauben, Transporte friktionslos vom LKW aufs Schiff oder auf den Zug und zurück zu verladen und durchgängig zu verfolgen. Es braucht hier einerseits einen Effort der Branche und andererseits eine Förderung der Innovation.

Ein gutes Beispiel wäre die breite Einführung der automatischen Kupplung. Deren Akzeptanz ist auch beim Personal hoch, da das manuelle Kuppeln ergonomisch sehr schlecht ist. Gerade in der Schweiz sind die Distanzen sehr kurz, und damit ist die Anzahl Rangierungen und Zugbildungen im Verhältnis sehr hoch. Dadurch ist dies der grösste Kosten- und Zeitfaktor. Einen Antrag, der den Bundesrat beauftragen sollte, ein Konzept zur Finanzierung technischer Neuerungen im Schienengüterverkehr auszuarbeiten, hat die Kommission zu unserem Bedauern jedoch abgelehnt. Ich lade also den Ständerat ein, sich diesbezüglich eine Förderung nochmals genauer anzuschauen.

Im Namen der Grünliberalen bitte ich Sie, den von der Kommission getroffenen Entscheiden zu folgen, die Betriebsbeiträge an den unbegleiteten kombinierten Verkehr zu erhöhen und zu verlängern, die Motion betreffend Staatsvertrag für eine linksrheinische Zulaufstrecke anzunehmen sowie die Ausgabenbremse zu lösen.



**Pult Jon (S, GR):** Die Schweizer Verlagerungspolitik ist eine Erfolgsgeschichte, die mit der Annahme der Alpen-Initiative vor ziemlich genau 26 Jahren begonnen hat. Sie wissen – dies zur Transparenz –, ich bin Präsident des gleichnamigen Vereins, der sich immer noch dafür einsetzt, dass dieser Volkswille auch umgesetzt wird. Alpenquerend – das wurde auch schon gesagt – werden heute über 70 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert, rund 30 Prozent auf der Strasse. Die Zahl der alpenquerenden LKW sinkt jährlich. Seit dem Jahr 2000 konnte die Schiene das gesamte Verkehrswachstum auffangen, und zusätzlich wurde noch rund ein Drittel des Lastwagen-Alpentransits verlagert. Die Verlagerungspolitik ist sozusagen Klima-Verkehrspolitik "avant la lettre".

Grundlage dieses Erfolgs sind politische Entscheidungen, die von der SP stark gefördert und geprägt wurden. Dazu gehört der Neat-Ausbau mit dem Ceneritunnel, den wir in diesem Jahr eröffnen werden. Hinzu kommen die flankierenden Massnahmen, das Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union und die Einführung der LSVA. Aber natürlich ist diese Erfolgsgeschichte auch eine Erfolgsgeschichte der Branche, der verladenden Wirtschaft, der Logistik, die sich darauf eingestellt und gut damit gearbeitet hat.

Doch die Politik hat ihren Auftrag noch nicht erfüllt. Das gesetzliche Verlagerungsziel von nicht mehr als 650 000 alpenquerenden Lastwagenfahrten haben wir nicht erreicht. Wir liegen noch um rund 300 000 Fahrten darüber. Darum ist es wichtig, dass nun der Bundesrat Massnahmen ergriffen hat und wieder vorwärtsmachen will. Leider genügen diese bundesrätlichen Vorschläge aber nicht, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Es braucht mehr. Deshalb stimmen auch wir als SP-Fraktion dieser Erhöhung der Beiträge für den kombinierten Verkehr zu. Die Begründung wurde nun mehrfach genannt. Wir stimmen selbstverständlich auch der Kommissionsmotion zu. Es ist für das Gesamtsystem des Nord-Süd-, Süd-Nord-Verkehrs wichtig, dass wir auch im Norden unseres Landes eine Redundanz haben. Schliesslich – darüber sprechen wir jetzt noch nicht – müssen wir in den nächsten Jahren auch etwas für die Kostenwahrheit im Strassengüterverkehr tun. Das werden wir zu einem späteren Zeitpunkt sicherlich diskutieren.

Heute bitte ich Sie namens der SP-Fraktion, beiden Anträgen der Kommission zuzustimmen.

**Storni Bruno (S, TI):** Dopo aver investito 23 miliardi di franchi per realizzare 107 chilometri di galleria di base e in fretta e furia un miliardo di franchi per il corridoio di 4 metri, richiesto nel 2010 dai trasportatori per poter raggiungere il limite dei 650 000 camion per anno, improvvisamente, a pochi mesi dalla messa in esercizio, ci troviamo a dover votare un cospicuo aumento dei sussidi per il trasporto di merci per ferrovia attraverso le Alpi, di nuovo richiesto dai trasportatori. Ancora una volta sembrerebbe che il progetto di trasferimento non funzioni e che dobbiamo prolungare il sussidiamento per sette anni e 385 milioni – ben oltre i tre anni e i 90 milioni proposti dal Consiglio federale.

Sicuramente ci sono delle criticità contingenti nel servizio ferroviario che hanno rallentato il trasferimento ma anche criticità sistemiche che manterranno irraggiungibile questo obiettivo – irraggiungibile fintanto che abbiamo un camion da 40 tonnellate condotto da un autista distaccato stipendiato a 600 euro al mese che vive e dorme per settimane nella cabina e che attraversa la Svizzera pagando una tassa di 273 franchi. Non basteranno mai i sussidi per il trasferimento fintanto che non rimettiamo al centro l'obiettivo della verità dei costi nel trasporto stradale.

Quanto alle criticità del servizio ferroviario sappiamo che proprio la realizzazione in soli cinque anni del corridoio di 4 metri e una ventina di difficili cantieri in gallerie, ai quali bisogna aggiungere il potenziamento della linea per Luino, chiusa per sei mesi, hanno fortemente limitato il normale servizio. Ora, i lavori per il corridoio di 4 metri termineranno fra pochi mesi, realizzando un importante salto quantitativo e qualitativo del trasporto merci, con minori costi d'esercizio e di personale del 20 per cento.

Anche la carente gestione delle FFS degli ultimi anni, con le insufficienti disponibilità di locomotive e macchinisti, dovrebbe essere superata. In più avremo più capacità ed efficienza grazie a treni di 740 metri con una locomotiva e al risparmio di 45 minuti dei tempi di viaggio.

Le scuse che i trasportatori accampano per non trasferire il traffico delle merci sulle rotaie mi sembrano esagerate e spero che il Consiglio degli Stati approfondisca ancora il tutto. Evitiamo di arrivare nel 2030 con una nuova richiesta volta ad aumentare i sussidi. Consideriamo oltre all'infrastruttura ferroviaria anche la verità dei costi del trasporto stradale!

**Graf-Litscher Edith (S, TG):** Im Interesse von Klima, Mensch und Verkehrsfluss ist es unsere prioritäre Aufgabe, weitere Massnahmen zur Erreichung der Verlagerungsziele zu ergreifen. Die vorgeschlagenen Massnahmen, die unter anderem die Erhöhung sowie Verlängerung der Laufzeit des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, die Senkung der Trassenpreise sowie die Anpassung der LSVA vorsehen, sind zweckmässig.



