



24.036

Verkehrsverlagerung.

Bericht 2023

Transfert du trafic.

Rapport 2023

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.06.24 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Pult Jon (S, GR), per la commissione: La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (CTT) ha preso atto del rapporto sul trasferimento del traffico pesante transalpino 2023 e ha fatto un'audizione con i rappresentanti del settore. I dati del rapporto purtroppo non sono incoraggianti.

Nel periodo 2020–2022, il numero dei transiti di veicoli merci pesanti sulle strade dei valichi alpini svizzeri è aumentato del 2 per cento. Negli anni 2021/22, sono stati registrati rispettivamente 895 000 e 927 000 transiti di veicoli merci pesanti attraverso le Alpi. Anche questa volta, non è stato raggiunto l'obiettivo di trasferimento sancito dalla legge per il 2018, ovvero non più di 650 000 transiti transalpini. Peggio: per la prima volta dopo tanti anni di piccoli progressi non c'è stato una riduzione ma, purtroppo, un aumento dei transiti di veicoli merci pesanti.

La maggioranza della commissione costata che l'obiettivo di trasferimento del traffico non potrà essere raggiunto senza ulteriori sforzi e senza intensificare la politica in materia. Per questo motivo, la CTT intende creare nuovi incentivi al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, ricorrendo a vari strumenti. Anche perché, purtroppo, il rapporto del Consiglio federale non contiene nessuna misura concreta a corto termine per sostenere e portare avanti con successo il trasferimento nella difficile situazione attuale. Ecco le cinque proposte concrete della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni:

1. Con la mozione 24.3389 si chiede di proseguire l'ampliamento della tratta di accesso alla NFTA sulla sponda sinistra del Reno nell'interesse del trasferimento del traffico. Con ogni probabilità, i lavori nei grandi cantieri aperti in Germania allo scopo di potenziare l'asse ferroviario sulla sponda destra del Reno, corridoio Reno-Alpi, e aumentarne la capacità, si protrarranno fino a dopo il 2045, anche a causa delle progressive restrizioni di bilancio previste in Germania. Se si vuole impedire che la politica di trasferimento del traffico si areni o faccia addirittura un passo indietro per i prossimi vent'anni, l'unica opzione percorribile consiste nell'ampliare la tratta sulla sponda sinistra del Reno in Francia. Per questo, la commissione ha adottato i seguenti due punti:

Primo, il Consiglio federale è incaricato di prendere i provvedimenti necessari affinché le gallerie della tratta di accesso ad Alptransit, Metz, Strasbourg e Basilea, che costituiscono attualmente un collo di bottiglia, dispongano di un corridoio di 4 metri per il traffico combinato. A tal fine, il Consiglio federale prevede di accordare un sostegno finanziario alla Francia, come ha fatto per l'ampliamento delle gallerie sulle tratte di accesso Luino-San Gottardo e Sempione-Novara-San Gottardo.

Secondo, il Consiglio federale è incaricato di adoperarsi nei colloqui con la Francia, la regione del Grand Est e la Germania affinché la linea Wörth-Strasbourg possa essere utilizzata quale tratta di accesso e venga elettrificata o, in alternativa, sia quantomeno attrezzata in modo tale da permettere il transito continuo di treni merci con locomotive ibride o diesel.

2. Veniamo alla seconda proposizione, la mozione 24.3390, "Stabilizzazione del traffico combinato sull'asse nord-sud mediante la costruzione di binari tampone". A causa dell'attuale situazione instabile nell'ambito del traffico, in particolare in Germania, si registra un aumento delle cancellazioni di treni, attualmente il 10–15 per cento dei treni rispetto al 5 per cento del 2017. Le perturbazioni nel corridoio di Alptransit portano al blocco del terminale di trasbordo, con la conseguente impossibilità di prendere in consegna e inviare le spedizioni sia a livello nazionale che internazionale. Questi inconvenienti potrebbero essere evitati parcheggiando temporaneamente i treni bloccati su binari tampone a lunghezza di 700 metri, finché la perturbazione non venga eliminata e non sia possibile garantire una continuazione sicura del viaggio sul resto delle reti.





