

14.3298

Postulat KVF-SR (13.048).
Bericht zu den
Service-public-Leistungen der SRG
Postulat CTT-CE (13.048).
Rapport relatif aux prestations
de service public de la SSR

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Der Vorstoss ist im Rahmen der Vorlage 13.048 behandelt worden. Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Angenommen – Adopté

13.111

Verkehrsverlagerung.
Bericht 2013

Transfert du trafic.
Rapport 2013

Zweitrat – Deuxième Conseil

Bericht des Bundesrates 29.11.13
 Rapport du Conseil fédéral 29.11.13

Bestellung: BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern
 Commande: OFCL, diffusion des publications, 3003 Berne
 Nationalrat/Conseil national 17.03.14 (Erstrat – Premier Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Fortsetzung – Suite)

13.102

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

Botschaft des Bundesrates 29.11.13 (BBI 2014 155)
 Message du Conseil fédéral 29.11.13 (FF 2014 151)
 Nationalrat/Conseil national 17.03.14 (Erstrat – Premier Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Fortsetzung – Suite)

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Zuerst möchte ich kurz auf den Verlagerungsbericht eingehen. Wir haben in der Kommission, in der Sitzung vom 20. Februar, den Bericht zur Kenntnis genommen und darüber eine ausführliche Diskussion geführt.

Alle zwei Jahre unterbreitet der Bundesrat dem Parlament einen Bericht über die Wirksamkeit der Massnahmen und den Stand der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs. Im Verkehrsverlagerungsbericht 2013 stellt der Bundesrat zunächst die Entwicklung beim Verkehr und seinen Einfluss auf die Umweltbelastung dar. Anschliessend werden die Verlagerungsinstrumente und flankierenden Massnahmen analysiert, und es wird Bericht erstattet zu Stand und Erledigung der Motionen 12.3330 und 12.3401 der beiden Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen. Ab-

schliessend nimmt der Bundesrat eine Einschätzung der Stossrichtung der Verlagerungspolitik für die nächste Berichtsperiode vor.

Im letzten Jahr querten rund 1,2 Millionen Lastwagen die Schweizer Alpen. Eine Reduktion der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf das gesetzlich vorgesehene Verlagerungsziel – 650 000 Fahrten im Jahr 2018 – ist jedoch weiterhin nicht zu erreichen. Zu diesem Schluss kommt der Bundesrat in seinem neuen Bericht. Damit bestätigen sich die Erkenntnisse aus dem letzten Bericht. Trotzdem lässt sich im Allgemeinen sagen, dass die Verlagerungspolitik erfolgreich ist. Dank der Verkehrsverlagerung können jährlich 650 000 bis 700 000 Lastwagenfahrten durch die Alpen vermieden werden.

Im Jahr 2013 ist der Schienengüterverkehr stärker gewachsen als der Strassengüterverkehr, sodass wir im alpenquerenden Verkehr wieder einen Anteil von 65 Prozent Schienengüterverkehr haben werden. Mit diesem Anteil liegt die Schweiz im internationalen Vergleich mit Abstand an der Spitze.

Seit Beginn der letzten Berichtsperiode sind diverse Massnahmen, die auch in den beiden Motionen gefordert werden, ausgelöst worden. Die parlamentarische Beratung der Umsetzung des 4-Meter-Korridors konnte bereits abgeschlossen werden. Die Entwicklung bei der Einrichtung von Verladetermins ist auf gutem Weg. In der Vorlage «Güterverkehr in der Fläche», die demnächst im Parlament behandelt wird, geht es unter anderem um die Trassensicherung für den Güterverkehr mit Netznutzungskonzept und -plänen. Auch die Weiterentwicklung des Gebührenregimes LSVA kann forschreiten, nachdem das Bundesgericht entsprechende Entscheide getroffen hat. Die Ausschöpfung des Spielraums bei den Gebühren wird der Bundesrat im Rahmen des nächsten Verlagerungsberichtes darlegen.

Die Massnahmen, die in den Ziffern 6a bis 9 der beiden genannten Motionen verlangt werden, hat der Bundesrat damals zur Ablehnung empfohlen. Die beiden Räte hielten aber auch an diesen Forderungen fest. Wir haben diese Punkte in der Kommission eingehend thematisiert. Der Bundesrat äussert sich dazu kurz zusammengefasst wie folgt: Was die verlangte Einschränkung von Gefahrenguttransporten betrifft, ist der Bundesrat der Ansicht, dass der Transport von Gefahrengut schon so weit limitiert ist, dass keine weiteren Massnahmen nötig sind. Weitere Verschärfungen der Vorschriften seien unverhältnismässig und würden im internationalen Kontext auf beträchtliche Schwierigkeiten stossen. Auch die Verknüpfung des Verlagerungsziels mit der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels will der Bundesrat nicht weiterverfolgen. Zwischen dem Bau einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätserweiterung und dem Erreichen des Verlagerungsziels bestehe weder rechtlich noch verkehrstechnisch ein Zusammenhang. Was die in Ziffer 9 der beiden Motionen geforderten Verhandlungen des Bundesrates mit der EU über die Einführung einer Alpentransitbörse oder eines anderen marktwirtschaftlichen Instrumentes betrifft, ist der Bundesrat nach diversen Gesprächen mit der EU klar der Meinung, dass die Einführung einer Alpentransitbörse oder eines anderen limitierenden Schwerverkehrsmanagement-Instrumentes kurz- und mittelfristig chancenlos ist.

Im letzten Kapitel des Verlagerungsberichtes schlägt der Bundesrat vor, die Verlagerungspolitik stärker umwelt- und klimapolitisch einzubetten. Im Klartext heisst das, dass sich die Frage stellt, ob die Steuerung in Zukunft noch allein über das Mengenziel, also die Zahl der Lastwagen, erfolgen soll. Die Verlagerungspolitik leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele der Schweiz. Zudem führt der technische Fortschritt bei den Lastwagen, insbesondere mit der Entwicklung der abgasarmen Fahrzeuge der Kategorie Euro 6, zu einer besseren Situation bei den Luftschadstoffen. Der Bund fördert den Ersatz von alten Lastwagen durch Euro-6-Fahrzeuge durch eine tiefere Abgabe bei der LSVA. Damit wird bezüglich Umweltschutz eine grosse Wirkung erzielt. Das sieht man, wenn man bedenkt, dass ein Dieselauto der Euro-6-Norm unge-

fähr den gleichen NOx-Ausstoss hat wie ein Lastwagen der Euro-6-Norm. Damit stellt sich die Frage, ob es angemessen ist, weiterhin alle Massnahmen auf die schweren Güterfahrzeuge auszurichten, statt sie auf den gesamten Verkehr und seinen Luftschadstoffeintrag auszudehnen, womit dem Verfassungsartikel, der den Schutz des Alpengebietes vor schädlichen Emissionen verlangt, Rechnung getragen würde.

