



22.016

Verkehrsverlagerung.

Bericht 2021

Transfert du trafic.

Rapport 2021

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.03.22 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

22.3000

Motion KVF-N.

**Weiterführung der erfolgreichen
Verlagerungspolitik und Gewährleistung
der nationalen Versorgungssicherheit
dank Ausbau des linksrheinischen
Neat-Zubringers Wörth-Strassburg**

Motion CTT-N.

**Aménager la ligne d'accès à la NLFA
Wörth-Strasbourg afin de poursuivre
la politique de transfert du trafic
et de garantir la sécurité
de l'approvisionnement de la Suisse**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.03.22

22.3001

Postulat KVF-N.

**Stärkung der Verlagerung
durch den Einsatz
von kranbaren Sattelauflegern**

Postulat CTT-N.

**Renforcer le transfert du trafic
par l'utilisation
de semi-remorques grutables**



CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.03.22

22.3013**Motion KVF-N.****Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit
des Güterverkehrskorridors
durch die Schweiz stärken****Motion CTT-N.****Renforcer l'attrait
et la compétitivité du corridor
de fret traversant la Suisse**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.03.22

Storni Bruno (S, TI), per la commissione: La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni ha preso atto del rapporto sul trasferimento del traffico 2019–2021 e ringrazia l'amministrazione per l'ottimo lavoro. Si tratta del primo rapporto presentato dopo il compimento del progetto del secolo, Alptransit, cioè dopo l'entrata in esercizio delle gallerie di base del Lötschberg nel 2007, e già in saturazione, del Gottardo nel 2018 e del Ceneri nel 2021, come pure del corridoio di quattro metri, anche nel 2021. Questa infrastruttura da 24 miliardi di franchi, che è stata realizzata in un quarto di secolo, nel 2021 ha permesso di trasportare il 75 per cento delle merci attraverso le Alpi su ferrovia. Un grande successo, un unicum a livello europeo e mondiale. Altri assi come quello austriaco sono fermi al 25 per cento.

D'altra parte con poco meno di 900 000 camion siamo ancora lontani dai 650 000 fissati come numero massimo di mezzi pesanti in transito attraverso le Alpi – quindi obiettivo chiaramente non raggiunto. Ma se vogliamo fare un'analisi generale possiamo comunque dire che il bicchiere è mezzo pieno e anche di più. I camion che oggi attraversano le Alpi sono sempre troppi ma non sono più quelli del 2000, né come numero, erano 1,4 milioni a fronte dei 900 000 camion attuali, né come fonte di inquinamento. Va detto che la metà di questi 900 000 camion è riconducibile al traffico interno e import-export, ed è su questi flussi che si dovranno sviluppare nuove misure.

Oltre alla costruzione di Alptransit la politica di trasferimento poggia sull'interazione di diverse misure: la TT-PCP, i controlli del traffico pesante, e i sussidi per il trasporto su ferrovia, sia per il trasporto combinato che per la strada viaggiante, sussidi a tempo determinato che, in parte, abbiamo già prolungato e che dovremo prolungare anche per la strada viaggiante.

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, nella seduta del 10 gennaio, ha proceduto all'audizione dei rappresentanti dell'amministrazione e dei diversi attori che operano su strada e ferrovia nel trasporto merci attraverso le Alpi, i quali hanno potuto esprimere le loro valutazioni sul rapporto portando suggestioni e proposte di miglioramento. In generale le valutazioni sono positive. Si sottolinea che la politica di trasferimento è una storia di successo, "eine Erfolgsgeschichte", non senza segnalare alcune criticità che non permettono ancora di sfruttare tutto il potenziale delle gallerie di base, in particolare il ritardo da parte tedesca nel potenziamento della linea d'accesso Basilea-Mannheim. Il sistema funzionerà solo se tutta la tratta nord-sud sarà completata. Il potenziamento Mannheim-Basilea a quattro binari arriverà solo nel 2040. Si cercano ora alternative sul lato francese del Reno per creare ridondanza e maggiore capacità.

A questo scopo la commissione presenta la mozione 22.3000, "Prosecuzione dell'efficace politica di trasferimento del traffico e garanzia della sicurezza dell'approvvigionamento nazionale grazie all'ampliamento della



linea di accesso alla NFTA Wörth-Strasburgo sulla riva sinistra del Reno". La mozione è stata accolta dalla commissione con 18 voti contro 5 e 1 astensione.

AB 2022 N 517 / BO 2022 N 517

A livello di trasporto ferroviario si è sviluppato molto bene il trasporto combinato non accompagnato, il più efficiente per il rapporto peso utile-peso lordo e per l'efficienza logistica.

Mentre è in perdita il trasporto di carri completi, la strada viaggiante, con circa 80 000 a 100 000 camion, regge ma su una sola linea, quella di Novara-Friburgo. Il Consiglio federale intende pure prolungare di 4 anni, fino al 2028, il sussidio per la strada viaggiante che doveva scadere nel 2024. Dopo però si troverà confrontato con importanti investimenti per il rinnovamento del materiale rotabile ferroviario che di fatto porteranno alla chiusura della strada viaggiante. Occorrerà lavorare affinché anche queste merci, che sono trasportate su rimorchi non gruabili e che per questo vengono accompagnate dalla motrice e dall'autista, passino su rimorchi gruabili e vengano poi trattate come traffico combinato non accompagnato.

Per questo motivo la commissione ha elaborato il postulato 22.3001, "Potenziare il trasferimento del traffico utilizzando semirimorchi caricabili con gru". Si chiede al Consiglio federale di verificare se l'effetto del trasferimento della strada viaggiante può essere compensato, dopo il suo abbandono previsto a fine 2028, da una limitazione dei semirimorchi non caricabili con gru nel traffico di transito transalpino. Il postulato è stato accolto con 12 voti contro 10 e 2 astensioni.

Rimane chiaramente aperto il problema del traffico merci con singoli vagoni o a carri completi, che non è sostenuto da sussidi per il traffico interno e che perde sempre più quota di mercato, ma che proprio per il traffico da e per il Ticino è fondamentale, come pure per il traffico interno. Questo servizio va modernizzato con accoppiamento automatico tra carri, e digitalizzato. Ricordo che abbiamo votato la mozione 20.3221, "Sfruttare l'automazione per un trasporto merci su rotaia più efficiente", per consentire l'automazione parziale dell'ultimo miglio nel traffico merci.