La commissione vuole incaricare di ciò il Consiglio federale affinché si adoperi, sotto il coordinamento del UFT e in collaborazione con FFS Infrastruttura, Deutsche Bahn, InfraGo e RFI, per garantire che lungo il corridoio nord-sud una parte delle capacità di binari siano messe a disposizione quanto prima come infrastrutture tampone veloce per il traffico combinato. L'obiettivo è quello di fornire da 15 a 20 binari tampone a nord e da 6 a 10 binari tampone a sud. Questa misura ha l'obiettivo di contribuire a stabilizzare il traffico merci su rotaia, in particolare il traffico combinato sull'asse nord-sud attraverso la Svizzera.

3. Con la mozione 24.3391 si chiede di promuovere il trasferimento del traffico sulle medie distanze. Il rapporto sul trasferimento del traffico 2023 rileva, a ragione, che nel traffico combinato, la percentuale del trasferimento su rotaia è nettamente inferiore sulle distanze al di sotto dei 600 chilometri che non su quelle a più lungo raggio. Quindi il Consiglio federale propone di destinare alle medie distanze parte dei fondi previsti per quelle lunghe.

Ridurre i fondi a favore dei trasporti sulle lunghe distanze mette però a rischio l'intera politica di trasferimento, come lo hanno spiegato i rappresentanti del settore durante le audizioni. La riassegnazione prevista dei fondi avrebbe l'effetto di riportare sulla strada parte dei trasporti effettuati sulle lunghe distanze. Ed è per questo che il Consiglio federale deve essere incaricato di non destinare alle medie distanze parte dei fondi previsti per le lunghe distanze. Per incentivare il trasferimento del traffico sulle medie distanze vanno invece stanziati 15 milioni di franchi supplementari. Questo è l'obiettivo della terza mozione della commissione. Questa misura dovrebbe permettere di trasferire su rotaia circa 100 000 spedizioni in più all'anno effettuate oggi con autocarri.

4. Con il postulato 24.3392 si chiede di esaminare la tassa sui transiti alpini come strumento di trasferimento del traffico", si vuole incaricare il Consiglio federale di esaminare se e in che modo l'introduzione di una tassa sui transiti alpini (TTA) possa favorire un maggiore trasferimento modale nel traffico merci attraverso le Alpi, e quali adeguamenti giuridici siano necessari affinché possa essere applicata al trasporto pesante di merci su strada.

5. Infine, con la mozione 24.3393 si chiede di adeguare interamente la TTPCP al rincaro per garantire l'effetto di trasferimento della TTPCP, incaricando il Consiglio federale di adeguare quanto prima interamente al rincaro la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), in modo che al più tardi nel 2025, quindi l'anno prossimo, la TTPCP costi in termini reali come quando è stata introdotta più di vent'anni fa. Dal punto di vista della commissione non è comprensibile il fatto che oggi questa tassa, questo strumento di trasferimento, sia di fatto più a buon mercato che nel momento in cui è stata introdotta. Soprattutto se pensiamo, come ho detto all'inizio, che il trend purtroppo sta andando nella direzione negativa. Quindi il numero degli autocarri in transito sui nostri passi alpini sta di nuovo aumentando.

Per ognuno dei cinque interventi della commissione è stata presentata una proposta di minoranza dal collega Giezendanner, che motiverà personalmente.

A nome della maggioranza della commissione vi propongo di adottare le quattro mozioni e il postulato della commissione. Sono stati adottati con il seguente numero di voti: la prima mozione con 16 voti contro 6 e 1 astensione, la seconda con 17 voti contro 6, la terza pure con 17 voti contro 6, il postulato con 12 voti contro 10 e 1 astensione, e l'ultima mozione con 13 voti contro 8 e 2 astensioni. Vi ringrazio se sostenete la posizione della commissione.

AB 2024 N 1147 / BO 2024 N 1147

Silberschmidt Andri (RL, ZH), für die Kommission: Bevor ich als Kommissionssprecher auf das Geschäft zu sprechen komme, weise ich auf meine berufliche Tätigkeit hin: Ich arbeite als Sekretär bei Planzer Transport. Wir sind unter anderem bei Hupac engagiert. Das ist eine Unternehmung, welche die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene vorantreibt und betreibt.

Jetzt komme ich zum Verlagerungsbericht: Der Verlagerungsbericht 2023 liefert eine gute Analyse der Situation und der Schwierigkeiten des kombinierten Verkehrs. Er verdeutlicht die Erfolge der Schweizer Verkehrspolitik und die Verlagerung der letzten Jahre. Leider enthält der Verlagerungsbericht kaum konkrete Massnahmen, um die Verlagerung in der aktuellen, schwierigen Situation zu unterstützen und erfolgreich weiterzuführen.