Diese und ähnliche Fragen möchte der Bundesrat in einer politischen Diskussion klären. Erste Diskussionen zu dieser Thematik haben wir in der Kommission im Rahmen der Behandlung des Verlagerungsberichtes bereits geführt. Dass dabei die Meinungen nicht einheitlich waren, versteht sich von selbst. Ihre Kommission macht zum Verlagerungsbericht 2013 keine Vorfälle oder Ähnliches und beantragt Ihnen, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

Nun komme ich zum Geschäft 13.102, zur Änderung des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Zur Weiterentwicklung des Verlagerungsprozesses schlägt der Bundesrat vor, den Zahlungsrahmen gemäss Bundesbeschluss vom 3. Dezember 2008 über den unbegleiteten kombinierten Verkehr um 180 Millionen Franken zu erhöhen und um fünf Jahre, bis 2023, zu verlängern. Da bis 2018 wegen einer inzwischen erfolgten Entlastung des Güterverkehrs bei den Trassenpreisen nicht alle Mittel im bestehenden Zahlungsrahmen ausgeschöpft werden, stehen dann insgesamt 350 Millionen Franken zur Verfügung. Mit dem 4-Meter-Korridor und der durchgehenden Flachbahn auf der Gotthardachse erhält die Schiene ab 2020 eine konkurrenzfähige Infrastruktur. Nach Ablauf der vorgeschlagenen Verlängerung sollen die Transporte nicht mehr abgegolten werden. Durch die frühzeitige Bekanntgabe der Fristen können sich die Unternehmen auf die Situation einstellen. Der Bundesrat will die Beiträge so ausgestalten, dass sie pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr sinken. Mit der Verlängerung des Zahlungsrahmens kann die Reduktion bis zum Wegfall der Beiträge besser abgedeckt werden.

Es bleibt noch zu erwähnen, dass die rollende Landstrasse (Rola), die jährlich rund 30 Millionen Franken erhält, von dieser Vorlage nicht betroffen ist. Die finanzielle Unterstützung der Rola bleibt vorerst bis 2018 befristet. Ob bzw. mit welcher Unterstützung sie weitergeführt werden soll, wird der Bundesrat in einer Analyse im Hinblick auf den nächsten Verlagerungsbericht prüfen.

Der Nationalrat hat in der Frühjahrssession der Vorlage ohne Änderung mit 134 zu 54 Stimmen ohne Enthaltung zugestimmt.

Namens der Kommission empfehle ich Ihnen, vom Verlagerungsbericht Kenntnis zu nehmen. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, die Vorlage 13.102 ohne Änderung anzunehmen.

Stadler Markus (GL, UR): Der Verlagerungsbericht 2013 ist technisch interessant, aber politisch unbefriedigend ausgefallen. Überrascht vom Verlagerungsresultat kann man nicht sein, denn der Fortbestand des verfassungswidrigen Zustands, der seit vielen Jahren besteht, hat sich abgezeichnet.

Auf der positiven Seite dürfen die Beschlüsse zum 4-Meter-Korridor und zur finanziellen Beteiligung an der Errichtung von Terminals in Italien, der heutige Antrag zum Zahlungsrahmen für den unbegleiteten kombinierten Güterverkehr und jener zur Kapazitäts- und Trassensicherung im Rahmen des Gütertransportgesetzes erwähnt werden. Allerdings genügt das nicht, wie der Bundesrat selber weiß und auch schreibt.

Was ist nun die Strategie des Bundesrates in einer Situation, in der nach vielen Jahren ein Verfassungsziel bei Weitem verfehlt und ein daraus abgeleitetes gesetzliches Ziel per 2018 nur zur Hälfte erreicht werden wird? Verschiedene von uns haben in der letzten Session dargelegt, dass der Bau einer zweiten Röhre am Gotthard nicht zur Verlagerung beiträgt, sondern grosses Potenzial hat, diese zu unterwandern. In der Drogenpolitik würde das etwa bedeuten, dass

der Bund den Anbau von Cocapflanzen fördert, aber gleichzeitig den Konsum mit einem Verbot belegt.

Im Verlagerungsbericht 2013 macht der Bundesrat nun Werbung für das meines Erachtens wirkungslose «Toll plus»-System, verbunden mit der Aussage, die modernen Lastwagen würden sauberer. Hoffentlich werden sie das. Aber wie viel besser die Euro-6-Lastwagen unter realen Bedingungen dann wirklich sind, ist noch nicht erwiesen. Und vor allem sprechen Bundesverfassung und Güterverkehrsverlagerungsgesetz von mengenmässigen Beschränkungen, im Wissen darum, dass es nicht nur um gewisse Luftreinhalte-kriterien und Lärm, sondern unter anderem auch um Bodenbeanspruchung und um Sicherheit geht. Die Bahn ist ja bekanntlich sicherer als die Strasse. Ausserdem stösst ein neuer Lastwagen immer noch gleich viel CO2 aus wie seine Vorgänger vor zwanzig Jahren. Die Gefahr ist gross, dass mit einem «Toll plus»-System nicht nur der Status quo legitimiert, sondern auch Schwerverkehr von österreichischen Pässen auf schweizerische umgeleitet wird.

Diese beiden Strategien des Bundesrates – Bau einer zweiten Röhre und «Toll plus» – sind nicht geeignet, den Willen von Volk und Ständen zur Verlagerungspolitik umzusetzen. Die Aussage des Bundesrates, das Postulat 14.3037 im Nationalrat zur Annahme empfehlen zu wollen, um ein sogenannt realisierbares Verlagerungsziel festzulegen, sendet auch ins Ausland mutlose Töne; dies in einer Zeit, in der Deutschland und Italien ihren vertraglichen Verpflichtungen betreffend den Bau der Zufahrtsstrecken nicht termingerecht nachkommen. Statt Druck aufzubauen und Verbündete zu suchen, machen wir das Gegenteil: Mitfinanzierung der Schweiz von Projekten im Ausland einerseits – das habe ich unterstützt – und Aufweichung unserer eigenen politischen Position andererseits. Anstelle eines souveränen internationalen Auftritts im Namen des Alpenschutzes will der Bundesrat die Voraussetzungen für eine Verdoppelung der Strassenkapazität am Gotthard schaffen und denkt gleichzeitig daran, die Anzahl der gesetzlich erlaubten Lastwagen zu erhöhen. Dies ist ein doppeltes Infragestellen des Alpenschutzes, und das kurz vor 2016, dem Jahr der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels.