Aspettiamo un messaggio del Consiglio federale. Occorrerà anche valutare una diminuzione del costo delle tracce per il traffico interno.

Da ultimo, la CTT ha deciso, tramite la mozione 22.3013, "Rafforzare l'attrattiva e la competitività del corridoio per il trasporto di merci attraverso la Svizzera", di incaricare il Consiglio federale di adeguare la promozione del trasporto combinato transalpino in modo tale che sia possibile promuovere maggiormente i nuovi trasporti, soprattutto nelle regioni attualmente caratterizzate da una bassa quota di mercato della ferrovia, ma che dispongono di un elevato potenziale di trasferimento. La mozione è stata accolta dalla commissione con 17 voti contro 7 e 1 astensione.

A nome della commissione, vi invito ad accogliere i tre atti parlamentari citati.

Romano Marco (M-E, TI), für die Kommission: Nachdem sich Kollege Storni hauptsächlich auf den Inhalt und die Herausforderungen des Berichtes selbst konzentriert hat, möchte ich den Inhalt der drei Vorstösse skizzieren, die sich aus der Behandlung des Berichtes in der Kommission ergaben.

Zuerst noch zum Bericht: Insgesamt muss betont werden, dass die Schweiz auf einem guten Weg ist. Die Tendenz geht in die richtige Richtung, die Anzahl alpenquerender Fahrten schwerer Güterfahrzeuge sinkt – die Reduktion zwischen 2018 und 2020 beläuft sich auf 8,3 Prozent –, immer mit dem Ziel, die gesetzliche Vorgabe zu erreichen. Der Schienenanteil liegt bei 75 Prozent. Nicht zu unterschätzen ist dazu die Tatsache, dass sich die Umweltauswirkungen des Schwerverkehrs dank der technologischen Entwicklung erheblich reduzieren.

Die Diskussion in der Kommission konzentrierte sich auf die Frage, wie der Anteil des auf die Schiene verlagerten Güterverkehrs weiter erhöht werden kann und wie die Verlagerung gefördert und verstärkt werden kann. Es gibt drei praktische und pragmatische Wege, auf denen die Kommission politischen Druck aufsetzen will:

1. Eine Herausforderung besteht darin, sowohl im Norden als auch im Süden Zugangsstrecken zu schaffen, die einen Anreiz zur Nutzung der Eisenbahn und des kombinierten Verkehrs bieten. Im Süden, in Italien, ist die Situation zufriedenstellend. Im Norden, in Richtung Deutschland und Frankreich, ist die Situation kritisch. Die Kapazitäten sind objektiv gesehen begrenzt.

Mit 18 zu 5 Stimmen hat Ihre Kommission deshalb die Motion 22.3000 eingereicht. Der Bundesrat, der sie zur Annahme empfiehlt, soll sich noch stärker einsetzen, damit das Nadelöhr des Neat-Zubringers südliche deutsche Rheintalstrecke beseitigt wird. Dazu soll bis 2030 gemeinsam mit Frankreich und Deutschland die 71 Kilometer lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strassburg elektrifiziert und auf Neat-Standard ausgebaut werden, wenn nötig mitfinanziert durch die Schweiz. Hier haben wir tatsächlich ein problematisches Nadelöhr: Die Sperre im Herbst 2019 hat massiven Schaden generiert, die Schaffung von Redundanzen auf französi-



scher Seite ist unabdingbar.

2. Mit dem Postulat 22.2001 soll im Rahmen des Verlagerungsberichtes 2023 über mögliche Massnahmen Bericht erstattet werden, wie die Beschaffung und der vermehrte Einsatz kranbarer Sattelaufleger für den alpenquerenden Güterverkehr unterstützt werden können. Das Postulat wurde von der Kommission mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen verabschiedet und wird vom Bundesrat zur Annahme empfohlen. Es ist ein Prüfungsauftrag, um das zusätzliche Potenzial einer solchen Lösung zu verifizieren und um künftige politische Schritte zu diskutieren.

3. Schliesslich hat die Kommission mit 17 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung auch die Motion 22.3013 angenommen. Ziel ist es, die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz zu stärken. Nach Meinung der klaren Mehrheit der Kommission soll die Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs so angepasst werden, dass eine höhere Förderung für Neuverkehre und eine höhere Förderung für Regionen mit heute geringem Marktanteil an der Schiene, aber hohem Verlagerungspotenzial möglich sein sollen. Die geschätzten zusätzlichen Kosten von 10 bis 15 Millionen Franken jährlich sollen über eine Erhöhung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs finanziert werden. Der Bundesrat empfiehlt die Motion zur Annahme. Für die notwendigen gesetzlichen Grundlagen und Finanzbeschlüsse braucht es eine Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und des Bundesbeschlusses über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs.

Candinas Martin (M-E, GR): Der Verlagerungsbericht 2021 zeigt es eindrücklich: Die alpenquerende Verlagerungspolitik der Schweiz der letzten Jahrzehnte ist eine grosse Erfolgsgeschichte! Der Schienengüterverkehr konnte seinen Anteil bei den alpenquerenden Transporten in den letzten Jahren auf 75 Prozent steigern. Das ist eine eindrückliche Leistung, die insbesondere dank den Infrastrukturausbauten der Neat, der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und dem Nachtfahrverbot möglich wurde. Die zahlreichen Massnahmen der Verlagerungspolitik der letzten Jahrzehnte wirken; der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse nimmt kontinuierlich ab. Mit unserer erfolgreichen Verlagerungspolitik leisten wir einen substanziellen Beitrag zu den klima- und energiepolitischen Zielen unseres Landes. Im internationalen Vergleich ist die Schweiz mit Abstand an der Spitze.

Die Mitte-Fraktion hat diese Anstrengungen stets unterstützt und wird dies weiterhin tun. Das gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel von 650 000 Fahrten wird allerdings noch immer nicht erreicht. Vieles wurde gut aufgegleist. Eine erfolgreiche Verlagerungspolitik ist jedoch kein Selbstläufer. Es braucht deshalb zusätzliche Massnahmen der Schweiz, aber auch mehr Einsatz unserer Nachbarländer. Der Bundesrat soll deshalb noch mehr Kooperationen anstreben und unsere Nachbarländer stärker in die Pflicht nehmen.