Die alpenquerenden Güterverkehrsvolumen der Bahn stagnierten im Jahr 2023 zum ersten Mal seit Beginn der Verlagerungspolitik im Jahr 2000. Der kombinierte Verkehr durch die Schweiz nahm im Jahr 2023 um etwa 8 Prozent ab. Zum ersten Mal seit dem Jahr 2000 gewann die Strasse im Alpen transit wieder Marktanteile gegenüber der Schiene und entfernte sich damit vom Verfassungsziel. Gründe dafür sind die rückläufige Wirtschaftsentwicklung in Europa, steigende Bahnkosten bei gleichzeitig sinkenden Strassenpreisen und eine unbefriedigende Qualität der Bahnleistung auf dem Nord-Süd-Korridor, speziell nördlich der Schweiz auf dem Netz der Deutschen Bahn.



Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates hat mehrere Kommissionsvorstösse lanciert, um die Verlagerung des internationalen Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern:

Bei der Motion 24.3389, "Ausbau linksrheinischer Neat-Zubringer im Interesse der Verlagerung vorantreiben", geht es darum, dass die Grossbaustellen in Deutschland zur Ertüchtigung und Kapazitätserweiterung der rechtsrheinischen Bahnachse wohl bis nach 2045 andauern. Um eine Stagnation der Verlagerungspolitik zu verhindern, ist der linksrheinische Ausbau in den nächsten zwanzig Jahren die einzige Option. Dies ergibt sich auch aus Sicht der Verkehrsrelationen: Der kombinierte Verkehr ab Belgien und Südholland geht heute weitgehend über Deutschland nach Italien. Diese Relationen sind sehr aufkommensstark und haben weitere Wachstumspotenziale. Eine Umlagerung dieser Verkehre von der Deutschland- auf die Frankreich-Achse würde den überlasteten Deutschland-Korridor entlasten und im ganzen System des kombinierten Verkehrs zu Qualitätsverbesserungen führen.

Mit der Motion 22.3000 vom 11. Januar 2022 hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, die 2021 begonnenen Verhandlungen mit Frankreich über die Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strassburg-Base für einen Korridor für den kombinierten Verkehr weiterzuführen. Für die Schweizer Verlagerungspolitik steht der Ausbau der Bahntunnels in den Vogesen inklusive 4-Meter-Korridor im Vordergrund. Mit der gleichen Motion wurde der Bundesrat beauftragt, mit Frankreich und Deutschland Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr der südlichen Rheintalstrecke als Neat-Zubringer durch die Elektrifizierung und Ertüchtigung der 71 Kilometer langen linksrheinischen Bahnlinie Wörth-Strassburg beseitigt wird. Frankreich scheint mehr Interesse am Projekt der Linie über Metz zu haben als an der schwach frequentierten und peripheren Rheinlinie im Elsass. Eine Ersatzlösung mit Dieseltraktion auf der französischen Strecke Wörth-Strassburg – da verkehren 40 kombinierte Verkehrszüge täglich – würde das System resilienter machen.

Wir beauftragen den Bundesrat aus diesen Gründen, erstens die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit die Tunnels als Nadelöhre auf der Neat-Zubringerstrecke Metz-Strassburg für den kombinierten Verkehr auf das 4-Meter-Korridor-Profil ausgebaut werden können. Dazu stellt der Bundesrat Frankreich eine finanzielle Unterstützung in Aussicht, in Anlehnung an die 4-Meter-Tunnelausbauten auf der Luino- und der Simplon-Novara-Neat-Zubringerstrecke. Zweitens soll der Bundesrat in den Gesprächen mit Frankreich, der Region Grand Est und Deutschland darauf hinwirken, dass die Linie Wörth-Strassburg eine Neat-Zubringerlinie wird und elektrifiziert wird oder zumindest für einen kontinuierlichen Güterzugverkehr mit Hybrid- und Dieseltraktion ertüchtigt wird.