Was wäre denn gefragt und möglich? Ich erwähne drei Punkte – da in der Verlagerung in den letzten zwei Jahren keine wesentlichen Fortschritte erzielt wurden, darf man nicht erstaunt sein, wenn die Forderungen die gleichen bleiben; die heutige Sitzung hat damit etwas Ritualhaftes –:

Zum Ersten gibt es die Forderung nach einer Alpentransitbörsen. Die Europarechtlerin Astrid Epiney hat in einer neuen Studie, in Auftrag gegeben von der Europaregion Tirol/Südtirol/Trentino, dargelegt, dass eine Alpentransitbörsen insbesondere mit dem Primärrecht der EU vereinbar sei; angepasst werden müsste einzig das Landverkehrsabkommen. Im Gegensatz zu «Toll plus» ist die Verlagerungswirkung der Alpentransitbörsen in vielen Studien nachgewiesen worden.

Zum Zweiten: Nach der schnellen Ausschöpfung des Spielraums bei der LSVA gemäss Landverkehrsabkommen mit einer Erhöhung auf durchschnittlich 325 Franken sollten, sobald die Transportkostenrechnung 2010 publiziert ist, die LSVA-Sätze noch vor dem Verlagerungsbericht 2015 im Sinne der Motion 12.3401 angepasst werden. Im Jahr 2012 betrug der Mittelwert lediglich 238 Franken.

Zum Dritten: Da eine Ausschöpfung der LSVA-Sätze nicht ausreichen dürfte, ist eine Anpassung der Höchstsätze des Landverkehrsabkommens im vereinfachten Anpassungsverfahren anzustreben; gemäss Artikel 42 Absatz 2 des Landverkehrsabkommens muss der Gemischte Ausschuss einen Beschluss fassen. Denn ohne Verlagerungsinstrumente werden wir die Kapazitäten des neuen Basistunnels am Gotthard nicht ausnützen.

Was im umfangreichen und sehr technischen Bericht des Bundesrates fehlt, ist der politische Wille zur Umsetzung zielkonformer Massnahmen. Was nun droht, ist eine eigentliche behördliche Unterwanderung der verfassungsmässigen Ziele, und das, wenn es nach dem Bundesrat geht, kurz vor Inbetriebnahme der Rieseninvestitionen am Gotthard und am Ceneri sowie des 4-Meter-Korridors, die dem Parlament



und dem Volk gegenüber allesamt mit der Verlagerung begründet wurden. Das strapaziert die Kohärenz und schliesslich die Glaubwürdigkeit der Politik.

Der Änderung des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs stimme ich zu.

Graber Konrad (CE, LU): Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik. Diese Verkehrspolitik wurde von Volk und Ständen in der Vergangenheit schon mehrmals bestätigt. Das Verlagerungsziel besteht darin, maximal 650 000 alpenquerende Fahrten pro Jahr zuzulassen. Dieses Ziel ist zwei Jahre nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels zu erreichen. Der Bundesrat schlägt vor, den Zahlungsrahmen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr um fünf Jahre, bis 2023, zu verlängern und ihn gleichzeitig auf 1,675 Milliarden Franken zu erhöhen. Ich kann es vorwegnehmen: Ich werde der Vorlage 13.102 zustimmen und betrachte das Vorgehen des Bundesrates als zielführend.

Im Zusammenhang mit dieser Botschaft wurde auch der Verlagerungsbericht 2013 behandelt. Die Kombination dieser beiden Geschäfte belegt, dass der Bund im Bereich der Verlagerung nicht untätig ist. Die Berichterstattung zeigt auf, dass die beschlossenen und weitgehend umgesetzten Verlagerungsinstrumente Neat, LСVA und Bahnreform weiterhin ihre Wirkung entfalten. Sie tragen dazu bei, die Anzahl alpenquerender Fahrten schwerer Güterfahrzeuge zu stabilisieren und den Marktanteil der Schiene zu halten. Ohne diese zentralen Instrumente und flankierenden Massnahmen würden zusätzliche 650 000 bis 700 000 schwere Güterfahrzeuge die Alpen queren. Insofern haben sie also eine bedeutende positive Wirkung. Gleichzeitig muss festgestellt werden, dass die einzelnen Massnahmen keine weiteren Impulse für eine zusätzliche Verlagerung setzen können.

Der Bericht zeigt auch auf, dass die Luftbelastung reduziert werden konnte. Die Situation mit der Luftschadstoffbelastung im Alpenraum, vor allem an der Gotthardachse A2, ist aber nach wie vor unbefriedigend, insbesondere südlich des Alpenkamms. Bei Stickoxiden und Feinstaub liegen die Luftschadstoffemissionen entlang der A2 mehrheitlich über den Grenzwerten, und die Russbelastung ist zu hoch.

Dies sind alles Gründe, weshalb die Verlagerungspolitik in der Schweiz aufrechterhalten werden soll. Die Schadstoffkonzentration kann gerade im Alpenraum durch die engen Raumverhältnisse weit über das normale Belastungsniveau ansteigen. Bei einer nächtlichen Inversionslage bewirkt die gleiche Verkehrsmenge eine bis zu sechsfache Schadstoffkonzentration im Vergleich zum Tag. Gleichzeitig ist auch festzuhalten, dass die Lärmemissionen des Gesamtverkehrs sich seit Messbeginn kaum verändert haben. Entlang der A13 ist tendenziell sogar eine Lärmzunahme festzustellen. Bei den Personenzügen ist der mittlere Vorbeifahrtspiegel seit 2003 aufgrund des neuen und sanierten Rollmaterials deutlich gesunken. Bei den Güterwagen hingegen ist eine derartige Entwicklung erst ansatzweise erkennbar.

Etwas überrascht habe ich in der Kommission dem Bericht, Seite 105, entnommen, dass eine Einzelfahrt auf der Strecke Fréjus-Mont-Blanc für einen fünfachsigen Sattelzug Euro 5 etwa 368 Franken kostet, während bei einer Fahrt des gleichen Fahrzeugs zwischen Basel und Chiasso lediglich 274 Franken LСVA belastet werden. Selbst beim Lösen eines kombinierten Tickets für Hin- und Rückfahrt beträgt der Preis bei der Durchfahrt Fréjus-Mont-Blanc 289 Franken, das heisst immer noch 5,5 Prozent mehr, als die LСVA-Kosten betragen.

Dies hat in Ihrer Kommission Fragen ausgelöst. Der Bundesrat analysiert offensichtlich den Entscheid des Bundesgerichtes vom 8. August 2013 im Hinblick auf Möglichkeiten zur Ausschöpfung des Gebührenspielraums gemäss Landverkehrsabkommen und will die Ergebnisse der Transportkostenrechnung 2010 einbeziehen, die Ende 2014 veröffentlicht werden sollen; so wurden wir in der Kommission informiert. Der Bundesrat werde dem Parlament anschlies-

send einen Vorschlag zur Weiterentwicklung des Gebührensystems im Alpenraum vorlegen, gemäss den Anliegen, wie sie unter Ziffer 6 der Motionen 12.3330 und 12.3401 zum Ausdruck kommen.