Die Mitte-Fraktion hat zwei der drei vorliegenden Vorstösse lanciert und wird alle drei unterstützen. Ich gehe kurz auf die Vorstösse ein:

1. Mit der Motion 22.3000, "Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg", wird der Bundesrat

AB 2022 N 518 / BO 2022 N 518

beauftragt, die notwendigen Schritte zu veranlassen, um das Nadelöhr "Rheintalstrecke" zu beseitigen. Dazu soll die 71 Kilometer lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strassburg elektrifiziert und auf Neat-Standard ausgebaut werden. Die Strecke weist eine geringe Verkehrsdichte auf und könnte bis 2030 mit vertretbarem Aufwand elektrifiziert werden. Eine Mitfinanzierung durch die Schweiz ist zu prüfen, da mit dem Ausbau der linksrheinischen Strecke die Zugänglichkeit und Versorgungssicherheit der Schweiz deutlich verbessert und somit die Abhängigkeit von der Rheintalbahn reduziert würde.

2. Mit der Motion 22.3013, "Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken", wird der Bundesrat beauftragt, die Förderung des kombinierten Verkehrs so anzupassen, dass Neuverkehr und Verkehr in Regionen mit geringem Schienenanteil, aber mit hohem Verlagerungspotenzial gezielt gefördert werden können. Aus Sicht der Verlagerungs- und der Klimapolitik ist dies wichtig. Die Schweiz muss darauf achten, dass sie im internationalen Vergleich auf der Schiene wettbewerbsfähig bleibt. Deutschland, Italien, Frankreich und die Niederlande haben die Trassenpreise für den Transitgüterverkehr teilweise massiv gesenkt. Die Schweiz ist im Vergleich teuer und muss die Preisentwicklung im Auge behalten. So erwartet die Mitte-Fraktion im nächsten Verlagerungsbericht auch ausführlichere Informationen zur Entwicklung der Trassenpreise und wird diese Thematik aufmerksam verfolgen.

3. Mit dem Postulat 22.3001, "Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelauflegern", wird der Bundesrat beauftragt zu prüfen, wie die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs mit kranba-



ren Sattelaufliegern gestärkt werden kann. Im alpenquerenden Strassengüterverkehr werden heute vor allem Sattelzüge mit nicht kranbaren Sattelaufliegern eingesetzt, welche für den kombinierten Verkehr ungeeignet sind. Die Schweiz soll deshalb prüfen, künftig nicht kranbare Sattelaufleger zu limitieren. Die Hürde zur Nutzung der Bahn würde dadurch deutlich sinken.

Die Mitte-Fraktion ist klar der Meinung, dass die Schweiz auf Kurs ist, jedoch nicht am Ziel. Wenn wir nicht dranbleiben und zusätzliche Massnahmen beschliessen, dann setzen wir unsere erfolgreiche Verlagerungspolitik aufs Spiel. Wir dürfen nicht riskieren, dass eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse stattfindet und das Wachstum des Nord-Süd-Transits vorwiegend auf der Strasse zunimmt. Schliesslich belasten alpenquerende Lastwagenfahrten nicht nur die Alpen, sondern auch das Schweizer Autobahnnetz im Inland. Die Mitte-Fraktion nimmt mit Freude zur Kenntnis, dass die drei Vorstösse nicht bestritten werden.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Ich erlaube mir, aufgrund der knappen Zeit nur kurz auf den Verlagerungsbericht einzugehen und danach auf diese drei Vorstösse umzuschwenken. Zum Bedauern meines Vorredners muss ich Ihnen sagen, dass ich diese drei Vorstösse natürlich ablehne und Sie einlade, dasselbe zu tun, wenn es um das Votieren geht.

Möglicherweise haben Sie es im Verlagerungsbericht gesehen: Der Absenkungspfad der Transitfahrten über die Strasse ist eindrücklich und verläuft teilweise linear, auch in den nächsten Jahren. Wir sollten diesen Weg weiter beschreiten. Es braucht keine operative Hektik in diesen Belangen. Es ist nicht nötig, dass wir jetzt noch mehr Geld investieren. Zwei Punkte möchte ich aber hier erwähnen, nämlich die Revision der LSVA, die Sie in diesem Bericht drin haben, und die rollende Landstrasse.

Zur Revision der LSVA: Es ist ganz gefährlich, wenn Sie dieses Eisen anrühren möchten, denn hierbei geht es um die externen Kosten. Der Schwerverkehr hat die externen Kosten massivst gesenkt. Wenn man hier eine Revision vornimmt, müsste man auch Berichte darüber verlangen, und möglicherweise ist dann weniger in der Bundeskasse und in den Kantonskassen.

Der zweite Punkt betrifft die rollende Landstrasse, ein Produkt, das ich in diesem Rat seit Beginn meiner Tätigkeit bekämpfe. Mittlerweile hat der Bundesrat auch gemerkt, dass es viel zu teuer und ineffizient ist, aber gleichwohl will man dieses Produkt jetzt nochmals drei Jahre weiterbetreiben, weil die Operateure sonst grosse Abschreibungen machen müssten. Hier wird also gutem Geld schlechtes nachgeworfen, und es handelt sich dabei um Steuergeld.

Bitte lassen Sie mich jetzt auf diese drei Vorstösse zu sprechen kommen. Der erste ist dieses gelobte Postulat über kranbare Sattelaufleger. Jeder und jede von Ihnen, der oder die sich etwas mit dem Schwerverkehr befasst, weiss, dass es nicht nur Sattelaufleger gibt; ja, es gibt auch Anhängerzüge. Was wird der Effekt sein, wenn Sie in diese Richtung vorstossen möchten? Ausländische LKW werden in Zukunft mit Anhängerzügen durch die Schweiz fahren. Es wäre auch spannend zu wissen, wie Sie die nicht kranbaren Auflieger verbieten möchten. Es gibt das Landverkehrsabkommen, wo das klar postuliert ist. Kollege Candinas und ich wissen, wer die Urheber dieses Postulates sind; das ist ein Witzpostulat. Nehmen Sie es nicht an, Sie helfen der Verwaltung damit, viel Zeit zu sparen. Ich lade die Verwaltung auch ein, mich anzurufen; ich werde ihnen erklären, weshalb das überhaupt nicht durchführbar ist.

