

Rieder Beat (M-CEB, VS), für die Kommission: Zur Ausgangslage: Das Enteignungsgesetz ist in der Differenzbereinigung. Es besteht nur noch eine einzige, letzte Differenz zwischen Ständerat und Nationalrat, nachdem sich der Nationalrat am 10. März 2020 – also vor Covid-19 – eigentlich in allen wichtigen Fragen unserem Rat angeschlossen hat. So hat sich der Nationalrat mit 115 zu 75 Stimmen bei 3 Enthaltungen insbesondere für eine erhöhte Entschädigung für landwirtschaftliches Kulturland ausgesprochen. Das war die hauptsächlich strittige Frage in dieser Debatte.

Die nun verbleibende Differenz betrifft die Frage der Amtsdauer der Mitglieder der eidgenössischen Schätzungscommissionen. Der Nationalrat spricht sich einstimmig noch einmal dafür aus, sich in diesem Punkt am Modell der Mitglieder der eidgenössischen Gerichte zu orientieren. Bislang hielt unsere Kommission an der Fassung des Bundesrates fest. Der Bundesrat hat sich in Artikel 59 Absatz 3, bei dieser Differenz, welche Sie auf Seite 3 der Fahne finden, bislang am Modell der ausserparlamentarischen Kommissionen orientiert. Der Nationalrat hat sich in dieser Frage immer am Modell der Fachgerichte orientiert, welche diese Altersbeschränkungen auch kennen.

Bezüglich der Bestimmungen für Ausstand, Amtsenthebung, Sorgfaltspflicht und Unabhängigkeit wurde das Enteignungsgesetz ebenfalls an das Modell der eidgenössischen Gerichte angepasst. Es ist daher nur logisch und konsequent, diese letzte Differenz auch noch zu bereinigen und hier dem Nationalrat entgegenzukommen.

Ihre Kommission hat an ihrer Sitzung vom 12. März 2020 diese Geschichte bereits vorberaten und beantragt Ihnen mit 10 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, in Artikel 59 Absatz 3 dem Nationalrat zu folgen. Es besteht, meiner Kenntnis nach, keine Minderheit.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Der Bundesrat kann sich Ihrer Kommission und damit auch dem Nationalrat anschliessen, und damit wäre die letzte Differenz bereinigt.

Angenommen – Adopté

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Das Geschäft ist damit bereit für die Schlussabstimmung.

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

Zweitrat – Deuxième Conseil

Nationalrat/Conseil national 10.03.20 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Fortsetzung – Suite)

20.3003

Motion KVF-N. Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke

Motion CTT-N. Accord international au sujet de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin

Nationalrat/Conseil national 10.03.20
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20
 Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Fortsetzung – Suite)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Wir führen eine allgemeine Debatte zu den drei Geschäften durch.

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Ich erlaube mir, über sämtliche drei Vorlagen gleichzeitig zu orientieren. So ist es ja in der Behandlung der Geschäfte eigentlich auch vorgesehen.

Zuerst zum Verlagerungsbericht: Die Kommission hat sich mit dem Verlagerungsbericht 2019 auseinandergesetzt und sich vom Bundesrat über den aktuellen Stand, die bisherige Entwicklung sowie die künftigen Herausforderungen der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene informieren lassen. Sie kennen die Vorgaben: Insbesondere gemäss Artikel 84 der Bundesverfassung sowie Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes muss zum Schutz des Alpengebietes vor den negativen Folgen des Transitverkehrs der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfolgen. Innert zwei Jahren nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels dürfen höchstens noch 650 000 Transittfahrten schwerer Güterfahrzeuge pro Jahr erfolgen. Nach der Annahme der Alpen-Initiative 1994 konnte das Wachstum des Güterverkehrs auf der Strasse im Jahr 2000 erstmals gebremst werden. Dank dem Bau der Neat, der Einführung der LSVA, der Liberalisierung im Güterverkehr sowie zusätzlichen Verbilligungsmassnahmen für den alpenquerenden Schienengüterverkehr konnte der Güterverkehr auf der Strasse seither kontinuierlich gesenkt 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, letztes Jahr fuhrten nochmals weniger, nämlich 898 000 Lastwagen und Sattelschlepper durch die Schweizer Alpen. Das sind rund 500 000 Lastwagen weniger als im Jahr 2000.