Der Bundesrat führt auf Seite 135 des Berichtes aus, dass er weiterhin keine Möglichkeit sehe, innerhalb der gegebenen Frist das Verlagerungsziel mit zusätzlichen Massnahmen zu erreichen, die innerhalb des Rahmens der Schweizerischen Verfassung und/oder innerhalb des Rahmens der geltenden internationalen Vereinbarungen, im Besonderen im Rahmen der Bestimmungen des Landverkehrsabkommens mit der EU, umgesetzt werden können.

In unserer Schwesterkommission wurde ein Antrag für ein Kommissionspostulat, mit dem die Frage geklärt werden sollte, ob und wie das Verlagerungsziel ersetzt werden könnte, abgelehnt – meines Erachtens aus gutem Grund. Hingegen wurde im Nationalrat in der Zwischenzeit das Postulat Fluri 14.3037 eingereicht, mit dem genau das erreicht werden soll. Der Bundesrat beantragt die Annahme des Vorstosses, allerdings ist dieser im Nationalrat noch nicht behandelt worden. Da es sich um ein Postulat handelt, werden wir uns im Ständerat damit nicht direkt befassen.

Wir können dem Bundesrat nicht vorschreiben, was er im nächsten Verlagerungsbericht alles aufzeigen soll. Falls er aber beabsichtigen sollte, das Verlagerungsziel noch vor Ablauf der Zweijahresperiode nach Eröffnung der Neat zu ändern, künde ich bereits Widerstand an. Schon in der letzten Session habe ich bei der Diskussion über die zweite Gottardröhre der Befürchtung Ausdruck gegeben, dass die Schweiz mit diesem Projekt eine starke Relativierung des Verlagerungsziels in Kauf nimmt und letztlich sogar die bis heute verfolgte und insgesamt erfolgreiche Verkehrspolitik aufgeben müsste. Diese Befürchtung habe ich noch heute, auch wenn ich dem Bundesrat abnehme, dass er so etwas in keiner Art und Weise beabsichtigt. Bei einem Stau am Gotthard wird aber der ausländische und inländische Druck, dass die zweite Fahrspur freizugeben ist, dermassen gross werden, dass auch die durch das Etikett «ohne Kapazitätsverweiterung» gemachte Vorgabe dann nicht einzuhalten sein wird.

Eine Diskussion oder gar ein Beschluss über eine Änderung der Ziele gemäss Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes wäre für mich ein zweites untrügliches Zeichen dafür, dass die Verkehrspolitik in der Schweiz in diesem Punkt massgeblich geändert werden soll. Bereits heute gebe ich auch zu bedenken, dass eine Diskussion betreffend das Ziel von höchstens 650 000 Fahrten unter dem Strich nichts bringt. Eine Erhöhung auf 700 000 oder gar auf 1 Million pro Jahr würde aus heutiger Sicht vermutlich auch nicht erreicht; das bringt wohl nichts. Eine Erhöhung auf 1,2 bis 1,4 Millionen Fahrten würde dazu führen, dass das Ziel auf dem Papier vermutlich einfach erreicht werden könnte, die Befürworter der Verlagerungspolitik würden dies aber dem Bundesrat bei jeder Behandlung des Verlagerungsberichtes als Verrat am Volkswillen vorhalten.

Für mich ist deshalb klar: Eine Diskussion um die Anzahl Fahrten vor Ablauf der Frist wird uns unter dem Strich nicht aus den heftigen Diskussionen führen. Zudem würden wir gegenüber der EU ein weiteres Mal zum Ausdruck bringen, dass unsere Verlagerungspolitik durchaus verhandelbar ist. Aus meiner Sicht ist jetzt vor allem sicherzustellen, dass nach der Eröffnung der Neat ein weiterer Verlagerungseffekt erzielt werden kann. Hier scheint es mir angebracht, Ressourcen einzusetzen. Meines Wissens besteht bis zum heutigen Zeitpunkt noch kein konkretisierter Plan, aus dem hervorgeht, wie viele Fahrzeuge dank Alpentransversale zusätzlich verlagert werden können. Ich würde erwarten – dies im Gegensatz zum Postulat der FDP-Liberalen Fraktion –, dass uns im Verlagerungsbericht 2015 in erster Linie aufgezeigt wird, wie wir dem Verlagerungsziel gemäss Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes dank der Neat näher kommen können.

Es kommt dazu, dass diese Milliardeninvestitionen auch rentabilisiert werden müssen. Ich bin also gespannt, ob uns im Rahmen eines Businessplans, allenfalls als Beilage zum

nächsten Verlagerungsbericht, aufgezeigt wird, wie die Milliardeninvestitionen über die Jahre amortisiert und rentabiliert werden können. Darauf sind aus meiner Sicht die departmentalen Kräfte in den nächsten zwei Jahren zu konzentrieren.

Damit bringe ich auch zum Ausdruck, dass ich die bisherigen Schritte und Ergebnisse zur Erreichung der Ziele der Verlagerungspolitik durchaus hoch einschätze und würdige. Es wurde viel gemacht, viel investiert, viel realisiert. Der Verlagerungsbericht gibt dazu einen guten Überblick und zeigt schnörkellos auf, dass die Verlagerungspolitik positiv zu würdigen ist, wenn auch noch nicht alle Ziele erreicht wurden.

Stellen wir uns vor, wie sich die Verkehrssituation auf den Schweizer Strassen und insbesondere auf den Alpentransversalen präsentieren würde, wenn unsere Vorfahren nicht intelligente Mobilitätsentscheide getroffen hätten! Solche Entscheide sind auch von uns zu erwarten.

Den Bericht nehme ich deshalb heute neutral zur Kenntnis.

Theiler Georges (RL, LU): Ich danke dem Bundesrat für den Bericht und noch mehr für die klaren Aussagen, die darin enthalten sind. Es ist erfreulich, dass die Fahrten im letzten Jahr um 3,8 Prozent zurückgegangen sind. Aber das ist nur eine flashartige Momentaufnahme.

Das Zwischenziel bei der Anzahl Fahrten wurde nicht erreicht. Trotzdem ist die Luftqualität in den letzten Jahren wesentlich verbessert worden. Das steht sehr deutlich im Bericht. NOx-Emissionen und PM10 gingen von 2004 bis 2012 um 43 Prozent zurück. Das ist auf die neue Motorentechnik zurückzuführen, nicht auf die Anzahl Fahrten. Mit Euro 6 haben wir ja erst am 1. Januar 2014 begonnen. Der Kommissionspräsident hat das richtig gesagt: Ein solcher Lastwagen ist bezüglich der Emissionen mit einem Dieselpersonenwagen gleichzustellen. Das muss man endlich einmal von allen Seiten so zur Kenntnis nehmen.