Ich habe leider nur noch zwei Minuten. Ich komme zum zweiten Vorstoss, bei dem es um die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors geht. Man möchte mehr Züge durch die Schweiz lenken. Man versucht hier das operative Vorgebiet, nämlich Süddeutschland, anzugraben. Das heisst, in Zukunft würden Transitzüge von Süddeutschland in die Schweiz und durch die Schweiz gelenkt werden. Hier greifen wir natürlich in das Einzugsgebiet der Brennerverkehre ein. Es ist in Zukunft also ein Ersatz. Man nimmt Züge weg vom Brennerverkehr und leitet sie durch die Schweiz. Die Finanzierung soll ja nur als Anreiz erfolgen, d. h., nachdem diese Anreize weg sind, ist auch der Verlagerungseffekt weg. Auch der ökologische Nutzen wird überhaupt nicht bemerkbar sein.

Der dritte Vorstoss ist eine Motion, die den Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg fordert. Ich muss Ihnen sagen, diese Forderung stammt aus bestimmten Kreisen – Sie können sich vorstellen, welche Kreise hier profitieren würden. Aber gerade die linke Seite im Rat, die sich ja immer mit der EU absprechen möchte, sollte einmal bei der EU anklopfen und fragen, was denn die Güterverkehrsstrategie der EU ist. Wenn Sie Deutschland anschauen, dann sehen Sie, dass es eben nicht der Korridor ist, den Sie hier nennen, nein, es ist ein komplett anderer Korridor, es ist der Stuttgart-Singen-Schweiz-Korridor, der bis 2030 ausgebaut werden soll. Was machen wir also hier? Wir investieren möglicherweise Geld in einen Korridor, der dann im europäischen Kontext nie genutzt werden wird. Möglicherweise ist es eine sehr schöne Redundanz; doch wollen wir über 300 Millionen Franken in eine Redundanz investieren? Das sollten Sie sich fragen, und Sie sollten das auch vor dem Steuerzahler verantworten.



In diesem Sinne bitte ich Sie, diese drei Vorstösse, die nicht ganz ausgefeilt sind – ich will nicht alle als "Witzvorstösse" bezeichnen –, doch gemeinsam mit uns abzulehnen.

Candinas Martin (M-E, GR): Mein höchst geschätzter Kollege Giezendanner, ist Ihnen bewusst, dass wir über die drei Vorstösse gar nicht abstimmen werden, da sie nicht bestritten wurden?

Giezendanner Benjamin (V, AG): Wir können ja, glaube ich, am Ende hier Nein drücken, oder nicht?

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Il y a 28 ans, la population suisse approuvait l'initiative des Alpes, chargeant le Conseil fédéral de prendre toutes les mesures nécessaires pour que le trafic transalpin de marchandises s'effectue par rail, avec un succès certain: amélioration spectaculaire des infrastructures – plus de 20 milliards de francs investis pour les tunnels du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri –, réforme du rail, redevance sur les kilomètres parcourus par les camions. La Suisse est aujourd'hui pionnière. Cela a constitué une avancée bénéfique pour le climat et pour la protection de l'environnement, mais aussi et surtout pour les populations riveraines. Alors que près de 1 million de camions empruntaient la route du Saint-Gothard au début des

AB 2022 N 519 / BO 2022 N 519

années 2000, ce chiffre est descendu à 630 000 en 2020, année de la pandémie, alors que, à titre de comparaison, au col du Brenner, le trafic a plus que doublé; nos voisins autrichiens subissent plus 2 millions de camions par année. Telle est la preuve qu'une politique ambitieuse peut porter ses fruits.

Mais avec 898 000 courses de camions en 2019, nous sommes encore largement en dessus de l'objectif de transfert de 650 000 courses prévu par l'initiative des Alpes sur les quatre axes, sur le Saint-Gothard, sur le San Bernardino, sur le Simplon et sur le Grand-Saint-Bernard.

Le rapport sur le transfert du trafic dont nous prenons acte aujourd'hui le dit clairement: "le fret routier lourd continue de représenter une part importante des émissions de substances polluantes". Une pollution atmosphérique, mais aussi sonore, qui est toujours trop élevée, de jour et de nuit, et qui nuit à la santé de celles et de ceux qui vivent dans les vallées alpines.

C'est pourquoi les Vertes et les Verts se réjouissent que le département de la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga ait annoncé qu'il souhaite prendre des décisions importantes pour renforcer la politique de transfert. Ce rapport est le premier depuis l'achèvement de l'axe du Saint-Gothard et du corridor à quatre mètres, des infrastructures dont il convient de s'assurer aujourd'hui qu'elles sont pleinement utilisées. Prenant au mot ces déclarations, notre commission a formulé trois propositions que le groupe des Verts soutient, parce qu'elles visent à renforcer le transfert.

La première, la motion 22.3000, "Aménager la ligne d'accès à la NLFA Wörth-Strasbourg afin de poursuivre la politique de transfert du trafic et de garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse", charge le Conseil fédéral de prendre les mesures nécessaires afin d'éliminer le goulet d'étranglement de la ligne d'accès à la NLFA située sur la rive gauche du Rhin entre Karlsruhe et Bâle. Il s'agit d'un tronçon d'à peu près 70 km qui passe par Strasbourg et qui doit être électrifié et mis aux normes. Il convient d'assurer une redondance sur cet axe, et puisque la Suisse serait la principale bénéficiaire de cet aménagement, il faut pousser nos voisins à le mettre à l'agenda politique et participer à l'investissement. Le gain serait important, avec 30 trains de plus par jour. Ce sont ainsi plusieurs dizaines de milliers de camions qui pourraient être évités.

Le postulat 22.3001, "Renforcer le transfert du trafic par l'utilisation de semi-remorques grutables", se préoccupe quant à lui de la question très spécifique des camions ou des semi-remorques non grutables, c'est-à-dire ceux dont le container ne peut pas être transféré sur le rail. Actuellement, ils peuvent emprunter la chaussée roulante qui leur permet de traverser la Suisse sur le train. Même si cette solution n'est pas idéale, elle est appréciée, car elle permet aux chauffeurs de se reposer, et elle est appréciable puisqu'elle permet d'éviter 77 000 trajets de poids lourds.

Le Contrôle fédéral des finances avait évalué la situation en 2018 en disant que cette mesure était essentielle pour atteindre l'objectif de transfert et que son potentiel d'amélioration était certain. Le présent rapport nous invite à prolonger ce soutien jusqu'en 2028. Ce postulat a pour but de charger le Conseil fédéral d'évaluer les options spécifiquement pour ces camions par la suite.

Le Conseil fédéral l'a mis en évidence: notre politique a réussi à renforcer le transfert du transit international des camions de la route au rail, dont les courses ont été quasiment divisées par deux en vingt ans. Par contre, sur le trafic interne, d'importation ou d'exportation, il reste des potentiels d'amélioration. La motion 22.3013, "Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse", vise explicitement à regarder quels sont les potentiels pour apporter une amélioration dans les niches qui utilisent trop peu le rail.