Ich komme zur Motion 24.3390 der KVF-N, "Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen". Die derzeit instabile Verkehrssituation, insbesondere in Deutschland, führt zu sehr vielen Zugaussfällen. Heute fallen 10 bis 15 Prozent der Züge aus, bis 2017 waren es rund 5 Prozent. Bei Störungen auf den Achsen der Neat-Korridore werden Züge in den Terminals, die noch nicht abgefahren sind, sofort storniert. Dadurch werden die Umschlagterminals für den Ein- und Ausgang von weiteren Sendungen blockiert. Darauf könnte verzichtet werden, wenn die blockierten Züge auf Puffergleisen abgestellt werden könnten, bis die Störung behoben und die sichere Weiterfahrt in den nächsten Netzabschnitt gewährleistet ist.

Die Kommission beantragt, dass der Bundesrat damit beauftragt wird, unter Federführung des BAV und in Zusammenarbeit mit SBB Infrastruktur, DB Infra-Go und Rete Ferroviaria Italiana eine Lösung anzustreben. Dazu braucht es zwischen 15 und 20 Puffergleise im Norden und 6 bis 10 Puffergleise im Süden. Sofern notwendig, soll die Finanzierung der entsprechenden Umrüstungen sichergestellt werden.

Ich komme zur Motion 24.3391, "Für eine stärkere Verlagerung auf mittlere Transportdistanzen". Der Verlagerungsbericht postuliert, dass ein Teil der Fördermittel von den langen auf die kurzen Distanzen umgewidmet werden soll. Die Kommission stellt sich gegen diese Absenkung der Mittel für lange Distanzen zugunsten der kurzen und mittleren Distanzen. Vor allem die Verkehre auf lange Distanz und mit einer hohen Eindringtiefe ins benachbarte deutsche Netz leiden aktuell weitaus am stärksten unter den Qualitätsdefiziten und stehen zudem genauso unter Druck wegen der tiefen Strassentransportpreise. Der Nettoeffekt einer solchen Fördermittel-Umwidmung wäre negativ und könnte auf den langen Distanzen des kombinierten Verkehrs eine Rückverlagerung auf die Strasse bewirken.

Deshalb empfiehlt die Kommission, auf eine Umlagerung von Fördermitteln von den langen auf die kurzen Transportdistanzen zu verzichten. Damit die kurzen und mittleren Transportdistanzen aus dem grenznahen Ausland nach Italien stärker verlagert werden können, sind zusätzliche Fördermittel von 15 Millionen Franken bereitzustellen. Die Branche erwartet davon mittelfristig eine weitere Verlagerungswirkung von etwa 100 000 LKW-Sendungen pro Jahr.

Zum Postulat 24.3392, "Alpentransitabgabe als Verlagerungsinstrument prüfen": Der Bundesrat wird mit diesem Kommissionspostulat beauftragt, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob und wie die Einführung



einer Alpentransitabgabe mehr Verlagerung im alpenquerenden Güterverkehr bewirken könnte und welche rechtlichen Anpassungen vorgenommen werden müssten, um eine solche Abgabe für schwere Nutzfahrzeuge auf der Strasse einzuführen.

Zum letzten Kommissionsvorstoss: Die Motion 24.3393 trägt den Titel "LSVA vollumfänglich an Teuerung anpassen, um Verlagerungswirkung zu sichern". Der Bundesrat wird beauftragt, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe möglichst rasch und vollumfänglich an die Teuerung anzupassen, sodass die LSVA spätestens 2025 real wieder gleich teuer ist wie bei der Einführung vor über zwanzig Jahren.

Zu jedem Kommissionsvorstoss wurde ein Antrag der Minderheit Giezendanner eingereicht, welcher durch Nationalrat Giezendanner begründet wird.

Ich komme zu den Abstimmungsergebnissen: Die Motion 24.3389 wurde mit 16 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen. Die Motion 24.3390 wurde mit 17 zu 6 Stimmen angenommen. Die Motion 24.3391 wurde mit 17 zu 6 Stimmen angenommen. Das Postulat 24.3392 wurde mit 12 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen. Die Motion 24.3393 wurde mit 13 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Im Namen Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bitte ich Sie, sämtliche Kommissionsvorstösse anzunehmen.

AB 2024 N 1148 / BO 2024 N 1148

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Herr Giezendanner vertritt den Antrag der Minderheit zu den Motionen 24.3389, 24.3390, 24.3391, 24.3392 und 24.3393. Herr Giezendanner hätte dafür eine Redezeit von 25 Minuten zur Verfügung. Er hat mir hoch und heilig versprochen, nicht die gesamte Redezeit zu beanspruchen.