Entscheidend ist zudem die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen. Die Erkenntnisse aus bisherigen Kontrollen sind, was die Einhaltung von Sicherheitsmassnahmen sowie die Arbeitsbedingungen betrifft, erschreckend. Hier gilt es, immer wieder darauf hinzuweisen, dass in der Schweiz Schweizer Löhne gelten. Es geht auch um die Sicherung unserer Arbeitsplätze. Das sage ich auch in meiner beruflichen Funktion als Sekretärin der Gewerkschaft des Verkehrspersonals.

Damit der schweizerische Schienengüterverkehr zukunftsfähig bleibt und seinen Beitrag zur Klimapolitik leisten kann,

**AB 2020 N 248 / BO 2020 N 248**

sind auch technische Neuerungen im Schienengüterverkehr notwendig. Die bisherigen Zughaken sind sage und schreibe seit 170 Jahren im Einsatz. Im Personenverkehr sind schon seit vielen Jahren automatische Kupplungen Standard. Zurzeit wird die automatische Kupplung erfolgreich im Pilotbetrieb erprobt. Mit der automatischen Bremsprobe steht eine zweite Neuerung mit grossem Potenzial für Effizienzsteigerungen im Schienengüterverkehr kurz vor der Zulassung. Diese Neuerungen ermöglichen eine Teilautomatisierung auf der letzten Meile und damit namhafte Kosten- und Zeiteinsparungen. Diese Neuerungen können auch helfen, den absehbaren Personalangel bei wenig attraktiven Berufen im Rangierbetrieb abzufedern. Damit sinkt das Unfallrisiko, das heute mit den Arbeiten beim manuellen Kuppeln verbunden ist.

Nur eine sofortige Migration stellt sicher, dass der Nutzen schnell und umfänglich zum Tragen kommt. Mit einer Kommissionsmotion wollte die SP-Fraktion in der Kommission die gezielte und schnelle Umsetzung einer Teilautomatisierung auf der letzten Meile des Schienengüterverkehrs vorwärtsbringen. Leider fand sie keine Mehrheit, und wir können heute nicht darüber abstimmen. Ich zähle auf den Ständerat.

**Wasserfallen** Christian (RL, BE): Ich denke, bei diesem Geschäft ist es wichtig, dass wir ein Gesamtpaket vor uns haben. Wir diskutieren einerseits die Grundlagen anhand des Berichtes, wir diskutieren dann den Zahlungsrahmen und weitergehende verhandlungstechnische und verhandlungspolitische Massnahmen in Bezug auf die Motion der KVF-N, eine linksrheinische Neat-Alternativstrecke aufzubauen und zu verhandeln.

Zu den Zahlen und Fakten ist zu berichten, dass die Schweiz bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mit gutem Beispiel vorangeht. Die Zahlen sind eindrücklich, doch wurde die Zahl von 650 000 Fahrten beim alpenquerenden Schienengüterverkehr noch nicht erreicht: 2018 wurden 941 000 Fahrten verzeichnet. Die "Schallmauer" der 1-Millionen-Grenze wurde hingegen unterschritten, und das ist doch ein gutes Zeichen. Wenn man dann gegenüber dem Jahr 2000 die Abnahme des Strassengüterverkehrs um 33 Prozent mit in Betracht zieht, kann man schon sehen, dass diese Mittel Neat, LSVA, Bahnreform und Ausbau der Güterverkehrsstrecken durchaus ihre Wirkung zeigen.

Es ist aber auch so, dass es im Gesamtsystem nach wie vor Schwächen hat. Man muss auch sehen, dass nicht alle diese Reduktionen des strassengebundenen Güterverkehrs eins zu eins durch die Schiene ersetzt wurden, weil auch der Schienengüterverkehr in den letzten drei Jahren um knappe 3 Prozent rückläufig ist. Das heisst, der Güterverkehr wird sich in einem gewissen Umfang einen Weg ausserhalb und um die Schweiz herum suchen, denn die Güterverkehrsströme sind ja nicht unbedingt gesunken. Nichtsdestoweniger konnte auch der Anteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr per Ende 2018 bei 70,5 Prozent stabilisiert werden, und diese Stabilisierung ist eigentlich ebenfalls eine gute Botschaft.

Das Gesamtsystem ist aber dort am Kranken, wo es um die Zulaufstrecken geht. Deshalb wurde auch die Motion der KVF-N eingereicht, mit der wir die Optik vor allem in Richtung Norden lenken. Wir wissen alle, dass im Süden die Probleme auch bestehen und das Problem des Schienengüterverkehrs dort überhaupt nicht gelöst ist. Wichtig scheint auch, dass der Ceneri-Basistunnel mit den 4-Meter-Korridoren in Betrieb genommen wird, und ebenfalls sehr wichtig sind eben auch – das darf man nie vergessen! – die Rheinhäfen in Basel, weil nach wie vor 10 Prozent der gesamten Güter in Basel angeliefert werden. Das entspricht einer Menge von 100 000 Containern pro Jahr, und diese müssen auch irgendwie dorthin kommen. Deshalb ist es ein gutes Zeichen, dass der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt 115 Millionen Franken für dieses Projekt aufgewendet und gesprochen hat. Ich hoffe, der Bund kann dann nachziehen; da ist ja noch eine gerichtliche Auseinandersetzung im Raum.

Der Zahlungsrahmen, von dem wir hier sprechen und bei welchem es dann letztlich um die Entscheidungen geht, ist eine gute Grössenordnung, aber sie ist nicht gut genug, weil, wie gesagt, sehr viele Defizite bestehen, auch betrieblicher Natur. Die Branchenverbände haben uns eindringlich davor gewarnt, nur um drei Jahre zu verlängern. Deshalb hat die KVF gesagt, wir wollen bis 2030 verlängern und den Kredit auf 2,06 Milliarden ausdehnen, plus 250 Millionen Franken insgesamt, damit die Defizite bereinigt werden können.

Die Defizite sind wirklich gross. Wenn man von der Qualität spricht, muss man sagen, dass nur 55 Prozent



aller Güterzüge in der ersten Hälfte 2019 weniger als eine Stunde Verspätung hatten. Wenn Sie in der Logistikkette mit Just-in-time-Sendungen kalkulieren müssen, ist es schon eine grosse Herausforderung, mit diesen Verspätungen zu operieren. Auch ist der Betrieb der 740-Meter-Züge, der Kommissionssprecher hat darauf hingewiesen, bis heute so nicht möglich. Deshalb diese Verlängerung und zuletzt auch die Motion der KVF-N, mit der wir linksrheinisch die Zulaufstrecken gegen Norden verbessern wollen. Dies ist auch angemessen, wenn man schon in Betracht zieht, dass wir im Süden einige Finanzierungsausgaben getätigt haben. Auch im Bereich rund um Schaffhausen, in Süddeutschland, ist es angemessen, Frau Bundespräsidentin, in den Verhandlungen mit unseren Nachbarstaaten in anderen Dossiers vielleicht einige Fortschritte zu erreichen. Sie wissen, wovon ich spreche – wenn es zum Beispiel um den Flughafen Zürich geht.