Pour revenir au rapport proprement dit, les Verts ont trois souhaits. Premièrement, nous saluons la réforme de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations afin qu'elle intègre les émissions de CO₂. Deuxièmement, pour ce qui est du contrôle des camions, le nombre de ceux qui ne respectent pas la loi est encore trop important; ce point doit être renforcé. Le dernier point concerne le Simplon. Le Conseil fédéral accorde une dernière chance au canton du Valais pour trouver une solution volontaire pour mettre fin au transport routier des marchandises dangereuses par le col. Alors que le canton fait preuve d'attentisme, et même de mauvaise volonté, les Verts, tant sous la coupole fédérale qu'en Valais, continuent d'être attentifs à cette situation.

Avant de rendre la parole, je précise que je suis membre du comité de l'initiative des Alpes, ceci afin de déclarer mes intérêts.

Pult Jon (S, GR): Zuerst zur Offenlegung meiner Interessen: Ich bin Präsident des Vereins Alpen-Initiative. Das ist eine Bürgerinnen- und Bürgerbewegung, die sich seit mittlerweile 28 Jahren dafür einsetzt, dass die gleichnamige Volksinitiative – eben die Alpen-Initiative oder "Iniziativa da las Alps" – auch wirklich um- und durchgesetzt wird.

Sie wissen zudem: Die gesetzliche Umsetzung des Verfassungsartikels, den Volk und Stände im Jahr 1994 angenommen haben, bedeutet, dass wir es bis 2018 hätten schaffen müssen, nicht mehr als 650 000 Lastwagenfahrten über unsere Alpenpässe zu haben. Damit ist eigentlich schon gesagt, dass das Ziel nicht erreicht und der Auftrag an die Politik nicht erfüllt ist.

Trotzdem sehen sowohl wir von der Alpen-Initiative wie auch wir von der sozialdemokratischen Fraktion die Sache differenziert. Wir anerkennen, was auch die Vorrednerinnen und Vorredner gesagt haben, dass die Schweiz sehr viel gemacht hat und dass die Verlagerungspolitik insgesamt wirklich eine Erfolgsgeschichte unseres Landes ist. Heute wird ein Anteil von 75 Prozent der alpenquerenden Güter auf der Schiene transportiert. Das ist absolute, ja wahrscheinlich sogar Weltspitze, zumindest in den Alpen. Wenn man Österreich, das zweitbeste Land, anschaut, dann sieht man, dass das Verhältnis dort genau gleich ist – aber einfach umgekehrt.

Es ist also eine Erfolgsgeschichte, die ihr Ende, ihr Ziel aber noch nicht gefunden hat. So zeitnah wie möglich müssen wir das Ziel erreichen, das in unserem Gesetz festgelegt ist, abgeleitet aus dem Verfassungsartikel, den Volk und Stände vor bald dreissig Jahren angenommen haben.

Zum Verlagerungsbericht möchte ich auch ein paar Worte aus Sicht der SP-Fraktion sagen: Das, was der Bundesrat nun vorgeschlagen hat, begrüssen wir. Ebenso begrüssen wir, dass der Bundesrat eine entsprechende Vorlage ausarbeiten wird, in der die rollende Landstrasse (Rola) als kleines, aber wichtiges flankierendes Element der Verlagerungspolitik um weitere fünf Jahre bis 2028 unterstützt wird. Damit kann dieses Instrument der Verlagerungspolitik noch ein paar Jahre weiter funktionieren, sodass wir nicht plötzlich, auf 2023, eine Rückverlagerung von Lastwagen auf die Strasse haben.

Was wir weniger gut finden, ist, dass der Bundesrat noch nicht festgelegt hat, wie er wirklich garantieren will, dass ab 2028, wenn die Rola sozusagen ausläuft, tatsächlich keine Rückverlagerung stattfindet. Deshalb begrüssen wir dieses Postulat, das ja die Kranbarkeit der Sattelaufleger als Standard dann irgendwie, ich sage jetzt einmal, bis spätestens 2028 auch durchsetzen will. Es kann eine Kompensationsmassnahme sein, damit die ganze Branche eben auch tatsächlich im kombinierten Verkehr, das heisst auf der Schiene, durch unsere Alpen transportieren kann, auch wenn es die Rola eines Tages nicht mehr gibt.

In Bezug auf die Weiterentwicklung der LSVA, die im Verlagerungsbericht ebenfalls angekündigt wird, ist es aus der Sicht der SP sehr wichtig, dass man etwas nicht vergisst: Das Hauptziel der LSVA ist die Verlagerung. Wenn man den Verlagerungsbericht durchliest, hat man manchmal das Gefühl, dass das Hauptziel dieser Weiterentwicklung plötzlich nicht mehr die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene ist, sondern die Dekarbonisierung des Strassentransports. Für die SP ist klar, dass es selbstverständlich auch ein wichtiges Ziel ist, den Strassentransport so schnell und so umfassend wie möglich zu dekarbonisieren; deshalb ist es wichtig, als entscheidendes Element einer neuen LSVA tatsächlich die Treibhausgasemissionen als Grundlage zu nehmen. Trotzdem muss das Hauptziel die Verlagerung bleiben, weil wir eben das vorgeschriebene Ziel eigentlich noch nicht erreicht haben. Das sei einfach schon

AB 2022 N 520 / BO 2022 N 520

einmal klar gesagt; das ist für die SP absolut entscheidend. Da geht es nämlich auch um Kostenwahrheit. Sie wissen es, das Bundesamt für Raumentwicklung erhebt die entsprechenden Zahlen alle paar Jahre, und wir haben heute eine Situation mit fast 1,5 Milliarden Franken ungedeckten externen Kosten im Schwerverkehr auf der Strasse. Da gibt es also noch etwas zu tun.