Noch besser in diesem Bereich sind aber die Prognosen. Ich rede vom Alpenraum zwischen Erstfeld, Bonaduz und Bellinzona. Da werden diese Emissionen, NOx und PM10, bis ins Jahr 2020 nochmals um 74 bzw. 82 Prozent abnehmen. Viel weniger können Sie dann also gar nicht mehr haben. Das ist ja erfreulich, denn selbstverständlich betrifft das dann nicht nur den Alpenraum, sondern die generellen Emissionen in der Schweiz, die infolge des Schwerverkehrs massiv zurückgehen werden. Also bitte keine Fahrtenzählerei, die bringt nichts in diesem Bereich! Es sind die Emissionen, die Sie anschauen müssen. Das sollte man zur Kenntnis nehmen. Eine zweite, für mich wichtige Bemerkung ist die, dass wir ja in die Neat investieren. Dort verlagern wir und erhalten eine Flachbahn, die auch für den Güterverkehr schneller ist, sofern die Güterzüge dann nicht in Basel und in Zürich und in Chiasso warten müssen, bis dann irgendwelche anderen Personenzüge durchgefahren sind. Aber ich gehe mal davon aus, dass die Slots für diese Güterzüge reserviert sind, und dann werden wir eine ganz andere Situation haben. Aber im Bericht – das ist der einzige Fehler, den ich gefunden habe – steht, die Neat habe bereits ihre Wirkung erzielt. Also, bis jetzt hat die Neat-Baustelle höchstens dafür gesorgt, dass noch mehr Lastwagen auf der Strasse fahren. Aber bis jetzt konnte die Neat selbstverständlich noch nirgendwo eine Verlagerung bewirken. Sie wird es tun, davon bin ich überzeugt. Leider werden wir mit dem Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation dann zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Verlagerung aufgrund der Beschwerden vor Bundesgericht gegen Vergaben am Ceneri vielleicht nicht 2019, sondern 2020 oder noch später zu wirken beginnen wird; das ist wirklich zu bedauern.

Bei einem weiteren Punkt kommt mir einfach immer wieder Beppo Weibel in den Sinn – unverdächtig in Bahnfragen –: Er hat uns 1995 bei den Beschlüssen zur Neat gesagt, das einzige Problem, das der Bahngüterverkehr in der Schweiz habe, sei, dass die Schweiz zu klein ist. Das war 1995, und ich stelle fest, dass die Schweiz in der Zwischenzeit nicht grösser geworden ist. Die Logik dahinter ist natürlich, dass es eine gewisse Menge an Gütern braucht, damit es sich

lohnt, einen Zug in Gang zu setzen. Es braucht auch gewisse Strecken, und da komme ich zu den Zubringerstrecken im Ausland. Selbstverständlich ist die Situation – ich habe es vorher erwähnt – aber auch bei den Zubringerstrecken in der Schweiz nicht befriedigend. Die Güterzüge werden stiefmütterlich in fünfter Priorität behandelt, und so ist natürlich auch mit der Neat kein attraktives Angebot auf der Schiene möglich, welches die Strasse dann auch ernsthaft konkurrenzieren kann. Hier im Bericht sind die Dinge dargestellt. Aber ich schaue nach Deutschland und stelle fest, dass es da nur langsam vorwärtsgeht, und in Italien wird zwar viel versprochen, aber wahrscheinlich dann wenig zeitgerecht realisiert. In Deutschland dauert es von den Terminen her bis 2028, das ist dann noch etwa zehn Jahre später, als wir am Ceneri fertig sind.

Da müssen Massnahmen ergriffen werden, und dann haben wir – zusammen mit den technischen Massnahmen, die für die Reduktion der Schadstoffe sorgen – alle notwendigen Massnahmen getroffen. Ich begrüsse es deshalb und bin dem Bundesrat dankbar, dass er klar sagt, es würden jetzt einmal keine neuen Massnahmen mehr getroffen, sondern jetzt werde das umgesetzt, was bezüglich der Schadstoffreduktionen, bezüglich der Zufahrten und bezüglich der Neat beschlossen ist.

Das waren meine Ausführungen zum Verlagerungsbericht. Bezüglich des Geschäfts 13.102, «Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs», bin ich der Meinung, dass man es unterstützen, ihm zustimmen sollte. Ebenso bin ich dafür, den Verlagerungsbericht zur Kenntnis zu nehmen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Ich möchte mich auch noch kurz zur Frage des Verlagerungsberichtes äussern, insoweit der Verlagerungsbericht festhält, dass das verfassungsmässig und gesetzlich vorgegebene Verlagerungsziel nicht erreicht wird und auch keine Massnahmen vorgeschlagen werden, die es erlauben würden, dieses Ziel zu erreichen.

Der Bericht enthält viele interessante Informationen, aber im zentralen Punkt, nämlich wie das Verlagerungsziel erreicht werden kann, gibt es keine überzeugenden Antworten. Es gibt eine Reihe von positiven Massnahmen, die getroffen worden sind, der Neat-Basistunnel, der seiner Eröffnung harrt usw. Aber in Bezug auf die Frage, wie man am Schluss, zwei Jahre nach der Eröffnung dieses Basistunnels, dann auch das Resultat erreicht, bleibt der Bericht offen. Es geht ja noch weiter. Das Parlament, der Ständerat und der Nationalrat, hat 2012 im Rahmen einer vielgliedrigen Motion den Bundesrat beauftragt – das ist auf Seite 148 des Verlagerungsberichtes abgebildet – zu prüfen, wie die Erreichung des gesetzlichen Verlagerungsziels auf die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels abgestimmt werden kann. Wir lesen nun im Verlagerungsbericht, und das ist doch etwas überraschend, dass der Bundesrat sagt, er erfülle diesen Auftrag nicht, d. h., er drückt es etwas vornehmer aus, er sagt, er verzichte auf die Erfüllung dieses Auftrages des Parlamentes, weil das Parlament inzwischen im entsprechenden Bundesgesetz dem Strassentunnel zugesimmt hat. Ich meine, das ist doch etwas eigenartig. Eine Motion des Parlamentes ist keine Bittschrift, keine Petition, sondern ist ein Auftrag, etwas zu prüfen.

Es trifft zu, dass inzwischen, mindestens im Ständerat, die bundesrätliche Vorlage über die zweite Gotthardröhre eine Mehrheit gefunden hat. Aber es ist ebenso offensichtlich, dass das am Schluss vom Volk entschieden werden wird. Und es ist so, dass man in Varianten denken muss, wenn man intelligente Politik machen will. Man muss doch auch, Frau Bundesrätin, mindestens etwas vorausschauend mit der Variante kalkulieren, dass dieser Strassentunnel nicht kommen wird und die Sanierung des Strassentunnels, die ja unbestritten ist, dann eben ohne zweiten Tunnel vorgenommen werden muss. Das bedeutet, dass diese Varianten, die wir in der letzten Session diskutiert haben – die Teilsperzung, die zeitlich befristete Sperrung –, die Voraussetzung für die Sanierung des Strassentunnels sind. Damit stellt sich dann die Frage, die auf der Hand liegt. Wir haben einerseits



auf der Schiene mit dem neuen Basistunnel viel mehr Kapazitäten denn je. Andererseits ergibt sich bedingt durch die Sanierung des Strassentunnels die Notwendigkeit, die Kapazität der Strasse auf der Nord-Süd-Strecke vorübergehend zu verringern, und zwar ohne dass man hier irgendetwas dagegen haben kann.