Giezendanner Benjamin (V, AG): In diesem Saal wurde schon mehr versprochen und dann nicht eingehalten. (*Teilweise Heiterkeit*) Ich versuche, mich zumindest diesmal etwas zurückzunehmen. Gleichwohl reizt es mich, jetzt die Möglichkeit zu ergreifen, in 25 Minuten eine Lagebeurteilung der Verkehrspolitik vorzunehmen. Aber ich verspreche Ihnen, ich werde vornehmlich auf meine fünf Minderheitsanträge eingehen.

Gleichwohl sollte der Verlagerungsbericht im richtigen Licht gewürdigt werden. Die Zeitspanne, welche er abdeckt, reicht von Juli 2021 bis Juni 2023. Man darf festhalten, dass das teilweise die Covid-19-Zeit war. Und man muss feststellen, dass diese Zeit geprägt war durch Bahnstreiks, einerseits bei der SNCF und andererseits bei der Deutschen Bahn. Das konnten wir ja noch bis in diesem Januar miterleben. Es muss auch festgehalten werden, dass das Jahr 2023 keinen Rückgang des Alpentransits, also der Fahrten durch die Schweiz, begründet hat. Wenn Sie das zweite Semester dazunehmen, das dieser Bericht nicht abdeckt, dann bewegen wir uns wiederum bei 917 000 Fahrten durch die Schweiz, was eine leichte Reduktion bedeutet. Gleichwohl ist zu sagen: Wir bewegen uns unter einer Million Fahrten. Das Ziel von maximal 650 000 Fahrten durch die Schweiz, welches im Gesetz steht, ist wohl illusorisch. Und nach x Verlagerungsberichten müssen wir uns vielleicht eingestehen, dass wir dieses Ziel nach oben korrigieren müssten. Ich weiss, ein Aufschrei wird durch die Reihen gehen.

Gleichwohl sollten wir würdigen, was in der Schweiz passiert. Wir sind das einzige Alpenland, welches einen Modalsplit von 72 Prozent hat. Wenn Sie beispielsweise nach Österreich schauen, sehen Sie: Dort sind 26,6 Prozent auf der Schiene. Und in Frankreich sind es 9,6 Prozent. Also haben wir in der Schweiz eine vorbildliche Verkehrspolitik. Ich glaube, es braucht einfach eine gewisse Zeit, damit das System wirken kann. Insbesondere ist es für eine Beurteilung verfrüht; Sie haben so viele Kommissionsvorstösse eingegeben, die sich auf eine Zeitspanne beziehen, in der der Verkehr zurückgeht.

Das System des Strassenverkehrs bringt es mit sich, dass im Falle einer Rezession die Spediteure und die Transporteure die Waren auf der Strasse halten. Weshalb? Weil sie Fixkosten haben. Sie müssen das Leasing bezahlen, sie müssen das Personal bezahlen. Das Erste, was sie machen, ist dementsprechend, den Verkehr zurück auf die Strasse zu verlagern. Dass das passiert ist, konnte man sehr schön im Verlagerungsbericht erkennen. Wenn die europäische Industrie wieder anspringt, wird sich das langsam wieder zurückverlagern. So viel zum Allgemeinen.

Lassen Sie mich jetzt zu den fünf Vorstössen kommen und meine Minderheitsanträge begründen.

Der linksrheinische Neat-Zubringer macht tatsächlich Sinn. Wenn Paris nicht so weit von der Strecke Antwerpen-Metz-Basel entfernt wäre, wäre das sicherlich eine gute Möglichkeit, zusätzlichen Verkehr zu akquirieren. Im 19. Jahrhundert, als der Gotthardtunnel gebaut wurde, lag der Gotthard-Zubringer sogar auf der linken Seite des Rheins. Gleichwohl müssen wir sagen: Es kann doch nicht sein, dass die Schweiz wiederum extraterritorial Geld investiert, die Bedürfnisse der Bevölkerung und der inländischen Industrie hintanstellt und das Geld in Frankreich investiert. Sie konnten letzten Sonntag in der "Sonntags-Zeitung" lesen, was das Resultat ist. Schauen Sie die Luino-Linie an: Dort fallen mittlerweile Brücken zusammen. Die Schweiz – Frau Bundesrä-



tin Leuthard – hatte 2014 ein grosses Abkommen mit Italien abgeschlossen und 133 Millionen Franken aus Schweizer Steuergeldern investiert. Was ist passiert? Die Brücken sind in einem maroden Zustand. Wollen Sie dasselbe jetzt auch in Frankreich machen? Paris interessiert es nicht, was diese Linie bedeutet.