Die SP-Fraktion unterstützt alle drei Vorstösse sehr, die die KVF-N entwickelt und beschlossen hat. Wie bereits erwähnt, ist es richtig, dass wir eine Standardisierung anstreben, damit wirklich möglichst alle Sattelaufleger kranbar sind, damit der kombinierte Verkehr überall, in allen Regionen Europas, eine Chance bekommt. Hier hat die Schweiz wiederum eine Chance, in diesem Transportbereich in Europa Pionierin zu sein. Wir unterstützen es auch, dass in denjenigen Regionen, wo es Potenzial hat, auch die Verkehre gezielt gefördert werden, damit noch mehr verlagert werden kann. Selbstverständlich unterstützen wir auch engagiert und mit Überzeugung den Ausbau der linksrheinischen Strecke zwischen Wörth und Strassburg, damit wir beim Neat-Zubringer im Norden auch eine Redundanz und mehr Kapazität haben, damit diese Verlagerungspolitik eben nicht nur eine schweizerische, sondern eine europäische Erfolgsgeschichte wird.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und die Unterstützung dieser drei Vorstösse.

Fluri Kurt (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion nimmt den Verlagerungsbericht zur Kenntnis und unterstützt die damit verbundenen Anstrengungen.

Wir haben in der Kommission eine breite Anhörung durchgeführt. Mit Ausnahme des Vertreters der Alpen-Initiative waren eigentlich alle angehörten Verbände sehr einverstanden und mit diesem Verlagerungsbericht so weit zufrieden. Unsere Fraktion ist der Auffassung, dass wir punkto Verlagerungspolitik schon sehr viel unternommen haben. Die Neat und der 4-Meter-Korridor haben uns viele Milliarden gekostet. Das Parlament hat den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs bis 2030 verlängert und den bundesrätlichen Entwurf um weitere 295 Millionen Franken aufgestockt. In Anbetracht all dieser Bemühungen, auch der in Aussicht gestellten Bemühungen – wir kennen beispielsweise zwei kleine, aber sehr teure Tunnelprojekte in Basel –, ist für uns klar, dass wir bereits sehr viel unternommen haben. Ob das Ziel der 650 000 Fahrten, das seinerzeit politisch festgelegt worden ist, erreichbar ist, ist eine andere Frage. Eine dritte Frage ist, ob wir im Hinblick auf dieses Ziel unbegrenzte Mittel einsetzen wollen und können. Das ist eine Frage, die die Zukunft beurteilen muss.

Noch zu den drei Vorstössen: Wie wir uns erinnern, haben wir im Jahre 2020 die Motion 20.3003, "Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke", angenommen. Die jetzige Motion der Kommission (22.3000) baut gewissermassen auf diesem Vorstoss auf. Selbstverständlich muss die Initiative für diese Strecke von Frankreich aus kommen. Wir können diese unterstützen. Ob das deutsche Vorhaben, die Strecke Stuttgart-Singen-Zürich zu fördern, die Anstrengungen Frankreichs relativiert oder nicht, werden wir sehen. Einfach davon auszugehen, dass deswegen diese Motion nicht sinnvoll ist, scheint uns falsch zu sein.

Wir unterstützen auch das Postulat bezüglich des Einsatzes von kranbaren Sattelauflegern.

Ich möchte noch ein Wort zur dritten Motion verlieren, zur Motion 22.3013: Ursprünglich war man in der Kommission auch der Auffassung, dass wir ähnlich wie in der EU die Trassenpreise senken könnten, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Wir mussten oder durften uns dann aber von der Verwaltung belehren lassen, dass die simple Senkung der Trassenpreise ungeeignet sei, da zu viele Mitnahmeeffekte damit verbunden wären. In der EU wird das gemacht, weil zur Senkung der Trassenpreise keine Alternativen bestehen. Wir aber haben konkrete Verlagerungsinstrumente, die wir bevorzugen. Somit resultierte daraus der dritte Vorstoss, die Motion 22.3013.

Es gibt keine Minderheitsanträge, es gibt keine Einzelanträge. Daher gibt es auch nichts abzustimmen. Selbstverständlich kann Herr Giezendanner dennoch den Knopf drücken, es nützt einfach nichts. *(Teilweise Heiterkeit)*

Christ Katja (GL, BS): Die Neat ist eine Erfolgsgeschichte. Ein Jahr nach der Eröffnung der Neat mit dem Ceneri-Basistunnel und dem 4-Meter-Korridor hat sich die Verlagerung von der Strasse auf die Bahn beschleunigt. Mittlerweile durchqueren fast drei Viertel der Güter die Schweizer Alpen auf den Schienen, und damit kann die Schweiz im Ländervergleich stolz auf das Erreichte sein.

Der Verlagerungsbericht zeigt, wie wichtig die Verlagerungsinstrumente LSVA, Nachtfahrverbot, Schwerverkehrskontrollen oder Rola bis 2028 sind, da sonst eine Rückverlagerung auf die Strasse droht. Die Schweiz sollte das Eisen schmieden, solange es heiss ist, und diese Potenziale effizient ausschöpfen. Das bedarfsgerechte Trassenangebot, die Problematik der Baustellen oder die punktuelle Anpassung der Infrastruktur wie die Optimierung der wichtigen Bahndrehscheiben sollten daher zügig angegangen werden.

Dabei bekommt die Schweiz Rückenwind von der EU: Im Rahmen ihrer Strategie mit Massnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs stellt die EU für den Ausbau der Infrastruktur zusätzliche 2 Milliarden Euro zur Verfügung. Die Schweiz sollte dieses Momentum nutzen, denn das Verhältnis der EU zur Schweiz kann man wohl als leicht unterkühlt bezeichnen. Zentral ist, das Nadelöhr des Neat-Zubringers "südliche deutsche Rheinstalstrecke" zu beseitigen. Als gemeinsames Bahnprojekt mit Frankreich wäre auch denkbar, eine alte,



bereits bestehende, nicht elektrifizierte Flachbahn von Wörth über Lauterbourg nach Strassburg bis 2030 zu elektrifizieren und den geltenden Parametern von Güterzügen anzupassen. Diese zweite voll ausgebaute Zulaufstrecke nördlich der Schweiz wäre zentral für die Versorgungssicherheit der Schweiz.

Weiteres europaweites Verlagerungspotenzial bietet auch das richtige und einheitliche Equipment. Im kombinierten Güterverkehr setzte sich in den letzten Jahren der Standard der kranbaren Sattelaufleger durch, deren Anteil erst 20 Prozent entspricht. Diese können mit einem Kran, ähnlich wie ein Container, auf Bahnwagen oder Schiffe verladen werden und sind nur unwesentlich teurer als konventionelle Sattelaufleger. Die Hürde für die Nutzung der Bahn wäre für die Fuhrhalter deutlich tiefer, denn bei den nicht kranbaren Lastwagen müssen die Güter aufwendig mit Gabelstaplern bei den Umladepunkten auf die Bahn verfrachtet werden. Daher fahren zahlreiche Lastwagen ohne Umlad über die Strasse – via Alpen.