Es ist offensichtlich, dass es sich deshalb bei den Varianten, die zur Erreichung des Verlagerungsziels überlegt werden müssen, aufdrängt, auch diese Variante mit in die Prüfung einzubeziehen. Es ist eine Prüfung, die Entscheide stehen aus. Es stehen keine Entscheide an. Es geht darum zu prüfen, wie die Erreichung des gesetzlichen Verlagerungsziels auf die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels abgestimmt werden kann, und das im Falle der Teilschliessung des ersten Strassentunnels, die objektiv bedingt ist. Wie kann der Gotthard-Strassentunnel, unter der Voraussetzung der Ablehnung des zweiten Strassentunnels, für die Erreichung des Verlagerungsziels genutzt werden? Es wäre nicht mehr als recht oder nicht mehr als vorausschauend, wenn der Bundesrat, wenn das zuständige Departement, statt auf die Prüfung zu verzichten, diese Hausaufgabe im Hinblick auf den nächsten Verlagerungsbericht machen würde.

Häberli-Koller Brigitte (CE, TG): Erlauben Sie mir eine kurze Frage zum Abschnitt «Ausblick Entwicklung Massnahmen zur Lärmreduktion im Schienengüterverkehr» auf Seite 51 des Berichtes. Wir wissen es, unser Parlament hat 2013 eine Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen beschlossen. Mit der Einführung von Lärmgrenzwerten werden Fahrten von lauten Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen ab 2020 in der Schweiz faktisch verboten. Sie wissen auch, dass ich mir ein früheres Verbot gewünscht hätte. Seit Juni 2013 ist die LL-Sohle für die Umrüstung von Güterwagen zugelassen. Auch die Deutsche Bahn, so lesen wir im Bericht auf Seite 51, hat sich die vollständige Umrüstung bis 2020 als Ziel gesetzt. Ich frage die Frau Bundesrätin: Wie schätzen Sie die Zielerreichung ein? Ist sie realistisch? Können die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zum Beispiel in der Ostschweiz entlang der Seelinie damit rechnen, dass es bis 2020 eine Entlastung und Verbesserung für die Bevölkerung gibt?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich danke für die gute Aufnahme dieses Verlagerungsberichtes und für die Diskussion. Diese Diskussionen finden ja alle zwei Jahre statt; von ein paar Akzenten abgesehen, führen wir alle zwei Jahre in etwa dieselbe Diskussion.

Der Bundesrat hat schon 2011 gesagt – die aktuellen Zahlen bestätigen es –, dass unsere Verlagerungspolitik erfolgreich ist, dass wir aber das im Gesetz festgelegte Zwischenziel von einer Million alpenquerenden Fahrten nicht erreicht haben und dass wir auch das im Gesetz festgehaltene anvisierte Endziel von 650 000 alpenquerenden Fahrten bis 2018 nicht erreichen werden. Zu gross ist das Volumen des Güterverkehrs, zu gross ist auch der internationale Transitverkehr, der unsere Nord-Süd-Achse und auch andere Alpenübergänge erfasst.

Das heisst aber nicht, dass die Verlagerungspolitik wirkungslos war oder dass wir, wie Herr Ständerat Stadler behauptet, die Verlagerung behördlich unterwandern würden. Der Verfassungsauftrag gilt, wir arbeiten daran. By the way: Wenn man sagt, es gebe nur schlappe 1,675 Milliarden Franken für den Zahlungsrahmen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs, muss ich sagen: Das ist nicht gerade nichts. Und von «Unterwanderung» kann man bei solchen Summen auch nicht sprechen. Es gibt in meinem Departement nur in wenigen Bereichen solche Summen. Aber wir geben die Mittel aus, wir machen das, weil wir zur Verlagerungspolitik stehen.

Ich muss einfach immer wieder in Erinnerung rufen, und das wollten wir mit diesem Bericht eben auch aufzeigen, dass in der Verfassung steht, ich zitiere es nochmals: «Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und

Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.» Es steht nicht in der Verfassung, dass wir diesen Schutz betreiben müssen, indem wir Lastwagen zählen. Wir haben in der Verfassung ein Schutzziel: Schutz des Alpengebietes, Schutz der Menschen, Tiere usw. vor den Belastungen durch den Transitverkehr. Man setzte seinerzeit ein quantitatives Ziel, weil man der Meinung war, dieses Ziel erreiche man am besten mit einer Limitierung der LKW. Das war damals auch richtig. Aber in der Verfassung steht davon nichts – ich sage das einfach, damit wir hier Klartext reden. Wir haben uns deshalb einmal bemüht, im Hinblick auf das eigentliche Verfassungsziel, den Schutz des Alpengebietes, aufzuzeigen, wie die Situation Anfang der Neunzigerjahre aussah, als das Schweizervolk Ja zu dieser Verfassungsbestimmung sagte, und wie sie heute aussieht und was wir tatsächlich erreicht haben. Was wir erreicht haben, ist ja schon erstaunlich: Es ist eine Erfolgsgeschichte, die mit viel Geld und mit vielen Massnahmen geschrieben wurde. Aber der Bundesrat steht dazu, und ich bin überzeugt, dass auch die Schweizer Bevölkerung nach wie vor dazu steht. Wir haben immerhin 700 000 Lastwagen verlagert, und der Bahnanteil am alpenquerenden Transportaufkommen von aktuell über 66 Prozent ist rekordhoch. Vergleichen Sie diese Zahl mit jener von Österreich, dem europäischen Land mit dem zweitbesten Ergebnis: Der österreichische Anteil macht gerade einen Drittels des Schweizer Anteils aus. Sie finden nirgends auf der Welt eine solche Erfolgsgeschichte. Wir haben auch die Situation, dass die Zahl der Fahrten schwerer Güterfahrzeuge über die Alpen in der Schweiz zwischen dem Jahr 2000 und Ende 2012 um 13,9 Prozent abgenommen hat, dies bei Wirtschaftswachstum, E-Commerce und zunehmenden Bestellungen von Ware, bei Faktoren also, die sonst eine generelle Erhöhung des Güterverkehrs mit sich bringen.