Deshalb, glaube ich, sollten wir uns darauf konzentrieren, wo das Geld am sinnvollsten zu investieren ist – vor allem in der Schweiz –, und den Bahninfrastrukturfonds nicht zusätzlich belasten. Deshalb sollten wir die Ergebnisse der Gespräche abwarten, welche Bundesrat Rösti momentan mit der französischen Regierung führt. Wenn wir das Fazit kennen, wenn wir die Begründung kennen, dann können wir über Mittel reden. Wir sollten aber sicher nicht in diesen Prozess eingreifen, denn damit würden wir den Bundesrat in den Verhandlungen mit Paris schwächen.

Ich komme zum zweiten Vorstoss, zur Motion 24.3390, "Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen". Ja, das ist wieder so ein wahnsinniger Vorstoss, der im Übrigen schon umgesetzt wird. Fragen Sie die Baselstädter oder die Baselländer: Wo werden die Puffergleise momentan sogar ausgebaut? In Basel und auch an anderen Orten der Schweiz. Aber auch hier gilt es anzumerken: Die Schweiz kann doch nicht der Parkplatz der Güterbahnen in Europa werden, indem alle Züge in der Schweiz ausrangiert werden und indem hier bis zur Weiterfahrt gewartet wird, wenn das System zusammenkracht. Wir sollten auch hier Gespräche führen, um südlich von Freiburg und nördlich von Busto Arsizio zusätzliche Gleise zu bekommen und nicht die gesamte Last in der Schweiz bewältigen zu müssen. Deshalb bitte ich auch hier darum, zurückhaltend zu sein. SBB Infrastruktur baut diese Gleise, wenn vielleicht auch nicht an den Orten, wo sich die Kommission das vorstellt.

Im dritten Vorstoss, den Sie bitte schön ebenfalls ablehnen, geht es um die Verlagerung auf mittlere Transportdistanzen. Es ist unglaublich, was in diesem Rat geschieht. Woche für Woche lesen wir, dass keine Mittel mehr da sind. Vergangene Woche konnten wir lesen, dass der Bahninfrastrukturfonds über mittlere bis längere Sicht kein Geld mehr zur Verfügung haben wird. Und was machen Sie? Sie wollen hier wieder 15 Millionen Franken sprechen. Ich kann Ihnen sagen, dass diese 15 Millionen verpuffen. Sie werden im Markt verpuffen. Es gab im Güterverkehr schon diverse Anschubfinanzierungen dafür, dass man Züge aus Süddeutschland nach Italien fuhr. Die Auslastung war sehr, sehr tief. Weshalb war sie tief? Weil die Strasse auf kürzeren und mittleren Distanzen kompetitiver ist. Wenn Sie die Dekarbonisierung als Referenz nehmen, dann wird es so sein, dass die LKW auch nach einer Revision der LSVA-Gesetzgebung noch immer sehr günstig durch die Schweiz fahren können – oder zumindest zum Nulltarif, was die Abgaben angeht. Deshalb wird die Bahn keine Chance haben. Die Bahn hat auf den längeren Distanzen eine Chance.

Wenn Sie Geld sprechen wollen – ich muss mich jetzt auch als Transportunternehmer äussern –, wird das in mein Portemonnaie kommen. Sie müssen aber bei den längeren Distanzen ansetzen, denn da besteht heute das Problem, dass für den Masterplan Schienenverkehr in Deutschland kein Geld mehr zur Verfügung steht. Die Regierung hat die Töpfe geleert. Dementsprechend ist dort momentan eine Rückverlagerung auf die Strasse feststellbar. Wenn Sie hier aktiv werden wollen, müssen Sie eben genau das Gegenteil machen. Mit diesem Vorstoss werden Sie überhaupt nichts bewegen können.