Da die Sattelzüge mit 74 Prozent den alpenquerenden Strassengüterverkehr dominieren und damit die Voraussetzungen für kranbare Sattelaufleger erfüllen, ist die Förderung kranbarer Sattelaufleger eine sehr effektive und kostengünstige Massnahme zur Verlagerung. Wir begrüssen auch, dass die Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs so angepasst werden soll, dass eine stärkere Förderung für Neuverkehre und für Regionen mit heute geringem Marktanteil der Schiene, aber hohem Verlagerungspotenzial möglich ist.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Verlagerungspolitik erfolgreich ist und von der Bevölkerung weitgehend akzeptiert und mitgetragen wird, dass aber noch grosse Verlagerungspotenziale vorhanden sind. Lassen Sie uns diese Chance nutzen und die Potenziale ausschöpfen!

Die Grünliberalen begrüssen zudem die Motion 22.3013, "Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken", die Motion 22.3000, "Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg", und das Postulat 22.3001, "Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelauflegern".

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Verlagerungsbericht 2021 zeigt die Entwicklung der vergangenen Jahre auf. Er beurteilt die Wirksamkeit der Massnahmen und definiert die Stossrichtung der Verlagerungspolitik für die kommenden Jahre.

AB 2022 N 521 / BO 2022 N 521

Es ist sehr erfreulich, dass der Anteil des Verkehrs auf der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr auf den höchsten Stand seit dreissig Jahren gestiegen ist. Drei Viertel aller Güter querten im letzten Jahr die Schweizer Alpen auf der Schiene, und damit ist die Schweiz im Vergleich mit ihren Nachbarn Österreich und Frankreich weit voraus. Wir haben mit unserer Verlagerungspolitik auch im internationalen Kontext eine sehr hohe Glaubwürdigkeit, weil wir den Beweis erbracht haben, dass Verlagerung nicht nur ein Ziel, ein Ideal ist, sondern dass sie funktioniert. Wir haben den Beweis erbracht.

Die Schweizer Verlagerungspolitik – das haben jetzt viele von Ihnen gesagt – ist eine Erfolgsgeschichte. Verschiedene Instrumente haben dazu beigetragen: die Neat, die LSVA, die vor einem Jahr erfolgte Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels, der 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Basislinie – sie alle begünstigen dies. Die einzelnen Akteure haben in den ersten Monaten des Jahres 2021 bei grossprofiligen Transporten einen Neukundenzuwachs von 25 Prozent verzeichnen können.

Gleichzeitig setzt sich der Trend fort, dass immer weniger Lastwagen die Schweizer Alpen auf der Strasse durchqueren. Es waren im letzten Jahr 863 000 alpenquerende Fahrten. Allerdings – es ist wichtig, dass man den Finger immer wieder auf den folgenden Punkt legt – wird das im Güterverkehrsverlagerungsgesetz verankerte Verlagerungsziel von 650 000 alpenquerenden LKW-Fahrten weiterhin verfehlt, sodass eben zusätzliche Überlegungen und Massnahmen für die Verlagerung nötig sind.

Mit dem Verlagerungsbericht 2021 beschreibt und beantragt der Bundesrat weitere Massnahmen zur Stärkung der Verlagerung. Im Einzelnen sind folgende Massnahmen vorgesehen: die Weiterentwicklung der LSVA, die Finanzierung der Fortführung der rollenden Landstrasse bis 2028 und die Massnahmen zur Einschränkung der Gefahrguttransporte über die Simplon-Passstrasse. Ich würde diese drei Massnahmen gerne noch etwas ausführen.

Die LSVA soll moderat weiterentwickelt werden und zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Mit ihrer Orientierung an den Euro-Abgasnormen ist sie darauf ausgerichtet, die Luftschadstoffe zu reduzieren. Das hat zu einem starken Abbau der Luftschadstoffe beigetragen. Allerdings werden mit der heutigen Ausgestaltung der LSVA keine Anreize für eine Senkung des CO₂-Ausstosses im Schwerverkehr gesetzt. Auch wird der Trend hin zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben innerhalb des heutigen Abgabesystems der LSVA nicht abgebildet. Deshalb strebt der Bundesrat eine schrittweise Neuorientierung der LSVA auf Basis des CO₂-Ausstosses der



Fahrzeuge an. Damit wird die Verlagerung des Verkehrs zwar nicht unmittelbar gestärkt, der Klimaschutz hingegen schon. Der Bundesrat möchte zudem Klarheit schaffen, wie lange Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, also Strom oder Wasserstoff, von der LSVA befreit werden. Einen Vorschlag dazu hat der Bundesrat bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum revidierten CO₂-Gesetz zur Diskussion gestellt. Im Gesetz möchten wir eine Befreiung von der LSVA bis ins Jahr 2030 festhalten. Das gibt der Branche und denjenigen, die Investitionen tätigen, Investitions- und Planungssicherheit. Wir werden das im Rahmen des CO₂-Gesetzes sicher noch weiterverfolgen.

Der Bundesrat hat meinem Departement den Auftrag erteilt, eine Vernehmlassungsvorlage zur Weiterentwicklung der LSVA vorzulegen. Wichtig ist für den Bundesrat, einen mit der EU-Kommission so weit wie möglich abgestimmten Vorschlag in die Vernehmlassung zu geben. Deshalb hat der Bundesrat dem UVEK bis Mitte 2023 Zeit gegeben, um diese Vorlage zu erarbeiten.

Ich komme zum zweiten Thema, der Fortführung der rollenden Landstrasse (Rola) bis 2028. Der Bundesrat möchte die Rola mit jährlich rund 20 Millionen Franken bis zu diesem Zeitpunkt finanziell unterstützen. Anschliessend – ich denke, man kann das auch als Zeichen des Erfolgs des Verlagerungsprinzips anschauen – soll die Rola Ende 2028 eingestellt werden.

Die Rola hat einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung geleistet. Die Schweizer Alpenübergänge wurden jährlich um rund 100 000 Lastwagenfahrten entlastet. Seit 2019 sinkt aber die Zahl der geladenen Lastwagen. Das hat verschiedene Gründe. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden attraktive Angebote aufgebaut, sodass die Vorteile der Rola an Bedeutung verlieren. Die Frist für die Einstellung Ende 2028 bietet den Kunden der Rola ausreichend Zeit, auf Angebote im unbegleiteten kombinierten Verkehr zu wechseln. Dadurch ist aus Sicht des Bundesrates sichergestellt, dass so wenige Transporte wie möglich auf die Strasse zurückverlagert werden. Das ist ein Grund, weshalb wir hier noch eine gewisse Übergangszeit vorsehen.