Insofern wäre es sicher notwendig, auf diesen Zahlungsrahmen gemäss Antrag der KVF-N einzutreten, dann die Motion anzunehmen und vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

**Borloz Frédéric (RL, VD):** La politique suisse des transports a pour objectif de transférer le trafic lourd transalpin de la route au rail. Depuis plus d'une vingtaine d'années, des mesures ont été prises dans le but de réduire le nombre de poids lourds qui traversent les Alpes. Des investissements importants ont été réalisés, tels que le percement du tunnel de base du Lötschberg, mis en service en 2007, et celui du Saint-Gothard, en 2016. Ce faisant, l'attractivité du rail s'est renforcée grâce à des gains de temps et de capacité. Cette modernisation de nos infrastructures ne suffit toutefois pas. Le nombre de poids lourds traversant les Alpes continue certes à diminuer, se montant à 941 000 courses en 2018, mais l'objectif a été fixé à 650 000 courses transalpines de véhicules lourds, ce qui est quand même un chiffre assez éloigné de la réalité.

La mise en service du tunnel de base du Ceneri, à fin 2020, marquera la fin des grands investissements de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. D'ici là, les travaux d'aménagement du corridor de quatre mètres sur l'axe du Saint-Gothard seront eux aussi achevés. Cela étant, les gains attendus de productivité et de capacité ne suffiront pas à nous rapprocher sensiblement de l'objectif fixé. Cela s'explique principalement par les retards dans l'achèvement des lignes d'accès à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes en Allemagne et les lacunes d'interopérabilité le long du corridor reliant le nord et le sud de l'Europe.

Dans cette optique, la Commission des transports et des télécommunications de notre conseil a déposé une motion chargeant le Conseil fédéral de prendre immédiatement l'initiative politique, afin de réaliser, au moyen d'un accord avec la France et la Belgique, un deuxième accès performant, une ligne de plaine, sur la rive gauche du Rhin, et de poursuivre la mise en oeuvre des mesures prévues par l'accord conclu avec l'Allemagne. Le groupe libéral-radical, bien entendu, soutient cette démarche.

La réalisation des travaux sur les lignes d'accès étant en grande partie indépendante de notre volonté, le Conseil fédéral a proposé de renforcer les mesures d'accompagnement au transfert du trafic. Les prix du sillon doivent être abaissés. Un rabais spécial doit être introduit pour les longs trains de marchandise. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations doit être modernisée afin de maintenir son effet de transfert. En outre, les contrôles des camions seront intensifiés, entre autres grâce à la réalisation du centre de contrôle du trafic lourd Saint-Gothard Sud à Giorno.

Cette question est importante – je le dis entre parenthèses – et reviendra lors d'autres débats, puisque nous pensons

AB 2020 N 249 / BO 2020 N 249

qu'il est également nécessaire de renforcer les contrôles sur d'autres axes routiers.

La mesure phare proposée par le Conseil fédéral est le prolongement de la durée du plafond destiné aux contributions d'exploitation versées aux opérateurs du transport combiné non accompagné. Le Conseil fédéral proposait de l'augmenter à 90 millions de francs d'ici à 2026. La Commission des transports et des télécommunications estime qu'il faut être plus ambitieux et propose d'augmenter ce plafond de 385 millions de francs d'ici à 2030. La commission estime que ce sont notamment des facteurs exogènes, indépendants de la volonté suisse, qui sont responsables du retard pris dans nos objectifs de transfert. Le risque plane également de voir le nombre de courses transalpines augmenter dans les prochaines années, ce qui justifie la prise de mesures additionnelles.

Ce sont 800 000 camions qui ne traversent pas notre pays sur nos routes, grâce à ces mesures. Ces 800 000 camions représenteraient un coût important, un coût d'entretien routier, et impliqueraient divers côtés négatifs qu'il s'agirait de chiffrer et qui justifient pleinement les investissements importants que nous avons réalisés.

La participation de notre pays à l'infrastructure étrangère est parfois contestée. Mais j'aimerais attirer votre attention sur le fait que les participations de ce type dans des infrastructures de pays voisins sont assez fréquentes en Europe – en France, en particulier. On constate que d'autres pays ont aussi participé à financer





des infrastructures dans des pays voisins, notamment de l'Est, dans leur propre intérêt. Ces participations financières doivent rester modestes par rapport à l'effort que le pays concerné va faire, bien entendu. On peut aussi observer de telles participations – c'est intéressant – sur d'autres continents. Les Etats-Unis, notamment, ont beaucoup participé à des investissements dans les pays voisins ou, parfois aussi, dans des pays situés sur un autre continent.

Fort de ces arguments, le groupe libéral-radical vous invite à soutenir les trois objets qui vous sont proposés.

**Candinas** Martin (M-CEB, GR): Unsere Kommission hat sich im Januar mit dem Verlagerungsbericht 2019 und mit dem Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs befasst.

Kurz zusammengefasst kommt die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP zum gleichen Schluss wie der Bundesrat in seinem Verlagerungsbericht 2019: Die Massnahmen der Verlagerungspolitik wirken. Der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse nimmt kontinuierlich ab. Vor zehn Jahren hatten wir 1,23 Millionen alpenquerende Lastwagenfahrten pro Jahr, im Jahre 2018 waren es noch 941 000. Seit dem Jahre 2010 konnte die Zahl der Schwerverkehrsfahrten durch die Alpen somit um fast 300 000 gesenkt werden. Dies zeigt, dass die Schweizer Verlagerungspolitik unter Federführung von alt CVP-Bundesrätin Doris Leuthard, die vor zehn Jahren das UVEK übernahm, sehr erfolgreich aufgegleist wurde und von Bundesrätin Simonetta Sommaruga weitergeführt wird. So werden beispielsweise die Trassenpreise ab 2021 gesenkt und die Schienenverkehrsunternehmen entlastet.

Die Verlagerungspolitik der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte, und wir sind im Vergleich mit dem Ausland vorbildlich unterwegs. Im Güterverkehr durch die Schweizer Alpen werden nämlich die meisten Güter per Bahn befördert. Mit einem Schienenanteil von 70,5 Prozent liegt die Schweiz im internationalen Vergleich mit Abstand an der Spitze. Damit leisten wir auch einen substanziellen Beitrag zu den klima- und energiepolitischen Zielen der Schweiz. Die Verlagerungsinstrumente und die flankierenden Massnahmen zeigen anhaltende Wirkung. Sie vermeiden heute jährlich etwa 800 000 alpenquerende Lastwagenfahrten. Diese Politik gilt es weiterzuführen, das Verlagerungsziel von 650 000 Fahrten liegt nämlich noch in weiter Ferne.

Um die Verlagerung zu fördern, braucht es deshalb zusätzliche Massnahmen und mehr Geld, aber auch mehr Einsatz unserer Nachbarländer. Der Bundesrat muss versuchen, diese mehr in die Pflicht zu nehmen. Vor allem der Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland muss mit Nachdruck weiterverfolgt werden.