20.017

Verkehrsverlagerung. Bericht 2019

Transfert du trafic. Rapport 2019

Zweitrat – Deuxième Conseil

Nationalrat/Conseil national 10.03.20 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Fortsetzung – Suite)

Im internationalen Vergleich ist die Transitachse durch die Schweiz im Übrigen die einzige, auf welcher der Strassen-güterverkehr zurückgegangen ist. Es fehlt auf den übrigen Transitachsen an sich ergänzenden Massnahmen auf Schiene und Strasse. So gibt es im mitteleuropäischen Raum keine Bahnalternative in Richtung Italien, weshalb beispielsweise am Brenner die Anzahl der Fahrten auf der Strasse stark wächst. Bei uns hingegen betrug 2018 der Anteil der Schiene 70,5 Prozent. Zum Vergleich: In Österreich, am Brenner, sind es lediglich 27,9 Prozent und in Frankreich – durch den Mont-Cenis-Tunnel – sogar lediglich 13,7 Prozent. Unter diesen Umständen und im Bewusstsein, dass das gesetzliche Ziel nicht erreicht worden ist, hat Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen den neuesten Verlagerungsbericht positiv zur Kenntnis genommen.

Ich komme zum zweiten Teil, zum Zahlungsrahmen. Die Kommission ist denn auch gewillt, weitergehende Massnahmen zur Erreichung des Verlagerungsziels beschliessen zu lassen. Der Bundesrat beantragt mit Botschaft vom 13. November 2019, 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. Damit würde die durchschnittliche Abgeltung pro Sendung im unbegleiteten kombinierten Verkehr um über 70 Prozent gesenkt. Der aktuelle Zahlungsrahmen von 1,675 Milliarden Franken umfasst die Betriebsabgeltungen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr für die Jahre 2011 bis 2023 und für den begleiteten kombinierten Verkehr, die sogenannte rollende Landstrasse (Rola), bis 2018. Seit 2019 erfolgt die Förderung der Rola ausserhalb dieses Zahlungsrahmens. Der Bundesrat wird die Weiterentwicklung der Rola, so ist es zugesagt, vertieft analysieren und uns zusammen mit dem Verlagerungsbericht 2021 diesbezügliche Anträge unterbreiten.

Der Nationalrat hat als Erstrat eine Erhöhung des Zahlungsrahmens vorgenommen. Er geht damit über den Antrag des Bundesrates hinaus. Der Nationalrat verweist dabei auf den Verlagerungsbericht. Darin wird ausgeführt, dass das Verlagerungsziel mit den bisherigen Massnahmen allein nicht erreicht werden könne. 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: 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. Es handelt sich also ausschliesslich um exogene Faktoren, die zur Verfehlung des Verlagerungsziels führen. Solange das die Schweiz umgebende europäische Netz noch nicht den Korridor-Standard der Neat erfüllt, könnte, das ist bereits absehbar, eine Rückverlagerung auf die Strasse anstatt die Weiterführung der seit Jahren kontinuierlich erfolgenden Erhöhung des Bahnanteils am Modal Split erfolgen.

Die Kommission ist daher einstimmig dem Beschluss des Nationalrates gefolgt, wonach in Artikel 1 des Bundesbeschlusses der Zahlungsrahmen um 295 Millionen Franken zu erhöhen und seine Laufzeit um vier Jahre zu verlängern sei. Die zusätzlichen Mittel sollen für eine Aufstockung in den Jahren 2024 bis 2026, dem vom Bundesrat vorgesehenen Verlängerungszeitraum, sowie für die zusätzlichen vier Jahre, also bis 2030, verwendet werden. Diese Finanzmittel werden wie bisher der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet, da es sich um den kombinierten Verkehr handelt.