Wir wollen diese Lastwagen ja nicht wieder auf der Strasse. Das wollen auch die Transporteure nicht, die auf der Strasse transportieren. Sie wollen nicht mehr LKW-Fahrten auf der Strasse. Deshalb hat der Bundesrat mit den Änderungen des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes auch einen Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden Schienengüterverkehrs in die Vernehmlassung geschickt. Dieser gilt für die Jahre 2024 bis 2029 und beläuft sich auf 100 Millionen Franken. Nach der Vernehmlassung ist vorgesehen, dass der Bundesrat Ihnen die entsprechende Botschaft in der zweiten Hälfte dieses Jahres überweist.

Ich komme noch zu den Gefahrguttransporten über die Simplon-Passstrasse. Der Bundesrat sieht Massnahmen vor, den Strassentransport auf der Simplon-Passstrasse sicherer zu gestalten. Mit dem vorliegenden Verlagerungsbericht hat er mein Departement beauftragt, bis spätestens Ende Dezember dieses Jahres die Entscheidungsgrundlagen für ein Verbot von Gefahrguttransporten am Simplon auszuarbeiten. Dabei wird der Stand der Gespräche zwischen dem Kanton Wallis und der Industrie zu einer freiwilligen Selbstverpflichtung selbstverständlich berücksichtigt. Grundsätzlich begrüssen wir die Aktivitäten zur Ausarbeitung einer Verpflichtung im Kanton Wallis. Sollten jedoch keine griffigen Massnahmen zur Reduktion der Gefahrguttransporte am Simplon beschlossen werden, wird der Bundesrat eine Vernehmlassung über die Ausgestaltung und Umsetzung des Verbots eröffnen.

Ich gebe jetzt noch einen Ausblick. Noch einmal: Dem Bundesrat ist bewusst, dass trotz all dieser Massnahmen das Verlagerungsziel von 650 000 Fahrten nicht erreicht worden ist und auch nicht erreicht werden kann. Deshalb müssen jetzt mögliche Chancen für eine erfolgreiche Verlagerung aufgegriffen werden. Der Bundesrat sieht hier folgende Handlungsfelder:

Wir haben erkannt, dass erfolgreiche Verlagerung einem klaren Muster folgt. Besteht ein leistungsfähiger Schienenkorridor mit modernen Terminals und Anschlüssen, dann erfolgen die Transporte über längere Strecken. Ist ein gewisses Güteraufkommen vorhanden, das dichte, regelmässige Angebote zulässt, dann erreicht die Bahn sehr hohe regionale Marktanteile, zum Teil bis zu 90 Prozent. Mit einer Analyse der Angebotsbedingungen in den Quell- und Zielregionen des alpenquerenden Güterverkehrs kann eruiert werden, wo eben noch Lücken im Angebot vorhanden sind. Entlang des Güterverkehrskorridors Rhein-Alpen hat die Bahn einen hohen Anteil. Abseits davon besteht allerdings ein Potenzial, z. B. in den Regionen Elsass-Lothringen, Württemberg und Ligurien, wo die Strasse heute einen Marktanteil von über 60 Prozent aufweist.

In diesem Zusammenhang will Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen mit der Motion 22.3000 den Bundesrat beauftragen, die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr des Neat-Zubringers "südliche deutsche Rheintalstrecke" beseitigt werden kann. Dazu soll, gemeinsam mit Frankreich und Deutschland, die linksrheinische Bahnlinie Würth-Strassburg ausgebaut werden. Durch eine Stärkung des Nordsee-Mittelmeer-Korridors, d. h. also des linksrheinischen Korridors, besteht ein Verlagerungspotenzial für Verkehre ab Frankreich. Ich habe in den letzten Wochen die Gelegenheit gehabt, mich sowohl mit dem fran-



zösischen wie auch mit dem deutschen Verkehrsminister persönlich darüber auszutauschen. Beide sind sehr interessiert. Wir führen die Gespräche über weitere Ausbauten fort, und wir

AB 2022 N 522 / BO 2022 N 522

beabsichtigen noch in diesem Jahr den Abschluss einer Absichtserklärung, welche dann auch eine Mitfinanzierung von Ausbauten vorsehen dürfte.

Das grösste ungenutzte Potenzial für die Verlagerung besteht aber nicht im Transitverkehr, sondern im Import- und im Exportverkehr sowie im Binnengüterverkehr. Während die alpenquerenden Transitfahrten in den letzten Jahren halbiert werden konnten, rollt der überwiegende Teil des Import-, Export- und Binnengüterverkehrs mit Quelle und Ziel in der Nordschweiz und im Tessin weiterhin auf der Strasse über die Alpen; das sind etwa 500 000 Fahrten jährlich. Dabei verfügen insbesondere die Grossregionen Espace Mittelland und Nordwestschweiz sowie das Tessin über einen guten Zugang zur Neat.

Die finanziellen Unterstützungsmassnahmen des Bundes im Bereich des kombinierten Verkehrs sind in diesem Segment nicht ausreichend. Der Bundesrat wird deshalb zusätzliche Massnahmen prüfen; das ist ja auch ein Auftrag, den Sie mit Ihrer Kommissionsmotion 22.3013 dem Bundesrat geben wollen.

Bei seinen Analysen und Massnahmenvorschlägen stimmt sich der Bundesrat eng mit den Arbeiten zur künftigen Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche, also im Binnen-, Import- und Exportverkehr, ab. Hierzu hat der Bundesrat Ende 2021 bereits eine erste Aussprache geführt und das UVEK mit den weiteren Arbeiten beauftragt.

Die drei Vorstösse, die Ihre Kommission formuliert und unterstützt hat, werden auch vom Bundesrat unterstützt, denn sie gehen genau in die Richtung, in die auch der Bundesrat arbeiten will resp. die er bereits eingeschlagen hat. In diesem Sinne danke ich Ihrer Kommission herzlich für die wichtige Unterstützung.

22.016

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Kommission beantragt, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

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

22.3000

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motion.

Angenommen – Adopté

22.3001

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme des Postulates.

Angenommen – Adopté

22.3013

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motion.

Angenommen – Adopté