Leider müssen wir feststellen, dass die für 2021/22 geplante Fertigstellung des Neat-Basislinien-Korridors, der einen eigenwirtschaftlichen kombinierten Verkehr möglich machen sollte, nicht vor 2030 erfolgt sein wird. So bringt die Fertigstellung der Neat den Operateuren vorerst nicht die erhoffte Produktivitätssteigerung. Auch kann weniger Fahrzeit eingespart werden, als ursprünglich gedacht war. Ein Grund dafür ist auch die schlechte Qualität der Infrastrukturen durch häufige und international nicht koordinierte Baustellen. Anders als im Betriebskonzept des Gotthard-Basistunnels vorgesehen, fehlt für Güterzüge auch die internationale Koordination der Planung von Trassen und Wartezeiten. Zudem gibt es auf dem Nord-Süd-Korridor trotz Neat weiterhin Steigungen, die ab einem Zuggewicht von 1700 Tonnen eine zweite Lokomotive erfordern. Auch bei der Zuglänge gibt es noch Einschränkungen wegen dem fehlenden Ausbau der Zufahrtslinien.

Auch der Bundesrat anerkennt, dass die ursprünglich erwarteten Produktivitätseffekte nicht so schnell realisiert werden können. Darum schlägt er eine Verlängerung des Zahlungsrahmens um drei Jahre vor. Nur werden wir nach der im Verlagerungsbericht vorgesehenen Laufzeitverlängerung der Fördermittel von drei Jahren keine bedeutende Besserung der Situation haben. Die heutigen Probleme werden auch dann noch bestehen. Das ist das grosse Problem. Für eine breite Allianz von Hupac, BLS Cargo, SBB Cargo International, VAP, VöV und Astag sind darum sowohl die Höhe wie auch die Dauer dieser Verlängerung nicht ausreichend, um die erfolgreiche Verlagerung weiterzuführen.

Aus diesen Gründen setzen sich die massgeblichen Branchenverbände und die wichtigsten Unternehmen des kombinierten Verkehrs und des Schienentransports für die Verlängerung des Zahlungsrahmens um sieben Jahre von 2024 bis 2030 sowie für eine Aufstockung um 25 Millionen Franken pro Jahr für die Jahre 2024 bis 2026 sowie 55 Millionen für die Jahre 2027 bis 2030 ein. Auch wenn wir die Fördermittel auf 55 Millionen Franken für die Jahre 2024 bis 2030 plafonieren, werden die Beiträge pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr sinken, da der Warentransport auf der Bahn wohl auch in Zukunft zunehmen wird. Die Branche hat in den letzten zehn Jahren bewiesen, dass die Verlagerung auch bei stark degressiven Betriebsbeiträgen fortgesetzt wurde. Im Jahre 2011 betrugen die Fördermittel noch 173 Franken pro Sendung. Im Jahre 2018 waren wir bei 116 Franken, und die Branche schätzt, dass dieser Beitrag 2030 noch 45 Franken pro Sendung ausmachen wird.

Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP hat grosses Verständnis für das Anliegen der verladenden Wirtschaft und ist bereit, die Güterverlagerung auf die Schiene mit zusätzlichen 295 Millionen Franken zu unterstützen. Damit



wird der unbegleitete kombinierte Verkehr durch die Alpen bis 2030 finanziell unterstützt. Mit der zusätzlichen Abgeltung wird die Verlagerung weiterhin vorangetrieben. Zudem wird mit der Verlängerung des Zahlungsrahmens die Planungs- und Investitionssicherheit für die Branche gewährleistet. Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP ist klar der Meinung, dass wir nicht riskieren dürfen, dass bis 2030 eine teilweise Transit-Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse stattfindet und dass das Wachstum des Nord-Süd-Transits vorwiegend auf der Strasse stattfindet. Schliesslich belasten alpenquerende Lastwagenfahrten nicht nur die Alpen, sondern auch das Autobahnnetz in der Schweiz.

Wir unterstützen auch die Kommissionsmotion für einen Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke. Der Bundesrat wird darin beauftragt, mit Frankreich und Belgien einen solchen Vertrag abzuschliessen. Die aktuelle Infrastruktur mit nur einer Zulaufstrecke für den Schienengüterverkehr durch Deutschland ist bekanntlich mit Risiken belastet. So soll eine Alternativroute für den Güterverkehr durch Frankreich und Belgien vorangetrieben werden.

Namens der Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP empfehle ich Ihnen, vom Verlagerungsbericht Kenntnis zu nehmen und der Erhöhung sowie der Laufzeitverlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs zuzustimmen.

AB 2020 N 250 / BO 2020 N 250

**Klopfenstein Broggini** Delphine (G, GE): C'est un moment fort attendu. Il y a 26 ans, la population suisse votait l'initiative des Alpes, lancée par un petit cercle de montagnards et montagnardes, que l'on peut pleinement remercier ici. C'était en 1994. En acceptant cette initiative, la Suisse s'était engagée à réduire le nombre de poids lourds qui transitent par les Alpes.

Aujourd'hui, après 20 ans de travaux et un investissement de plus de 20 milliards de francs, nous posons enfin les dernières traverses de la NLFA, la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. Ceci a été possible grâce à la contribution d'exploitation sur une plus longue durée, à l'abaissement du prix du sillon, à un renforcement de la redevance sur le trafic des poids lourds et à une augmentation des contrôles de camions, notamment à Giornico au Saint-Gothard Sud. Et cette mesure est très importante!

Pour la petite histoire, la semaine dernière encore, la police cantonale du canton d'Uri publiait les chiffres du centre fédéral de contrôle. Le résultat est très clair: un camion sur trois ne respecte pas les normes – sur un échantillon de 17 000 camions contrôlés –, et pour 773 d'entre eux, ce sont les freins qui posent problème. On assiste là, en effet, à un souci de sécurité et, évidemment, aussi de pollution.

On peut se réjouir, certes! Nous avons le Lötschberg, nous avons le Gothard, bien au-delà du Ceneri. Mais la Suisse est encore loin de l'objectif visé, qui est celui de protéger les Alpes durablement des effets négatifs du trafic de transit routier. Si 70 pour cent des marchandises transportées par les Alpes circulent par le rail, 63 pour cent du transport de marchandises – en moyenne, sur l'ensemble du territoire suisse – passe encore par la route, avec une hausse marquée l'année passée. L'effet de ce trafic de camions est lourd de conséquences sur l'ensemble du pays, touchant autant la plaine et ses agglomérations que la profondeur des glaciers.

Dans les Alpes, plusieurs écueils subsistent encore. C'est le cas notamment du col du Simplon, qui est encore trop largement emprunté par des camions transitant entre l'Italie et la Suisse et transportant pour certains des marchandises dangereuses. A préciser que le col du Simplon est le seul passage alpin qui ne soit pas encore soumis à des contrôles. La Confédération et les CFF ont une responsabilité concernant ce dossier.

Si, aujourd'hui, nous travaillons sur le transfert des marchandises de la route vers le rail – et nous avons bien sûr raison de le faire, et je me réjouis que la majorité soit de ce même avis –, nous devons aussi nous questionner sur un trafic de marchandises en permanente augmentation, qui a plus que doublé ces 40 dernières années.

C'est aussi le fruit d'une économie toujours plus délocalisée. Le développement des ports au Sud, la volonté affichée de la Chine d'intensifier ses exportations vers l'Europe sont autant de raisons, même si la crise sanitaire d'aujourd'hui apportera peut-être du changement. C'est bien sûr aussi le fruit d'une société toujours plus consommatrice, loin de répondre à l'urgence climatique.