Ich komme zum dritten Teil, zur Motion 20.3003 der KVF-N, "Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke". Die KVF-S hat ebenfalls einstimmig beschlossen, die von der Schwesterkommission eingereichte und vom Nationalrat angenommene Motion zur Annahme zu empfehlen. Sie verpflichtet den Bundesrat, mittels eines Staatsvertrags mit Frankreich und Belgien eine linksrheinische Alternativroute für den Güterverkehr voranzutreiben. Es geht damit also dar-

um, dass sich der Bundesrat um den Abschluss eines solchen Staatsvertrags bemühen soll. 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 Zulaufstrecke in Deutschland abzufedern. Deutschland geht nicht vor 2040 von einem Kapazitätsausbau auf "seiner" Strecke aus.

Wir bitten Sie, auch diesem Antrag Ihrer Kommission zu folgen und der Motion zuzustimmen.

Zusammenfassend bitte ich namens der vorberatenden Kommission gemäss den Beschlüssen des Nationalrates um Kenntnissnahme des Verlagerungsberichtes, um die Zustimmung zum Zahlungsrahmen sowie um Annahme der Motion der KVF-N.

Engler Stefan (M-CEB, GR): Der Kommissionssprecher hat es ausgeführt, und er hat zweifellos recht: Dank der Annahme der Alpen-Initiative konnte eine wesentliche Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen von der Strasse auf die Schiene erzielt werden. Auch der Marktanteil der Schiene von 70 Prozent darf sich im Vergleich mit dem Ausland sehen lassen. Allerdings wurde das Ziel der jährlichen Senkung auf maximal 650 000 LKW-Fahrten nicht erreicht.

Ich möchte zwei, drei Überlegungen zu jenen des Kommissionssprechers hinzufügen, dann vor allem auch kurz die Auswirkungen der Covid-19-Krise auf den alpenquerenden Güterverkehr beleuchten und in diesem Zusammenhang der Bundespräsidentin eine Frage stellen.

Es wurde gesagt: Viele Gründe, auch exogene Faktoren, die wir nicht beeinflussen können, werden es uns schwierig machen, das Verlagerungsziel und vor allem auch die grösstmögliche Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsverlagerung zu erreichen. Ein Grund dafür ist die Wettbewerbssituation mit der Strasse. Der schienengebundene Güterverkehr kann seine Preise am Markt nicht erhöhen; zu sehr steht man unter dem Preisdruck der Strasse. Ich spreche vor allem die niedrigen Löhne an, welche den Transport auf der Strasse begünstigen.

Ein weiterer Grund liegt bei den Produktivitätspotenzialen des Gotthard-Basistunnels, des Ceneri-Basistunnels, aber auch des 4-Meter-Korridors, die nicht vollständig ausgeschöpft werden können. Der Grund liegt in den Zulaufstrecken, die bis mindestens 2030 nicht zur Verfügung stehen werden. Damit ist die Eigenwirtschaftlichkeit des Güterverkehrs durch die Alpen mindestens bis zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, und die Akteure benötigen auch in Zukunft Betriebsbeiträge. Die ganzen internationalen Abhängigkeiten, die wir zu beachten haben, führen auch nicht dazu, dass wir ganz schnell grössere Fortschritte machen können. Deutschland und Italien wurden angesprochen, man wartet dort auf den entsprechenden Ausbau der Infrastruktur. Schliesslich ist auch die Qualität des alpenquerenden Güterverkehrs vielfach ungenügend, da wird sich die Branche auch einige Fragen stellen lassen müssen. Auch Fragen wie die verbindliche Trassenplanung, die Baustellenkoordination und die Beschleunigung bei den Grenzübertritten zwischen den Ländern schränken die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs massiv ein. Wenn es nicht möglich ist, dass die Länder des Nord-Süd-Korridors in dieser Frage enger zusammenarbeiten, werden wir das Thema Jahr für Jahr vor uns herschieben und uns damit begnügen müssen, das Ziel nicht erreichen zu können.

Deshalb ist die Motion des Nationalrates, welche zusätzlich eine linksrheinische Güterstrecke via Frankreich einführen möchte, unbedingt zu unterstützen. Damit könnte man den Engpass über Deutschland vermeiden und bei Unterbrüchen auf dem Korridor eine Redundanz schaffen. Ich glaube, auch der Kundenfokus auf dem Korridor Rotterdam-Genua müsste von allen Akteuren noch verstärkt werden.