Die Grundproblematik haben wir also zwar nicht gelöst, aber bei den Ergebnissen mit einem Wirkungsziel, wie sie den Absätzen 1 und 2 des erwähnten Verfassungartikels entsprechen, sind wir meines Erachtens sehr gut unterwegs. Diese Belastungen, welche für Menschen, Tiere, Pflanzen sowie ihre Lebensräume relevant sind – so, wie es eben in der Verfassung geschrieben steht –, misst man in der Regel nicht mit der Anzahl Fahrzeuge, sondern eben mit CO₂, NOx-, Lärmmissionen, mit allem, was eben problematisch ist. Das ist die Diskussion, die ich wirklich gerne führen will. Es ist so – da hat Herr Ständerat Stadler Recht –, dass wir ab Eröffnung des Ceneritunnels noch mehr werden verlagern können. Aber dieses im Gesetz vorgegebene quantitative Ziel werden wir so nicht erreichen. Das Verfassungsziel, die Begrenzung der Belastungen gemäss Artikel 84 Absatz 1 der Bundesverfassung, erreichen wir dagegen. Diese Belastungen haben sich massiv reduziert, und sie werden sich weiter reduzieren. Wir haben also eine Verlagerungspolitik, die wirkungsorientiert ist und vor allem dort ansetzt, wo es darum geht, Menschen, Umwelt, Pflanzen und den Alpenraum zu schützen. Wir gehen dabei resultatorientiert vor und messen den Erfolg an der tatsächlichen Reduktion der Schadstoffe und Belastungen. Oder möchten Sie lieber bei einer Verlagerungspolitik bleiben, die einfach nur die Anzahl LKW misst?

Die Zahlen bewegen mich eigentlich eher in Richtung «Verlagerung weiterführen», aber wir müssen uns überlegen, ob wir nicht auch andere Fahrzeuge in die Pflicht nehmen müssen. Es wurde gesagt: Ein Euro-6-LKW emittiert noch 0,19 Gramm NOx pro Kilometer, ein Euro-6-Diesel-Lieferwagen emittiert mit 0,41 Gramm doppelt so viel – ein Lieferwagen! Ein Euro-6-Diesel-PW emittiert mit 0,17 Gramm NOx gleich viel wie ein Euro-6-LKW. Ja, es ist erstaunlich. Hier hat die Technik Fortschritte gemacht, und die LSVA mit ihren Anreizen für die Transporteure, die schweren Güterwagen relativ schnell dem technischen Stand anzupassen, hat gebrüchtes. Es stellt sich deshalb schon die Frage: Ist das Problem heute aus Umweltsicht noch ein Problem der LKW, oder müssen wir eigentlich sagen, dass es mindestens von der NOx-Problematik her heute eines der PW und der Lieferwagen ist? Dafür haben wir überhaupt keine Ansätze. Auch

hier gilt: Die CO2-Abgabe, vor allem für PW und neu dann auch für leichte Nutzfahrzeuge, wirkt. Ich glaube, diese Diskussion ist berechtigt.

Was den Lärm anbelangt, Herr Ständerat Graber hat es zu Recht gesagt, haben wir bei allen Fahrzeugflotten und bei den Auswirkungen auf die Alpen nicht sehr viele Fortschritte gemacht. Dagegen habe ich noch keine Rezepte. Da geht es natürlich auch wieder sehr viel um Technik. Aber es ist wahrscheinlich für das Alpengebiet weniger prioritär als CO2, NOx und andere Belastungen, weil im Alpengebiet wenige Personen wohnen. Aber es ist so, das ist keine Erfolgsgeschichte.

Deshalb möchten wir über die günstige Ausrichtung unserer Verlagerungspolitik wirklich weiter diskutieren: Wo müssen wir weiterarbeiten, um die Belastungsgrenzen im Alpenraum reduzieren zu können? Wo liegen die effektiv umweltbelastenden Faktoren? Wie steht es um die weitere Entwicklung der Fahrzeugflotten? Ich glaube, das ist wirklich relevant.

Wir investieren weiter auch in die Verlagerung des Schwerverkehrs. Ich bin froh, dass Sie der Erhöhung des Zahlungsrahmens um 180 Millionen Franken und seiner Verlängerung um fünf Jahre zustimmen. 180 Millionen zusätzlich sind auch kein Pappenstiel. Ich erinnere mich an frühere Diskussionen oder daran, was ich im «Blick» gelesen habe, wo im Zusammenhang mit gleichen Beträgen von «Abzocke» oder von was weiß ich gesprochen wurde. Aber hier geschieht das ohne Murren.

Wir investieren ja auch weiterhin in Terminals. Gerade mit Italien, Herr Ständerat Theiler, haben wir, wie ich glaube, bei der Terminalpolitik doch einiges erreicht. Diese Terminals werden gebaut. Es sollte dem BAV und der RFI in den nächsten Wochen gelingen, die konkrete bauliche Planung mit der Ausschöpfung der Mittel sowohl für die Lino-Linie als auch für alle anderen Zufahrten der Neat zu vereinbaren. Dort haben wir wirklich grosse Fortschritte erreicht. Es wurde im letzten Jahr auch eine Terminalkonferenz durchgeführt. Die Erarbeitung eines Terminalkonzepts hat im Ergebnis vor allem auch zur Feststellung geführt, dass wir die Priorität jetzt in Basel setzen müssen, auf den Rhein und auf den Ausbau der entsprechenden Kapazitäten. Denn auf dem Rhein werden in den kommenden Jahren grosse Gütermengen von den Nordseehäfen hertransportiert. Wenn wir diese in der Schweiz nicht auf der Strasse haben wollen, braucht es in Basel Investitionen ins Hafenbecken und in eine trimodale Struktur. Auch hier sind sich die Branche, der Bundesrat und der Regierungsrat von Basel-Stadt einig. Ich glaube, das ist auf einem guten Weg, sodass wir in Bälde auch dort ein spruchreifes Konzept haben werden.

Noch zu Herrn Ständerat Stadler: Ich habe in diesem Jahr extra einen Ihrer Parteikollegen ans International Transport Forum mitgenommen. Ich habe ihm gesagt, er solle dort mit seinen Kollegen über die Alpentransitbörse reden. Wir verfolgen diese Idee weiter, aber ich glaube, er musste auch zur Kenntnis nehmen: Man hört uns zwar sicher zu, aber außer in den Alpenländern, in den Regionen, die Sie genannt haben, ist das nur schon auf Stufe der Zentralregierungen weiterhin einfach kein Thema, weil es sich um ein limitierendes System handelt. Es ist ein Kontingentsystem. Sie sehen ja, welche Diskussionen wir bei einem solchen System in Bezug auf die Personenfreizügigkeit haben. Hier geht es eben auch um ein Grundprinzip, das recht schwierig umzusetzen ist.

Ich glaube deshalb, dass wir hier dabei bleiben sollten, alles daranzusetzen, um mit unseren Nachbarländern à jour zu bleiben. In Deutschland gibt es zur Rheintalbahn 200 000 Einsprachen von Bürgerinnen und Bürgern, die immer noch offen sind. Zu einem grossen Teil geht es um Lärmbeschwerden. Auch da ist unser Einfluss relativ klein. Aber immerhin hat das deutsche Bundesministerium in diesem Jahr klar deklariert, dass die Fertigstellung der Rheintalbahn und die Behandlung der Beschwerden, dass man vielleicht auch im Bereich Lärm für die Bevölkerung Massnahmen ergreifen muss, prioritär sind. Ich glaube, das ist auch eine positive Entwicklung.