Alors oui, bien sûr, acceptons aujourd'hui cette proposition et restons mobilisés sur la thématique, car l'objectif de l'initiative des Alpes n'est pas encore atteint.

**Trede** Aline (G, BE): Wir haben bereits viel über diese drei Vorlagen gesprochen. Ich möchte gerne den Fokus auf die Alpen-Initiative legen. Das Volk hat diese Initiative vor 26 Jahren angenommen, und wir haben bis heute ihr Ziel nicht erreicht. Die Initiative legt die Zahl der LKW, welche die Alpen überqueren dürfen, auf 650 000 fest. Heute sind es immer noch über 900 000 Fahrten. Wir haben also zwanzig Jahre später – 20 Milliarden Franken



später – immer noch 900 000 LKW, welche die Alpen queren. Der Bund geht davon aus, dass es heute 800 000 LKW mehr wären, welche die Alpen queren würden, wenn wir nicht diese Massnahmen getroffen hätten. Wir können hier also auch einmal die Rechnung in den Raum stellen: 20 Milliarden Franken und 800 000 Fahrten weniger. Ist es wirklich der richtige Weg, den wir eingeschlagen haben?

Es wurden aber Verbesserungen gemacht. Wir sehen auch, dass es mit der Anzahl Fahrten wirklich runtergeht. Wir haben den Verlagerungsbericht zur Kenntnis genommen. Er ist sehr gut, sehr detailliert. Ich würde Ihnen empfehlen, ihn auch zu lesen.

Wir haben verschiedene Massnahmen ergriffen. Wir haben mit der Verlängerung der Befristung der Betriebsbeiträge, mit tiefen Trassenpreisen für die Bahn, mit höheren Schwerverkehrsabgaben und mit erhöhten LKW-Kontrollen gearbeitet. Es ist eben nicht nur eine ökologische Frage – das ist es auf jeden Fall –, sondern auch eine Sicherheitsfrage. Letzte Woche hat die Kantonspolizei Uri ihre Kontrollstatistik öffentlich gemacht. Es wurden 17 098 LKW kontrolliert, die Stichprobe ist also sehr gross. Dabei wurden 9729 Verkehrsregelverstösse festgestellt. Bei über der Hälfte der kontrollierten LKW wurde also ein Verkehrsregelverstoß gemeldet. Das ist auch eine Sicherheitsfrage. Ich denke, das können wir nicht so auf uns sitzenlassen. Ist das der richtige Weg? Ich weiss, dass das heute nicht die Diskussion ist, weil wir über den Zahlungsrahmen sprechen, aber ich finde doch, dass wir die ganze Alpentransitbörse nicht einfach unter den Teppich kehren dürfen, indem wir nicht mehr darüber diskutieren. Die Alpen gehören zur Schweiz wie der Käse. Ob es im Käse Löcher hat oder nicht, kann man gut finden oder nicht – das ist Geschmackssache. Hingegen sind wir uns alle einig, dass die Alpen nicht noch mehr durchlöchert werden und nicht immer noch mehr Autos und LKW darüberfahren sollen. Die Alpen sind schützenswert, und der alpenquerende Verkehr ist ein Sicherheitsproblem und ein ökologisches Problem.

Wir sind uns in der KVF grundsätzlich einig – das haben wir bereits gehört –, dass wir diesen Zahlungsrahmen heute erhöhen und damit Ja sagen, noch mehr Zeit und noch mehr Geld zu geben, weil es uns wichtig ist und weil wir mit der Volksabstimmung von 1994 vom Volk einen Auftrag erhalten haben. Es gibt unserer Ansicht nach weiterhin sehr viel zu tun, weshalb wir ein kritisches Auge darauf werfen. Wir helfen heute natürlich mit, damit wir diese getätigten Investitionen machen können und damit wir die Projekte, die bereits geplant wurden, noch zu Ende bringen können.

Wir werden auch die Motion zum Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke der KVF-N annehmen. Wir haben in der Kommission eine sehr gute Diskussion darüber geführt und eine grosse Mehrheit dafür gehabt. Ich glaube wirklich, dass hier die Diskussion darüber, wie wir in Zukunft weiterfahren wollen, anders geführt werden muss. Heute geht es aber darum, dass wir vor allem bei den laufenden Projekten wirklich vorwärtskommen.

Ich bitte Sie deshalb, diese beiden Vorlagen anzunehmen.

**Giezendanner Benjamin (V, AG):** Der Verlagerungsbericht für die Zeit von Juli 2017 bis Juni 2019 zeigt eine positive Tendenz auf: Erstmals konnte der alpenquerende Strassengüterverkehr die Zahl von unter 1 Million bestätigen. Es ist auch sehr imposant, dass es von den Alpenländern Europas nur die Schweiz schafft, 70 Prozent der Tonnenkilometer auf der Bahn durch die Alpen zu transportieren. Gleichwohl sollten wir diesen Bericht kritisch hinterfragen.

Der Bericht zeigt sehr schön auf, dass es im Transitverkehr die Tendenz für ein leichtes Wachstum gibt, während die Bahn im Binnenverkehr – also beim Verkehr ins und aus dem Tessin – Anteile verliert, ganz besonders beim unbegleiteten kombinierten Verkehr. Das ist nicht verwunderlich. Sie, die Tessiner Ratsmitglieder, mögen sich erinnern, dass im letzten Jahr die rollende Landstrasse von Basel nach Lugano eingestellt worden ist. Einige kombinierte Angebote sind gegenwärtig gefährdet. Wir müssen also hier ein Augenmerk darauf haben und dies beim nächsten Verlagerungsbericht kritisch hinterfragen.

Ich möchte Sie aber auch darauf aufmerksam machen, dass dieser Rat in Bälde über Motionen aus dem Ständerat betreffend alternative Antriebe diskutieren wird. Sollten Sie dort Steuererleichterungen vornehmen, wird sich die Tendenz noch weiter verstärken, sodass man wieder durch den Strassentunnel fahren wird, weil es so günstiger ist, ins Tessin zu gelangen oder aus dem Tessin in die Deutschschweiz zu fahren. Deshalb möchte ich schon heute diese Warnung

AB 2020 N 251 / BO 2020 N 251

aussprechen. Jedenfalls werden wir das zu einem späteren Zeitpunkt gemeinsam diskutieren können.

Ein Kernauftrag der Neat war es auch, die Landesversorgung des Tessins zu sichern. Das sollten wir uns auf die Fahne schreiben.

Der kombinierte Verkehr spielt dann seine Stärke aus, wenn es in Europa ein Wachstum gibt. Sie können



dem Verlagerungsbericht entnehmen, dass das Wachstum an Verkehr auch von der Schiene übernommen werden konnte, was eine abfedernde Wirkung hatte. Sollte es aber zu einer Rezession kommen, wird der gesamte Markt – das kann ich Ihnen sagen – elastisch reagieren, indem zuerst die Kapazität auf der Strasse ausgeschöpft wird, wonach es momentan aussieht.

Die SVP-Fraktion anerkennt den Finanzierungsbedarf und unterstützt den Antrag der Kommission. Wir werden diesem Beschluss zustimmen. Wir möchten aber nochmals klar festhalten, dass es nicht einfach nur darum geht, 295 Millionen Franken zu sprechen. Nein, wir müssen auch hinterfragen, wo wir effizienter werden können.