Jetzt aber meine Frage an die Bundespräsidentin im Zusammenhang mit Covid-19: Ausserhalb dieser allgemeinen Herausforderungen der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene belasten zurzeit die Auswirkungen von Covid-19 die

Güterbranche beträchtlich. Die Ertragseinbrüche sowohl im unbegleiteten kombinierten Verkehr als auch auf der rollenden Landstrasse sind hoch und sogar existenzgefährdend. Wenn der Bund im Rahmen des Unterstützungspakets für den öffentlichen Verkehr, bei dem es vor allem um den öffentlichen Regionalverkehr und den inländischen Güterverkehr gehen wird, nicht auch den alpenquerenden Güterverkehr unterstützt, riskieren wir, dass die Verlagerungspolitik der Schweiz nachhaltig und auf Dauer geschwächt wird. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn Unternehmungen, die heute den unbegleiteten kombinierten Verkehr und die rollende Landstrasse anbieten, das nicht mehr leisten können, weil sie in finanzielle Bedrängnis geraten. Ist vorgesehen, dass im Rahmen der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs auch der alpenquerende Güterverkehr davon profitieren kann? Wenn nicht, dann werden wir beim nächsten Verlagerungsbericht mit anderen Zahlen konfrontiert und uns andere Massnahmen überlegen müssen.

Français Olivier (RL, VD): Si je me permets d'intervenir, c'est qu'aujourd'hui, avec ce rapport, on se glorifie du succès de l'opération et de la diminution du trafic à travers les Alpes, qui est passé de 1,2 million à 940 000 et bientôt 900 000 trajets transalpins de poids lourds par an. On constate une diminution assez importante du trafic lourd à travers les Alpes, non seulement dans notre pays mais de manière globale. La Suisse, en particulier, a pris le taureau par les cornes – c'est le moins que l'on puisse dire – et a initié des travaux très, très conséquents dont on voit aujourd'hui les effets.

Depuis 20 à 25 ans, on s'est focalisé quasiment exclusivement sur l'axe nord-sud. Il y a quelque chose d'intéressant dans les propos qui sont tenus, c'est qu'on veut doubler la ligne sur la rive gauche du Rhin – c'est une bonne chose. Je pense que c'est une bonne chose, parce que cela permettra, depuis le port du Nord, d'augmenter le flux de trafic. Mais on occulte tout le temps, systématiquement, l'axe est-ouest, alors même que la base de la réflexion porte sur une diminution du trafic poids lourds routier. Si je me permets d'intervenir à ce sujet, c'est pour rappeler qu'on doit constamment améliorer sur notre réseau intérieur le trafic marchandises est-ouest, mais on doit aussi améliorer les liaisons transfrontalières. Je pense aux liaisons en direction de Munich et de l'Autriche, mais aussi en direction du bassin Rhône-Alpes. J'aimerais bien connaître les préoccupations de Mme la conseillère fédérale Sommaruga, sans que cela engage bien sûr le Conseil fédéral, et savoir quelles sont les options envisagées dans le futur quant au développement de l'axe est-ouest, plus particulièrement avec les pays voisins que sont l'Allemagne, l'Autriche et la France.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich sage es jetzt trotzdem, auch wenn vorhin gesagt wurde, man solle sich nicht zu stark rühmen. Aber ich finde, man darf mit einem gewissen guten Selbstbewusstsein sagen, dass die schweizerische Verlagerungspolitik wirklich eine Erfolgsgeschichte ist. Ich sage, dass das vor allem im internationalen Vergleich so ist. Ich glaube, wir dürfen das immer wieder so zur Kenntnis nehmen – im Wissen darum, dass wir die Ziele noch nicht erreicht haben und, wie Herr Ständerat Français soeben erwähnt hat, vielleicht auch noch andere Herausforderungen zu bewältigen haben.