Ein weiteres Element: Sie haben gelesen, dass wir in Bezug auf das Netznutzungskonzept und den Netznutzungsplan für den Güterverkehr bereits die Vorlage ans Parlament verabschiedet haben. Beim Güterverkehrsgesetz werden Sie die Gelegenheit bekommen zu sagen: «Okay, wir sind bereit, dem Güterverkehr durch die Netzplanung, durch ein Netzkonzept Gewicht zu geben.» Da bin ich dann auch sehr gespannt.

Ich komme jetzt zum Kanton Uri: Die Priorität des Kantons Uri war ein Halt in Altdorf. Selbstverständlich ist dieses Begehr sehr legitim. Aber jeder Halt auf der Neat-Strecke heisst, dass wir Kapazitäten verlieren. Wenn man den Personenverkehr bevorzugt, gute und schnelle Anbindungen auf den interessanten Linien will, geht das sehr oft zu Lasten der Trassen für den Güterverkehr. Diese Diskussion wird in diesem Jahr mindestens der Erstrat im Rahmen dieser Vorlage führen.

Es wird immer der Link zur Neat und zur Gotthard-Strassenröhre gemacht. Wir haben, Herr Ständerat Graber, bereits Rentabilitätsberichte zur Neat erstellt. Die existieren. Wir wissen, dass die Geschwindigkeit ein Faktor ist. Es geht um die Anzahl Trassen für den Personen- und den Güterverkehr. Wir kennen die Kapazitäten, dieses Wissen besteht. Aber ich bin gerne bereit, das für den nächsten Verlagerungsbericht à jour zu bringen. Denn es gibt gewisse Korrekturen. Wir wissen mehr über die Haltestellen, und wir kennen die aktuellen antizipierten Mengen an Güterverkehr auf der Schiene besser. Das können wir gerne einbauen, aber an sich liegen diese Informationen vor.

Auch das Konzept «Keine zweite Röhre, sondern Schließung des Gotthard-Strassentunnels und Nutzung der Neat für den Güterverkehr während dieser Zeit» wurde schon im Dezember 2010 berechnet. Wir haben mit den SBB Trassen definiert und haben gesagt, dass es im Moment, wo das anfängt, noch möglich ist. Zehn Jahre später wäre es dann schon schwieriger, weil wir dort auf dieser kurzen Strecke den Güterverkehr verlagern, der sicher kommen wird, und nicht Lastwagen. Auch das liegt eigentlich vor. Insofern verstehe ich Ihren Link mit der Gotthardröhre und der Verlagerungspolitik nicht ganz. Das Konzept des Bundesrates ist eben, dass es keine Kapazitätserweiterung geben soll. Wir respektieren den Verfassungsauftrag, dass die Kapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden soll. Voilà, in diesem Sinne, Herr Ständerat Rechsteiner, auch diese Bemerkung des Bundesrates.

Die Berichte sind in ausreichender Tiefe vorhanden, auch für das, was das Parlament hier verlangt. Der Nationalrat wird auch noch den Teil mit einer allfälligen Gotthardmaut oder anderen Gebühren behandeln. Auch diese Berichte werden in den nächsten Wochen zugestellt. Auch was Herr Theiler zu Fréjus usw. gesagt hat, haben wir berücksichtigt, damit man überall sehen kann, was Lastwagen an anderen Alpenübergängen bezahlen und ob die Schweiz allenfalls so attraktiv ist, dass sie anstelle anderer Staaten genutzt wird. Hier sind wir auch ganz auf Kurs.

Deshalb bitte ich Sie, den zusätzlichen Massnahmen, insbesondere diesem Zahlungsrahmen, und dann auch der Netznutzungskonzeption und dem Netznutzungsplan zuzustimmen und dem Güterverkehr die entsprechende Bedeutung zuzumessen.

Häberli-Koller Brigitte (CE, TG): Entschuldigung, dass ich mich jetzt noch melde. Ich habe noch eine Frage betreffend die Lärmreduktion und die Zielerreichung in der Schweiz gestellt. Dann habe ich auch um die Einschätzung gebeten, ob wir entsprechende Massnahmen auch vonseiten Deutschlands erwarten können. Wie gesagt, ist die betroffene Bevölkerung darauf angewiesen. Jedes Jahr, um welches hier früher etwas passiert, ist für die Lebensqualität sehr wichtig.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Entschuldigen Sie, dass ich das unterlassen habe. Ich kann für die Schweiz sprechen, ich kann aber nicht garantieren, was in Deutschland und in der EU passiert. Sie wissen, dass wir unsere Lärmregulierung auch in ein EU-Konzept eingepasst haben. In Deutsch-



land spricht man im Moment auch davon, dass man allenfalls etwas schneller vorangeht. Es wird aber massgeblich davon abhängen, ob die Bahnunternehmen investieren, das heisst wiederum, ob sie genügend Ertrag haben, um in die Sanierung von Güterwagen zu investieren. Das kostet, und die Ertragslage vieler Bahnunternehmen ist nicht gewaltig gut. Meiner Meinung nach ist überall das Bestreben da, der Lärmsituation mehr Rechnung zu tragen: Man weiss, dass es gescheit ist, die alten Güterwagen zu sanieren. Es braucht dann halt aber sehr oft ein Sanktionierungssystem, wonach man irgendeinen Nachteil hat, wenn man noch nicht investiert hat. Meines Erachtens fassen die meisten jetzt 2020 ins Auge. Ich kann Ihnen aber keine Garantie geben, dass man dann nicht polnische, rumänische und andere Güterwagen auf deutschem Gebiet hat. Es stellt sich dann die schwierige Frage, ob man diese an der Grenze anhält, wenn sie noch ein Stück weit in der Schweiz, wo es strengere Vorschriften hat, fahren müssten, oder wie man das löst.

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

13.111

Verkehrsverlagerung. Bericht 2013

Transfert du trafic. Rapport 2013

Fortsetzung – Suite

Bericht des Bundesrates 29.11.13
Rapport du Conseil fédéral 29.11.13
Bestellung: BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern
Commande: OFCL, diffusion des publications, 3003 Berne
Nationalrat/Conseil national 17.03.14 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Fortsetzung – Suite)

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

13.102

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

Botschaft des Bundesrates 29.11.13 (BBI 2014 155)
Message du Conseil fédéral 29.11.13 (FF 2014 151)
Nationalrat/Conseil national 17.03.14 (Erstrat – Premier Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Fortsetzung – Suite)

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

Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à tra- vers les Alpes

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.102/299)

Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(1 Enthaltung)

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.102/300)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(1 Enthaltung)

Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr

La séance est levée à 13 h 00