Ich werde mir erlauben, schon bald einen Vorstoss einzureichen, damit 2023 die rollende Landstrasse abgestellt wird. Diese rollende Landstrasse verbraucht unglaublich viel Geld. Sie ist mehr als doppelt so teuer wie der unbegleitete kombinierte Verkehr, zumal es sich um ein Instrument aus dem letzten Jahrhundert handelt. Ich hoffe, dass Sie – zumindest die GLP, wie ich heute gehört habe – mir dann zustimmen werden.

Besinnen wir uns gleichwohl zurück, welches die Pfeiler des Bauwerks Neat waren. Martin Candinas, es war übrigens nicht Bundesrätin Leuthard, sondern Bundesrat Adolf Ogi, der dieses Bauwerk durch die Volksabstimmung gebracht hat. Er hat damals diesen Schritt gewagt.

Was aber sind die drei Pfeiler? Die drei Pfeiler sind der 4-Meter-Korridor, die 2000 Tonnen auf der Flachbahn mit nur einer Lokomotive und die Zuglänge mit 740 Metern. Nur eine Bedingung wird erfüllt sein, nämlich von der Schweiz. Nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels werden wir nämlich mit 4 Metern Eckhöhe transportieren können. Die 2000 Tonnen sind noch lange nicht erreicht. Wir werden teilweise wahrscheinlich sogar bis 2040 warten müssen. Die Zuglänge ist heute noch bei 690 Metern stipuliert.

Damals sagten wir, die Produktivitätsfortschritte der Neat sollten die Subventionen ablösen. Leider ist diese Anforderung nicht erfüllt. Deshalb stimmen wir hier nochmals kleinen Betriebsbeiträgen und Subventionen zu. Ich möchte aber auch noch auf die Kommissionsmotion betreffend die linksrheinische Linie zu sprechen kommen. Hier gelangt heute auch ein Vorstoss zur Abstimmung. Ich darf Sie an das Unglück vom 15. August 2017 in Rastatt erinnern. Als die Tunnelbohrmaschine bei Rastatt das gesamte Trasseeeinsinken liess, konnte während sieben Wochen kein kombinierter Verkehr, kein Eisenbahnverkehr mehr auf dieser Linie erfolgen. Man musste versuchen, über Stuttgart die sogenannte Gäubahn nach Singen als Redundanz zu reaktivieren, und es gab in der Landesversorgung massive Engpässe. Damals konnte man sehen, was effektiv passiert, wenn die Zulaufstrecken unterbrochen sind. Es könnte auch sein, dass wirklich ein GAU eintritt, der über lange Zeit Auswirkungen hätte, z. B. wenn bei einem Schienenunterbruch der Rhein dann auch noch Tiefwasser führen würde.

Deshalb sind auch wir der Ansicht, dass wir diesem Vorstoss zustimmen sollten. Wir sollten in Verhandlungen mit Frankreich und der EU treten. Ich hoffe, dass der unsägliche Rahmenvertrag dereinst scheitert. Dann hätten wir ja schon ein erstes Instrument, um zur EU zu gehen und zu sagen: Ihr habt nun den Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua; wir geben euch etwas, und ihr gebt uns etwas. Dafür braucht es aber Selbstsicherheit, es braucht Vertrauen im Auftreten. Ich bin aber überzeugt, dass der BAV-Direktor und die Frau Bundespräsidentin das hinkriegen, wenn der Rahmenvertrag scheitert.

Abschliessend halte ich fest: Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis. Wir stimmen der weiteren Finanzierung bis 2030 zu. Und selbstverständlich unterstützen wir auch die linksrheinische Linie über Frankreich nach Belgien.

**Sommaruga** Simonetta, Bundespräsidentin: Wir sprechen heute über die schweizerische Verlagerungspolitik, und das ist schön; sie hat mehrere Mütter und mehrere Väter, und die Einigkeit im Saal, wenn es um die schweizerische Verlagerungspolitik geht, ist einmalig. Das ist alles andere als selbstverständlich, ich kann Ihnen dies aus anderen europäischen Ländern sagen: Da kämpft man noch um jede Strecke, kämpft darum, ob, wie und warum überhaupt. Wir bei uns haben nicht nur die Instrumente, sondern auch die politische Akzeptanz.

Sie kennen die Hauptpfeiler der schweizerischen Verlagerungspolitik: Es ist die Neat, es ist die LSVA, und es ist die Bahnreform. Alle zwei Jahre berichtet Ihnen der Bundesrat im sogenannten Verlagerungsbericht über die Situation und die Fortschritte, und dieser Bericht liegt Ihnen ja jetzt über den Zeitraum Juli 2017 bis Juni 2019 vor. Er beachtet insbesondere auch die Frage der Umweltbelastung. Der Stand der Umsetzung der Verlagerungsinstrumente und der flankierenden Massnahmen wird aufgezeigt. Es ist klar ersichtlich, dass sie Wirkung zeigen; das wurde ja auch von niemandem hier bestritten. Die Entwicklungen auf der Schiene und auf der Strasse gehen weiter in die gewünschte Richtung. Wir haben allerdings Verbesserungsbedarf, dies zeigt dieser Verlagerungsbericht auch auf. Deshalb hat der Bundesrat Ihnen ein aus unserer Sicht verkehrs- und finanzpolitisch ausgewogenes Massnahmenpaket vorgeschlagen.

Vielleicht noch ein paar Kernaussagen aus dem Verlagerungsbericht, insbesondere zur Verkehrsentwicklung:



Die Zahl der Fahrten von schweren Güterfahrzeugen auf der Strasse ist im Zeitraum 2017 bis 2019 um 3,5 Prozent zurückgegangen. Wenn wir die Zahl gegenüber dem Referenzjahr 2000 anschauen, so sehen wir: Wir hatten Ende 2018 eine Reduktion von 33 Prozent. Worauf wir wirklich alle stolz sein dürfen: Der Anteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr lag Ende 2018 bei 70,5 Prozent. Noch einmal: Vergleichen Sie dies mit unseren Nachbarländern, dann sehen Sie, dass wir einen sehr hohen Bahnanteil haben. Aber noch einmal: Wir wollen noch besser werden.

Wenn wir die Umweltbelastung anschauen, dann kann man Folgendes beobachten: Die Luftschadstoffbelastung im Alpenraum geht zurück. Allerdings ist sie südlich des Alpenhauptkamms weiterhin zu hoch. Besonders die Emissionen für Stickoxide liegen entlang der A2 in der Südschweiz sowie im Raum Basel nach wie vor über den Grenzwerten. Auch wenn wir den Schienenlärm anschauen, sehen wir, dass der Schienenlärm dank der Lärmsanierung der Züge und verschiedener Massnahmen abnimmt, aber die Lärmbelastung durch den Strassengüterverkehr vor allem in den Nachtstunden weiterhin zu hoch ist. Deshalb bleibt die Lärmbelastung trotz des rückläufigen LKW-Verkehrs über die Schweizer Alpen über die Jahre hinweg weitestgehend konstant, aber eben zu hoch.