Die drei Hauptpfeiler der schweizerischen Verlagerungspolitik sind ja bekanntlich die Neat, die LSVa und die Bahnreform. Der Verlagerungsbericht, den wir Ihnen alle zwei Jahre vorlegen, analysiert die Güterverkehrsentwicklung, und zwar auch im Hinblick auf die Umweltbelastung; der jetzt vorliegende Bericht tut das für den Zeitraum Juli 2017 bis Juni 2019. Es wird darin der Stand der Umsetzung der Massnahmen aufgezeigt. Noch einmal: Es ist uns wichtig, dass unsere Massnahmen Wirkung entfalten. Man kann feststellen, dass die Entwicklungen auf der Schiene und der Strasse weiterhin in die gewünschte Richtung gehen, allerdings – das ist uns absolut klar – haben wir auch weiteren Verbesserungsbedarf. Deshalb hat der Bundesrat Ihnen jetzt gleichzeitig mit dem Verlagerungsbericht ein weitreichendes, verkehrs- und finanzpolitisch ausgewogenes Massnahmenpaket vorgeschlagen – im

Wissen darum, dass wir natürlich zum einen die exogenen Faktoren haben, die wir beschränkt oder zum Teil gar nicht beeinflussen können, aber dass wir zum anderen auch bei uns noch Möglichkeiten haben.

Ich möchte nicht wiederholen, was der Kommissionssprecher gesagt hat, aber trotzdem möchte ich zum Verlagerungsbericht und zur Verkehrsentwicklung noch Folgendes sagen, ich denke, das ist wichtig: Die Zahl der Fahrten von schweren Güterfahrzeugen auf der Strasse ist in den Jahren 2017 bis 2019 um 3,5 Prozent zurückgegangen. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 wurde Ende 2018 eine Reduktion von minus 33 Prozent erreicht. Der Anteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr lag Ende 2018 bei 70,5 Prozent.

Warum habe ich vorhin gesagt, wir dürfen stolz sein? Wenn wir uns gerade mit unseren Nachbarstaaten Frankreich und Österreich vergleichen, haben wir einen sehr hohen Bahnanteil. Im Gespräch mit unseren Nachbarstaaten habe ich auch festgestellt, dass die Verlagerungspolitik in unserer Bevölkerung breit verankert ist und breit akzeptiert wird. Das ist in anderen Staaten überhaupt nicht so. Da herrscht nicht eine grundsätzlich positive Stimmung. Wenn es dort darum geht, neue Strecken zu bauen, um Verlagerungen im Güterverkehr erreichen zu können, gibt es geballten Widerstand der Bevölkerung gegen solche neuen Strecken. Das erschwert natürlich einen Ausbau. Ich glaube, wir haben das Glück, dass wir frühzeitig reagiert – das haben wir unseren Vorgängerinnen und Vorgängern zu verdanken – und natürlich auch entsprechend investiert haben. Jetzt haben wir eine sehr grosse Unterstützung und Akzeptanz in der Bevölkerung.

Ich möchte im Rahmen des Verlagerungsberichtes noch etwas zur Umwelt sagen. Die Luftschadstoffbelastung im Alpenraum geht zurück. Allerdings ist sie vor allem südlich des Alpenhauptkamms weiterhin zu hoch, besonders die Stickoxidemissionen liegen entlang der A2 in der Südschweiz und im Raum Basel nach wie vor über den Grenzwerten.

Dann komme ich noch zum Lärm: Der Schienenlärm nimmt dank der Lärmsanierung der Züge seit Jahren konstant ab. Die Lärmbelastung des Strassengüterverkehrs ist hingegen vor allem in den Nachtstunden weiterhin zu hoch. Trotz des rückläufigen LKW-Verkehrs über die Schweizer Alpen bleibt die Lärmbelastung über die Jahre hinweg konstant, nimmt also leider nicht ab. Die Neat wird mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors das Potenzial weiter entfalten können, aber – es wurde von Ihrem Kommissionssprecher und auch von Kommissionsmitgliedern erwähnt – der Ausbau der Zulaufstrecken erfolgt zeitlich verzögert. Hier sind verstärkte Anstrengungen erforderlich, damit eben der ganze Nord-Süd-Schienenkorridor tatsächlich auch funktionieren kann. Nachher sage ich noch etwas zur Motion, deren Annahme Ihre Kommission vorschlägt.

