



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Wintersession 2022 • Sechste Sitzung • 06.12.22 • 08h15 • 22.3000  
Conseil des Etats • Session d'hiver 2022 • Sixième séance • 06.12.22 • 08h15 • 22.3000



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

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.12.22

---

**Präsidentin** (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission und der Bundesrat beantragen, auch diese Motion anzunehmen.

**Burkart** Thierry (RL, AG), für die Kommission: Vorab meine Interessenbindung: Ich bin Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag).

Zur Sache: Am 11. April dieses Jahres hat die vorberatende Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen eine Motion der Schwesterkommission bzw. des Nationalrates beraten. Diese Motion ist Ausfluss der Debatte über den Verlagerungsbericht 2021. Festzuhalten ist daher vorab, dass die einhellige Meinung besteht, die Schweiz befindet sich in Sachen Verlagerung auf einem eindrücklichen Weg. Die Anzahl alpenquerender Fahrten schwerer Güterfahrzeuge sinkt, zwischen 2018 und 2020 belief sich die Reduktion auf 8,3 Prozent. Der Schienenanteil liegt bei 75 Prozent, damit ist die Schweiz Weltspitze. Zum Vergleich: In Österreich ist das Verhältnis gerade umgekehrt.

Verschiedene Instrumente haben zu diesem Erfolg beigetragen: die Neat, die LSVA, die vor zwei Jahren erfolgte Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels, aber auch der 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Basislinie. Zur erfreulichen Entwicklung der Verlagerung kommt die Tatsache hinzu, dass sich die Umweltauswirkungen des Schwerverkehrs dank der

AB 2022 S 1190 / BO 2022 E 1190

technologischen Entwicklung erheblich reduzieren. Um dem Verfassungsauftrag der Verlagerung von Grenze zu Grenze weitergehend Rechnung zu tragen, braucht es aber zusätzliche Massnahmen. Diese Notwendigkeit wird dadurch akzentuiert, dass Verkehrsprognosen mit einem Wachstum der alpenquerenden Verkehre von 2 Prozent pro Jahr rechnen, was in zwanzig Jahren 48 Prozent mehr Alpentransit bedeutet.

Die Funktionalität der Neat und damit die Erreichbarkeit der gesetzlich definierten Umsetzung des Verfassungsauftrags kann aber nur dann erreicht werden, wenn die Neat-Zufahrtsstrecken von Norden her verbessert werden. Wir müssen an dieser Stelle bedauerlicherweise klar konstatieren, dass Deutschland seinen vertraglichen Verpflichtungen deutlich hinterherhinkt. Der Vertrag von Lugano wurde vor 26 Jahren unterzeichnet. Mittlerweile gibt es allerdings einen neuen Vertrag, eine unverbindliche Absichtserklärung. Meines Erachtens ist nicht ganz klar, wieso die Schweiz diese unterzeichnet hat. Wie dem auch sei: Ein Ausbau der Zufahrtsstrecken auf deutscher Seite ist vor 2042 nicht realistisch. Ohne einen raschen Ausbau dieses Nadelöhrs wird



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Wintersession 2022 • Sechste Sitzung • 06.12.22 • 08h15 • 22.3000  
Conseil des Etats • Session d'hiver 2022 • Sixième séance • 06.12.22 • 08h15 • 22.3000



indes ein grosser Teil des Mehrverkehrs die Alpen im Strassentransport queren müssen.

Die Schweiz muss sich aus diesem Grund weitere Optionen erarbeiten. Das Parlament hat mit der Annahme der Motion 20.3003, "Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke", den Bundesrat bereits zur Aufnahme von Verhandlungen mit Frankreich und Belgien verpflichtet. Mit der vorliegenden Motion soll nun der Bundesrat zusätzlich beauftragt werden, die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr des Neat-Zubringers südliche deutsche Rheintalstrecke beseitigt wird. Dazu soll gemeinsam mit Frankreich und Deutschland die 71 Kilometer lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strassburg elektrifiziert und auf den Neat-Standard ausgebaut werden. Ihr Ausbau und die Mitfinanzierung durch die Schweiz seien so zu regeln, dass eine rechtzeitige Inbetriebnahme vor 2030 erreicht werden könne. Die Kostenschätzungen, so die Motion, hätten ergeben, dass mit Investitionen von 178 Millionen Franken die Tageskapazität um 30 Züge und mit einem weiteren Ausbau in der Höhe von 338 Millionen Franken um total 60 Züge pro Tag erhöht werden könnte. Zu diesen Angaben sagte der Vertreter des Departementes in der Kommission, dass sie zum Zeitpunkt, als die Motion eingereicht wurde, wahrscheinlich richtig waren.

Die 2021 begonnenen Verhandlungen mit Frankreich und Belgien über die Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strassburg-Basel sollen weitergeführt werden. Sie stehen nicht im Widerspruch zu dieser Motion.

Der Nationalrat hat der vorliegenden Motion bereits am 17. März zugestimmt. Ihre vorberatende Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig, es dem Erstrat gleichzutun.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Der Bundesrat hat auch hier keine Differenz zum Nationalrat und zu Ihrer vorberatenden Kommission. Im Gegenteil, diese Option wurde im Rahmen des Verlagerungsberichtes ja im Nationalrat bereits diskutiert. In sämtlichen Gesprächen in diesem Frühling mit Deutschland, mit Frankreich, mit Italien und mit Holland sind wir immer wieder darauf zu sprechen gekommen, dass wir den Ausbau des linksrheinischen Korridors von Belgien über Elsass-Lothringen nach Basel voranbringen wollen.

Man muss sich aber bewusst sein – ich glaube, das ist einfach eine realistische Einschätzung –, dass Frankreich und Deutschland den Mehrwert dieser Strecke für sich selbst als eher gering einstufen. Deshalb gehen wir heute davon aus, dass der Ausbau ohne eine finanzielle Beteiligung der Schweiz nicht durchführbar sein wird. Eine solche Beteiligung haben wir in Italien bereits praktiziert. Das ist im Interesse der Schweiz. Deshalb werden wir in den Gesprächen auch weiterhin den Wert des linksrheinischen Korridors aufzeigen und gleichzeitig eine mögliche Unterstützung oder Beteiligung vonseiten der Schweiz ins Spiel bringen. Das sollte helfen. Das allein ist aber, wie gesagt, noch keine Garantie.

Es gibt jedoch keine Differenz bei dieser Motion. Deshalb empfiehlt der Bundesrat, sie anzunehmen. Wir sollten hier wirklich versuchen vorwärtszumachen und in allen internationalen Gesprächen, die wir führen, aufzeigen, was der Wert eines solchen linksrheinischen 4-Meter-Korridors ist.

*Angenommen – Adopté*