Die Neat wird mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels, auf dessen Einweihung im kommenden September wir uns alle freuen, aber auch mit dem 4-Meter-Korridor jetzt effektiv das volle Potenzial entfalten können. Mehrere von Ihnen haben es aber auch erwähnt: Wir haben bei den Zulaufstrecken Verzögerungen. Da sind verstärkte Anstrengungen erforderlich, damit eben der gesamte Nord-Süd-Schienenverkehr seine Bedingungen für einen umweltfreundlichen Schienengütertransport ausnutzen kann. Darüber diskutieren wir ja noch im Zusammenhang mit der Motion Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen.

Nun zum Massnahmenpaket, das Ihnen der Bundesrat heute vorschlägt: Es ist eine Unterstützung des Verlagerungsprozesses, die aus unserer Sicht nötig ist, um weitere Ziele im Bereich der Verlagerung zu erreichen. Erstens: Der Bundesrat erhöht die Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs mit einer Reduktion der Trassenpreise für den Güterverkehr allgemein und durch gezielte Rabatte.

Zweitens: Der Bundesrat sieht per 1. Januar 2021 die Abklassierung der Lastwagen der Euro-Kategorien 4 und 5 in die teuerste LSVA-Kategorie vor. Die Schweizer Delegation schlägt diese Abklassierung dem Gemischten Landverkehrsausschuss Schweiz-EU vor. Eine Neugewichtung der

#### AB 2020 N 252 / BO 2020 N 252

LSVA-Tarife zur langfristigen Ausrichtung der LSVA und auch zur schrittweisen Annäherung an die zulässige Obergrenze für die Phase nach 2021 prüfen wir ebenfalls, selbstverständlich auch in Zusammenarbeit mit der Branche.

Die Schwerverkehrskontrollen werden durch ein neues Schwerverkehrskontrollzentrum Gotthard Süd in Gornico intensiviert. Ich habe das Schwerverkehrskontrollzentrum beim Nordportal des Gotthardtunnels besucht. Ich muss Ihnen sagen, da wird hervorragende Arbeit geleistet. Ich glaube, auch da ist die Schweiz wirklich ein Vorbild und ein Modell für viele andere Staaten, wie man auf der einen Seite die Sicherheit auf der Strasse verbessert, auf der anderen Seite natürlich aber auch die Konkurrenz- oder die Wettbewerbsfähigkeit verbessert, indem man für gleich lange Spiesse auf Strasse und Schiene sorgt.

Der Bundesrat hat im Verlagerungsbericht auch unterstrichen, dass er die Korridorpolitik als fortgesetzte Verlagerungspolitik begreift, d. h., die internationalen oder europäischen Güterverkehrskorridore sind unabdingbar, damit wir unser Verlagerungsziel in der Schweiz erreichen können. Ich komme nachher im Zusammenhang mit Ihrer Kommissionsmotion noch darauf zurück.

Ein weiterer Punkt: Wir arbeiten intensiv an einer Qualitätsoffensive, die Schweiz ist hier sehr aktiv. Es geht vor allem um die Verbesserung der Pünktlichkeit. Wie Sie wissen, ist es ein zentraler Faktor für die Verlagerung, dass die Pünktlichkeit gewährleistet ist. In Zusammenarbeit mit anderen europäischen Staaten ist die Schweiz hier sehr daran, die Qualität intensiv zu pushen und mit einer Qualitäts-Charta alle Akteure zu verpflichten, sich für eine Verbesserung der Qualität einzusetzen.

Ich komme zur Verlängerung des Zahlungsrahmenkredites. Dies ist ein weiteres wichtiges Element des Massnahmenpaketes des Bundesrates für die Verlagerung. Es ist die befristete Weiterführung der Betriebsabgeltungen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr um weitere drei Jahre bis 2026. Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat die Zweckmässigkeit und die Notwendigkeit dieser Vorlage anerkannt. Auch Ihre Kommission will eine Verlängerung der Betriebsabgeltungen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr. Es geht also inhaltlich nicht mehr darum, ob man diese Betriebsabgeltungen verlängern will, sondern darum, wie, wie lange und in welchem Umfang. Der Bundesrat schlägt Ihnen eine Verlängerung um drei Jahre bis 2026 und eine Erhöhung um 90 Millionen Franken vor, das heisst zusätzlich 30 Millionen Franken pro Jahr. Damit nimmt der Bundesrat auch die Branche in die Pflicht. Sie soll trotz den nicht optimalen Produktionsbedingungen auch



selber einen Beitrag zur weiteren Effizienzverbesserung und einer weiteren Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit leisten.

Ihre Kommission hat etwas grosszügiger kalkuliert – ich sage jetzt nicht, sie habe die Spendierhosen angezogen – und stellt den Antrag, den Zahlungsrahmen bis 2030 zu verlängern und um insgesamt 385 Millionen Franken aufzustocken. Ich muss Ihnen sagen: Sie wissen ja, ich bin eine überzeugte Befürworterin der Verlagerungspolitik, aber diese Maximalvariante erscheint dem Bundesrat als zu weitgehend. Die grossen Herausforderungen wie zum Beispiel die ungenügende Qualität wegen fehlender Pünktlichkeit kann man nicht nur mit höheren Betriebsbeiträgen überwinden; deshalb habe ich vorhin die Qualitätsinitiative erwähnt. Hier steht auch die Branche in der Pflicht, weil diese Probleme zu einem Teil doch auch hausgemacht sind. Der Bundesrat ist der Meinung, dass wir mit seinem Vorschlag die Branche unterstützen. Wir können aber auch verlangen, dass sich die verschiedenen Akteure dort, wo man mit Geld allein keine Verbesserung hinkriegt, ebenfalls anstrengen.

Das Ziel der Subvention des unbegleiteten kombinierten Schienengüterverkehrs ist und bleibt, dass die Zahl der alpenquerenden Fahrten auf der Strasse reduziert wird. Es geht aber nicht darum, die Menge im alpenquerenden kombinierten Schienengüterverkehr via Schweiz zu maximieren. Vielleicht wünscht sich das die Branche. Es gilt auch, die Mitnahmeeffekte von Subventionen und Fehlanreize zu vermeiden, weshalb der Bundesrat der Meinung ist, dass wir mit dem Zahlungsrahmen, wie er ihn vorschlägt, für die nächsten Jahre gut aufgestellt sind. Wir würden Ihnen darum beliebt machen, den Bundesrat hier zu unterstützen, auch wenn ich mir bewusst bin, dass es für den Bundesrat nicht ganz einfach ist, sich gegen eine geschlossene KVF durchzusetzen. Nun, ich habe es trotzdem einmal versucht.

Ich komme zur Motion 20.3003 Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen: Mit diesem Vorstoss soll der Bundesrat beauftragt werden, unverzüglich politisch aktiv zu werden und mittels eines Staatsvertrags mit Frankreich und Belgien eine leistungsfähige linksrheinische Alternativroute als Zubringer zur Neat zu realisieren. Ich muss Ihnen sagen, dass selbstverständlich auch der Bundesrat mit einer gewissen Beunruhigung – ich kann auch sagen mit einer gewissen Verärgerung – beobachtet, dass der Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland Verspätung hat. Hier gibt es überhaupt nichts zu beschönigen. Deutschland hat fünfzehn Jahre Verspätung. Das wirkt sich natürlich auch auf die Schweiz und unsere Verlagerungspolitik aus.