Ich habe vorhin gesagt, wir sind nicht am Ziel. Wir machen gute Fortschritte, aber wir sind nicht am Ziel. Deshalb legt Ihnen der Bundesrat ein Massnahmenpaket zur kurzfristigen Unterstützung des Verlagerungsprozesses vor. Er ergreift eben rechtzeitig Massnahmen, die zur Erreichung des Verlagerungszieles notwendig sind. Dazu gehört, dass der Bund die Trassenpreise für den Güterverkehr reduziert, allgemein und dann auch durch gezielte Rabatte ab dem 1. Januar 2021, um damit eben die Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs zu verbessern. Ferner hat der Bundesrat die Abklassierung der Euro-IV- und Euro-V-Lastwagen in die teuerste LSV-Kategorie per 1. Januar 2021 vorgesehen. Das heisst, die Schweizer Delegation schlägt dem Gemischten Landverkehrsausschuss Schweiz-EU diese Abklassierung vor. Eine Neugewichtung dieser LSVa-Tarife zur langfristigen Ausrichtung der LSVa und auch zur schrittweisen Annäherung an die zulässige Obergrenze für die Phase nach 2021 wird ebenfalls überprüft. Wir stehen da in gutem Austausch mit der Branche. Wir wollen das mit ihnen zusammen weiterentwickeln. Ich glaube, wir sind uns einig, dass wir da auch noch eine Aufgabe zu lösen haben.

Ein weiterer Punkt, welcher der Verlagerungspolitik dient, sind die Schwerverkehrskontrollen; es wurde erwähnt. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse hat auch mit der Situation auf der Strasse zu tun. Das heisst, wir wollen hier gleich lange Spiesse. Das ist das eine, das

können wir mit den Schwerverkehrskontrollen verbessern. Gleichzeitig wollen wir natürlich auch für die Sicherheit sorgen. Deshalb sieht der Bundesrat ein neues Schwerverkehrskontrollzentrum Gotthard Süd in Giornico vor. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2022 vorgesehen. Das heisst, es wird dann häufigere und gründlichere Kontrollen auf der Strasse geben. Dies ist natürlich auch ein Teil der flankierenden Massnahmen, um eben für die gleich langen Spiesse von Strasse und Schiene zu sorgen.

Der Bundesrat hat im Verlagerungsbericht unterstrichen, dass er die Korridorpolitik als fortgesetzte Verlagerungspolitik begreift; das heisst, die Integration der Neat in den europäischen Güterverkehrskorridor ist unabdingbar, um das Verlagerungsziel zu erreichen.

Ich komme jetzt noch zum Zahlungsrahmenkredit, den Sie heute beschliessen bzw. über den Sie befinden. Das ist ein weiteres wichtiges Element des Massnahmenpakets für die Verlagerung: die befristete Weiterführung der Betriebsabgeltungen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr um weitere drei Jahre. Hier ist die rollende Landstrasse nicht dabei. Der aktuelle Zahlungsrahmen, das hat der Kommissionssprecher gesagt, beläuft sich in den Jahren 2011 bis 2023 auf 1,675 Milliarden Franken.

Der Bundesrat hat die Botschaft zuhänden des Parlamentes im November des letzten Jahrs verabschiedet. Ihre KVF hat die Zweckmässigkeit und die Notwendigkeit dieser Vorlage anerkannt. Das heisst, inhaltlich geht es jetzt nicht darum, ob man diesen Zahlungsrahmen anpasst, sondern es geht um das Wie.

Der Bundesrat beantragt Ihnen eine Verlängerung von drei Jahren und eine Erhöhung um 90 Millionen Franken. Das wären also zusätzlich 30 Millionen Franken pro Jahr.

Ihre KVF stellt den Antrag, dem Beschluss des Nationalrates zu folgen. Dieser war etwas grosszügiger. Der Nationalrat und Ihre Kommission möchten den Zahlungsrahmen bis 2030 verlängern und insgesamt um 385 Millionen Franken aufstocken.

