



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

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.12.22

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motion.

Dittli Josef (RL, UR), für die Kommission: Ich gebe vorab meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsident des Verbandes der verladenden Wirtschaft.

Nun zur Motion: Die aus dem Nationalrat stammende Motion will den Bundesrat damit beauftragen, die Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs so anzupassen, dass eine höhere Förderung für Neuverkehre und eine höhere Förderung für Regionen mit heute geringem Marktanteil der Schiene, aber hohem Verlagerungspotenzial möglich ist. Diese Kommissionsmotion kam im Nationalrat aufgrund der Diskussion zum Verlagerungsbericht 2021 zustande.

Diesen Verlagerungsbericht behandelte auch unsere Kommission. Sie stellte dabei fest, dass die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene in den letzten zwei Jahren weitere Fortschritte gemacht hat. Der Anteil der Schiene ist auf den höchsten Stand seit 25 Jahren gestiegen, während die Lastwagenfahrten auf rund 900 000 pro Jahr gesunken sind. Der Verlagerungsbericht 2021 zeigt, dass die Instrumente und Massnahmen der Verlagerungspolitik greifen: Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und die Bahnreform haben massgeblich dazu beigetragen, die Schiene zu stärken und die Lastwagentransporte durch die Alpen zu reduzieren. Diese Entwicklung wird durch die vor einem Jahr erfolgte Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels sowie durch den 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Basislinie weiter begünstigt.

Einzelne Operateure haben in den ersten Monaten dieses Jahres bei grossprofiligen Transporten 25 Prozent neue Kunden gewonnen. Das Verlagerungsziel von 650 000 Fahrten wird allerdings weiterhin verfehlt.

Der Bundesrat hat daher mit der Verabschiedung des Verlagerungsberichtes beschlossen, zusätzliche Massnahmen zu erarbeiten. Zur Stärkung der Verlagerung will der Bundesrat die LSVA weiterentwickeln. Er zeigt zudem auf, wie es mit der rollenden Landstrasse weitergehen wird. Der Bundesrat erwähnt aber auch, dass er mit dem nächsten Verlagerungsbericht analysieren will, wo es entlang des Nord-Süd-Korridors ungenutztes Verlagerungspotenzial gibt. Erste Abklärungen zeigen, dass verschiedene Regionen noch über Potenzial für eine Verlagerung verfügen. In diesem Zusammenhang sollen Massnahmen zur Stärkung des Binnen-, Import- und Exportschienen Güterverkehrs geprüft werden.

AB 2022 S 1191 / BO 2022 E 1191

Genau da setzt die im Nationalrat angenommene Motion an. Das Verlagerungspotenzial für bestimmte Regionen und Gütergruppen soll besser genutzt werden. Eine gezielte Anpassung des heutigen Förderregimes für neue Verkehre und eine Erhöhung der Abgeltungen für Transporte aus bestimmten Regionen können die Verlagerung beschleunigen.





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Wintersession 2022 • Sechste Sitzung • 06.12.22 • 08h15 • 22.3013
Conseil des Etats • Session d'hiver 2022 • Sixième séance • 06.12.22 • 08h15 • 22.3013



Mit Blick auf den gesetzlichen Verlagerungsauftrag und die Klimaziele der Schweiz unterstützt Ihre Kommission das Anliegen, die Förderung des alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehrs auszubauen. Sie erachtet eine gezielte Förderung von Neuverkehr und zusätzlichem Verkehr aus Regionen, in denen der Marktanteil der Schiene heute gering, das Verlagerungspotenzial aber gross ist, als effizient und sinnvoll. Solche Potenziale liegen beim internationalen Verkehr in den Regionen Elsass-Lothringen und Ligurien. Das Hauptaugenmerk liegt aber auf dem nationalen Verkehr auf der Nord-Süd-Achse. Hier besteht das Potenzial darin, dass von den 860 000 alpenquerenden Lastwagen etwa 500 000 Quelle und Ziel in der Schweiz haben.

Ihre Kommission begrüsst es, wenn diese zusätzlichen Massnahmen möglichst wirksam umgesetzt werden können. Sie beantragt Ihnen oppositionslos, die Motion anzunehmen, und sie befürwortet eine rasche Umsetzung der Massnahmen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich kann es kurz machen; auch der Bundesrat beantragt Ihnen ja, die Motion anzunehmen. Denn auch er geht davon aus, dass sie uns dem Ziel der Verlagerung einen weiteren Schritt näher bringt. Sie enthält entsprechende Massnahmen, nämlich eine gezielte Anpassung des heutigen Förderregimes für Neuverkehre und eine Erhöhung der Abgeltungen für Transporte aus bestimmten Regionen. Ich denke, wir haben hier die gleichen Ziele. Auch in Bezug auf das Vorgehen ist das sicher sinnvoll.

Ich möchte noch Folgendes erwähnen: In Bezug auf die Verlagerungspolitik, die im internationalen Vergleich ja wirklich ausserordentlich erfolgreich ist, aber trotzdem noch Potenzial hat, das ausgeschöpft werden sollte, hat sich der Bundesrat erst kürzlich mit der Frage der Verlagerung des Güterverkehrs in der Fläche beschäftigt und hierzu eine entsprechende Gesetzesvorlage in die Vernehmlassung geschickt. Bei der Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs ist also mehr möglich, es besteht hier noch ein Potenzial. Daher sollte gleichzeitig auch geschaut werden, was in der Fläche, vor allem mit dem Einzelwagenladungsverkehr, weiterhin möglich ist oder sichergestellt werden soll.

In diesem Sinne beantragen wir, wie Ihre Kommission und der Nationalrat, die Motion gerne zur Annahme.

Angenommen – Adopté