Der Bundesrat war aber nicht untätig: Meine Vorgängerin hat in Deutschland immer wieder vorgesprochen, und ich habe im letzten Frühling auf einer meiner ersten Auslandsreisen nach Deutschland mit dem Verkehrsminister eine ministerielle Vereinbarung unterzeichnet, in welcher sich Deutschland verpflichtet, jetzt betriebliche Massnahmen zu ergreifen, die eine Verbesserung der Situation bringen. Ich denke nicht, dass sich die fünfzehn Jahre einfach innerhalb von zwei Jahren aufholen lassen, aber wir wollen bessere Redundanzen haben und gleichzeitig dort, wo es betrieblich bereits möglich ist, rasch Verbesserungen vornehmen. Das haben wir in dieser ministeriellen Vereinbarung beidseitig, d. h. seitens Deutschlands und der Schweiz, festgehalten.

Die Frage, inwiefern sich diese linksrheinische Zulaufstrecke verwirklichen lässt: Ich kann Ihnen versichern, und deshalb ist der Bundesrat ja auch bereit, die Motion anzunehmen, dass der Bundesrat alles daransetzen wird, die Verbesserungen für die Schweizer Verlagerungspolitik und für die ganze Korridorpolitik allenfalls auf dieser alternativen Route zu erreichen. Man muss sich allerdings bewusst sein – einfach, um Ihnen keine falschen Hoffnungen zu machen –, dass diese linksrheinische Strecke für Frankreich keine strategisch vorrangige Strecke ist. In Frankreich gibt es andere Strecken, die aus französischer Sicht von grösserer strategischer Bedeutung sind. Es wird also darum gehen, Frankreich zu überzeugen, dass es auch in seinem Interesse sein kann, zusammen mit Belgien diese Strecke so vorzusehen.

Damit Sie das auch von mir gehört haben, noch dies – nachdem es schon andere, beispielsweise der Kommissionssprecher, gesagt haben, was ich begrüsse -: Es kann dann sein, dass sich die Schweiz dort auch engagieren muss. Wir haben das andernorts gesehen. Unter Umständen muss die Schweiz auch finanziell zeigen, dass sie hier ein enormes Interesse hat, auch wenn das letztlich im Interesse von ganz Europa ist. Wir werden zeigen müssen, dass wir allenfalls auch bereit sind, uns finanziell zu engagieren. Wir werden das sicherlich nicht so anbieten. Aber ich wollte, dass Sie das schon einmal gehört haben. Jedenfalls soll es von unserer Seite nicht an Engagement und Aktivwerden fehlen.

Ich habe bereits etwas zu Deutschland gesagt, wonach wir dort mit dieser ministeriellen Erklärung weiterhin Druck machen. Immerhin konnten wir jetzt betriebliche Massnahmen aufgleisen, die zu einer Verbesserung führen. Wir werden Sie und Ihre Kommission sicher auf dem Laufenden halten.

Abschliessend noch eine Bemerkung: Es ist nicht so, dass man mit einem Staatsvertrag immer schneller am Ziel ist. Es ist auch nicht so, dass man ohne Staatsvertrag nicht ans Ziel kommen kann. Aber das Wichtigste ist, dass wir das Ziel erreichen, da haben wir keine Differenzen. Der Bundesrat wird sich hier mit Volldampf einsetzen. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.



**Hurter** Thomas (V, SH): Frau Bundespräsidentin, ich komme ja aus einer Region, die von Staatsverträgen ein Lied singen könnte, konkret vom Staatsvertrag von 1996 mit Deutschland. Sie wissen, um welche Strecke es geht: die Gäubahn von Zürich nach Stuttgart. Der Vertrag besteht seit 24 Jahren und ist bis heute nicht umgesetzt worden.

AB 2020 N 253 / BO 2020 N 253

Welche Massnahmen wollen Sie ergreifen, damit dieser Staatsvertrag linksrheinisch ein Erfolg wird? Gibt es andere Massnahmen?

**Sommaruga** Simonetta, Bundespräsidentin: Ich habe es Ihnen soeben gesagt, Herr Hurter: Ein Staatsvertrag ist natürlich ein wichtiges Instrument, das dafür sorgt, dass Staaten ihre gegenseitigen Verpflichtungen einhalten müssen. Es ist aber per se keine Garantie, dass das dann tatsächlich auch funktioniert; Sie haben jetzt gerade auch ein Beispiel erwähnt. Deshalb haben wir in der ministeriellen Erklärung vom letzten Mai mit dem Verkehrsministerium von Deutschland abgemacht, dass wir jetzt einmal sofort schauen, was betrieblich zu tun ist, auch auf der Strecke Stuttgart-Zürich, um eben dort mit dem weiterzukommen, was rasch umsetzbar ist und wofür man nicht wieder zuerst eine ganze Maschinerie in Gang setzen muss.

Ein zweiter Punkt, das habe ich auch erwähnt, ist, dass man sich halt manchmal, wenn man Interessen umsetzen will, unter Umständen auch finanziell engagieren muss. Der Kommissionssprecher hat es erwähnt: Andere Staaten haben das bei uns auch schon gemacht, und wir haben das bei anderen auch schon gemacht. Wir wollen das, ich sage mal, nicht per se von Anfang an ausschliessen, denn wir haben ein Ziel, und das wollen wir erreichen.

**Giezendanner** Benjamin (V, AG): Frau Bundespräsidentin, sind Sie bereit, die Taschen der Spendierhose zu schliessen, wenn sich herausstellen sollte, dass die rollende Landstrasse von Freiburg nach Novara ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis hat als der unbegleitete kombinierte Verkehr durch die Schweiz? Würden Sie in diesem Fall sagen, dass wir die Rola abstellen?

**Sommaruga** Simonetta, Bundespräsidentin: Danke für Ihre Frage, Herr Giezendanner. Die Spendierhosen haben heute Sie an. Zur rollenden Landstrasse kann ich Ihnen Folgendes sagen: Wir prüfen das sehr ernsthaft, und wir schauen am Schluss sicher an, was hier zu tun ist. Wir sind übrigens bereits daran. Sie werden ja, wie ich heute gehört habe, noch einen Vorstoss einreichen. Dann werden wir das sicher noch in diesem Zusammenhang anschauen. Das ist aber absolut auf unserem Radar.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*  
*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

## **Bundesbeschluss über eine Erhöhung und Laufzeitverlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs**

### **Arrêté fédéral portant augmentation et prorogation du plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes**

*Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*



**Art. 1**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

... Zahlungsrahmen wird auf 2060 Millionen Franken erhöht. Die Laufzeit wird bis Ende 2030 verlängert.

*Abs. 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 1**

*Al. 1*

...est porté à 2060 millions de francs. Il est prolongé jusqu'à fin 2030.

*Al. 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Le Conseil fédéral maintient sa proposition.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.064/20158)

Für den Antrag der Kommission ... 183 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 7 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 19.064/20156)

Für Annahme der Ausgabe ... 184 Stimmen

Dagegen ... 9 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 19.064/20157)

Für Annahme des Entwurfes ... 184 Stimmen

Dagegen ... 8 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Je souhaite un joyeux anniversaire à Mme Ada Marra! Vous êtes priés de ne pas l'embrasser. (*Applaudissements*)