Sie wissen, dass ich eine überzeugte und vehemente Befürworterin der Verlagerungspolitik bin. Der Bundesrat ist allerdings der Meinung – das habe ich schon im Nationalrat gesagt –, dass Sie schon ein bisschen die "Spendierhosen" angezogen haben. Es ist eine Maximalvariante. Der Bundesrat ist diesbezüglich ein bisschen skeptisch. Er ist der Meinung, dass das Geld und auch die Planungssicherheit bis 2030 sicher wichtig sind. Aber was nicht fehlen darf, ist schon auch die Branche. Dort, wo die Qualität ungenügend ist, wo die Pünktlichkeit ungenügend ist, kann man das nicht einfach mit höheren Betriebsbeiträgen überwinden. Da steht wirklich auch die Branche in der Pflicht. Zum Teil sind diese Probleme nämlich hausgemacht. Das darf man nicht einfach mit viel Geld, das da jetzt eingebracht werden soll, überspielen. Ich glaube, es braucht die Planungssicherheit, das möchte der Bundesrat auch. Aber die Branche hat hier gleichwohl auch noch ein paar wichtige Aufgaben zu lösen.

In diesem Sinne ersuche ich Sie um Kenntnisnahme des Verlagerungsberichtes. Ich sage es mal so: Bitte erhöhen Sie den Zahlungsrahmen massvoll – Sie entscheiden dann, was für Sie massvoll ist. Ich habe das schon im Nationalrat versucht, aber ich konnte dort keine Mehrheit überzeugen.

Ich sage noch gerne etwas zur Motion, die die KVF-N eingereicht hat und die eine linksrheinische Alternativroute will. Der Bundesrat beantragt, diese Motion anzunehmen. Wir werden uns sehr gerne engagieren. Wir sehen in der Tat, dass das eine mögliche Alternative oder auch eine Ergänzung zur rechtsrheinischen Route ist, deren Ausbau verzögert ist und mehr Zeit braucht. Dazu noch Folgendes: Ich habe mich letztes Jahr mit dem deutschen Amtskollegen ausgesprochen, und wir haben eine Vereinbarung unterzeichnet, die jetzt immerhin zu betrieblichen Massnahmen für Verbesserungen in diesem Korridor führt. Damit haben wir Ausweichstrecken und können Umlagerungsverluste vermeiden. Da hat sich der deutsche Amtskollege jetzt auch bereit erklärt, sich zu engagieren. Aber es ist klar: Diese Bahn ist noch nicht gebaut, und deshalb ist Ihre Kommission der Meinung, dass man hier versuchen sollte, auch mit Belgien und Frankreich eine Alternative oder eine Ergänzungsrouten herauszuholen.

Die Schweiz hat sich im Rahmen der europäischen Güterverkehrszusammenarbeit auch für eine Qualitätsinitiative eingesetzt. Wir möchten also, wie ich vorhin gesagt habe, auch auf eine verbesserte Qualität setzen.

Die Motion beantragen wir zur Annahme, aber ich möchte auch keine falschen Hoffnungen wecken. Sie müssen sehen, dass es für Frankreich andere Strecken gibt, die es ebenfalls bauen oder ausbauen muss und an der es höhere strategische Interessen hat. Das muss ich hier einfach offenlegen. Das ändert aber nichts an unserem Engagement und an unserer Überzeugungskraft. Es ändert auch nichts daran, dass wir sagen, es wäre für Frankreich aus verschiedener Sicht von grossem Interesse, eine solche Route zu haben.

Ich kann Ihnen heute aber nicht garantieren, dass dies am Schluss nicht doch auch noch zu einem Beitrag der Schweiz führen würde, dass sich die Schweiz dort nicht ebenfalls engagieren würde. Wir haben das an anderen Stellen schon erlebt. Umgekehrt hat sich aber auch Italien in der Schweiz schon einmal engagiert. Ich glaube, wenn man am Schluss das Gesamtergebn und das Gesamtziel anschaut, dann wird man auch überlegen müssen, was das für die Schweiz und unsere Interessen bedeutet.

Das Engagement des Bundesrates, da können Sie sicher sein, ist vorhanden. Wir werden uns sehr engagieren, um eine solche linksrheinische Alternativroute zu bekommen. Sie ist in unserem Interesse, sie ist aber auch im gesamteuropäischen Interesse. Ich glaube, es war wichtig, dass ich Ihnen diese Voraussetzungen offen auf den Tisch gelegt habe.

Herr Ständerat Engler hat noch eine Frage zu den Folgen der Corona-Krise für den Güterverkehr gestellt. Sie – beide Räte – haben in der ausserordentlichen Session eine Motion an den Bundesrat verabschiedet, um auch die Folgekosten, die ungedeckten Kosten aus der Corona-Krise im Bereich des öffentlichen Verkehrs anzuschauen und Massnahmen zu prüfen. Dies erfolgt natürlich v. a. bezüglich des regionalen Personenverkehrs auch zusammen mit den Kantonen. In dieser Motion ist auch der Schienengüterverkehr enthalten. Das heisst, es ist bereits vorgesehen, dass wir die Situation auch im Schienengüterverkehr prüfen. Wir werden Ihnen bereits im Herbst einen Vorschlag unterbreiten können.

Sie haben ja gewünscht, dass eine solche Vorlage kommt. Darin werden eben auch Massnahmen zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs enthalten sein, bzw. sie werden jetzt geprüft. Der Bundesrat wird dann einen entsprechenden Vorschlag machen. Aber wir sind uns bewusst, dass auch der Schienengüterverkehr hohe Fixkosten aufwies und dann Ertragsseinbrüche zu verzeichnen hatte. Dies führte zu diesen ungedeckten Kosten.

Herr Ständerat Français hat noch die Situation angesprochen, dass wir immer nur vom alpenquerenden Nord-Süd- und nicht z. B. auch vom Ost-West-Schienengüterverkehr sprechen. Ich nehme das gerne entgegen. Ich bin der folgenden Überzeugung: Wir haben den alpenquerenden Schienengüterverkehr, aber wir haben daneben auch den inländischen Schienengüterverkehr, der ebenfalls ein wichtiges Anliegen ist. Ich bin da mit der Branche ebenfalls im Austausch. Ich denke in der Tat, die Ost-West-Frage und andere Verbindungen mit Nachbarstaaten müssen auch in den Fokus kommen, weil sie ebenfalls von Bedeutung sind. Allenfalls verändert sich die Bedeutung hier auch.

Die Nord-Süd-Frage ist mit der Alpen-Initiative jetzt sehr stark im Fokus gestanden. Es ist auch eine sehr wichtige Route. Aber ich nehme das sehr gerne mit, und wir werden diese Frage bei den weiteren Überlegungen zur Entwicklung der Verlagerungspolitik sicher auch gerne mitnehmen.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

20.017

Verkehrsverlagerung. Bericht 2019

Transfert du trafic. Rapport 2019

Fortsetzung – Suite

Nationalrat/Conseil national 10.03.20 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Fortsetzung – Suite)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Bericht wurde im Rahmen der allgemeinen Debatte zu den Geschäften 20.017, 19.064 und 20.3003 diskutiert.

*Vom Bericht wird Kenntnis genommen
Il est pris acte du rapport*

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

Fortsetzung – Suite

Nationalrat/Conseil national 10.03.20 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Fortsetzung – Suite)

*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, Art. 1, 2
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Berichterstatter hat sich im Rahmen der allgemeinen Debatte zu den Geschäften 20.017, 19.064 und 20.3003 zu den Anträgen der Kommission geäußert.

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 19.064/3445)
Für Annahme der Ausgabe ... 44 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise*

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 19.064/3451)
Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

20.3003

Motion KVF-N. Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke

Motion CTT-N. Accord international au sujet de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin

Fortsetzung – Suite

Nationalrat/Conseil national 10.03.20
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20
Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20 (Fortsetzung – Suite)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Vorstoss wurde im Rahmen der allgemeinen Debatte zu den Geschäften 20.017, 19.064 und 20.3003 diskutiert. Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motion.

Angenommen – Adopté

20.3008

Motion KVF-S. Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte

Motion CTT-E. Projets d'agglomération. Adaptation des périmètres

Ständerat/Conseil des Etats 03.06.20

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motion.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Bekanntlich werden über die Agglomerationsprogramme Mittel an