Und jetzt zum politischen Evergreen, zur Alpentransitabgabe. Diesen Vorstoss müssen wir gar nicht prüfen. Sie können einfach auf die Parlamentswebsite gehen und die alten Berichte suchen, dann wissen Sie, ob das sinnvoll ist oder nicht. Ja, es hat eine Sinnhaftigkeit, aber wir haben ein Landverkehrsabkommen, und dieses Landverkehrsabkommen beinhaltet ein Diskriminierungsverbot. Wenn Sie hier also Ja sagen – und die Tessiner sollen jetzt ganz gut zuhören –, dann heisst das, dass der Tessiner Binnenverkehr in Zukunft diese Abgabe bezahlen muss; anders können Sie das gar nicht einführen. Es wäre also ein Hohn betreffend die Solidarität mit dieser Region. Sie können ja gleich auch noch eine Maut für den Strassenverkehr erheben. Einer Maut haftet die genau gleiche Problematik an.

Und jetzt zum letzten Punkt, zur LSVA-Erhöhung: Der Kommissionssprecher hat es Ihnen gesagt, das Abstimmungsergebnis bei diesen Vorstössen lautete meistens 17 zu 6. Sie

AB 2024 N 1149 / BO 2024 N 1149

können sich selbst ausrechnen, welche sechs Personen es waren, die dagegen stimmten. Da muss ich an die bürgerliche Seite appellieren. Liebe Freunde aus der FDP und aus der Mitte: Wie können Sie das machen? Wir haben gemeinsam beschlossen, dass auf den 1. Januar eine Erhöhung von 5 Prozent umgesetzt werden soll. Und jetzt fordern Sie in so einem Vorstoss, dass über 12 Prozent zusätzlich dazukommen sollen. Wie sollen das die Unternehmerinnen und Unternehmer ihren Kunden beibringen, in einer Zeit, in der wir in diesem Land einen industriellen Rückgang haben? Sagen Sie mir nachher, liebe Fraktionssprecher, wie Sie dahinterstehen können. Aber ich habe Ihnen schon gesagt, welche Partei das bekämpft hat. Ich hoffe, die Wirtschaft, der Gewerbeverband und Economiesuisse werden das zu würdigen wissen.



Ich sehe, ich darf noch 1 Minute 13 Sekunden lang sprechen, die Zeit läuft schnell. Ich werde mich kurzfassen. Der Bahninfrastrukturfonds, ich habe es erwähnt, leert sich gigantisch schnell. Wir sollten jetzt eine Prioritätenliste machen, wo wir die Gelder in Zukunft investieren wollen. Und heute behandeln wir hier verschiedenste Geschäfte, in denen es um den Personenverkehr geht. Hören wir doch auf, diese Gelder zu verschwenden, investieren wir sie dort sinnvoll, wo sie einen Effekt haben. Und bei diesen fünf Vorstössen, das darf ich Ihnen sagen, ist der Effekt gleich null. Aber ich weiss, beim nächsten Verlagerungsbericht in zwei Jahren werden Sie wiederum mit ganz vielen neuen Massnahmen kommen, die allesamt nichts bringen. Vertrauen wir auf den Markt, vertrauen wir auf die Dekarbonisierung. Wir werden uns wahrscheinlich noch etwas nach unten bewegen, aber die Zahl von 650 000 LKW ist illusorisch.

Storni Bruno (S, TI): Il rapporto sul trasferimento 2021–2023 evidenzia che l'obiettivo di 650 000 mezzi pesanti all'anno attraverso le Alpi svizzere previsto dalla legge è lontano dall'essere raggiunto. Se per un lungo periodo abbiamo avuto una regolare diminuzione di circa 500 000 mezzi in totale, da qualche anno la curva si è appiattita. Nel 2022, con 927 000 mezzi, abbiamo perfino registrato una piccola crescita. Nel 2023, i numeri sono di nuovo scesi di poco, a 913 000 mezzi. Per contro, il trasporto su ferrovia da qualche anno non cresce più. Sommando strada e ferrovia, negli ultimi quattro anni siamo ritornati ai valori raggiunti nel 2006. Da allora si oscilla tra i 37 e 40 milioni di tonnellate.

Se a livello di trasporti in transito su lunghe distanze la politica di trasferimento è indubbiamente un successo, vediamo che sulle corte distanze, e in particolare nel traffico interno e di import-export, la quota stradale non diminuisce, anzi per import-export abbiamo una crescita. Occorre quindi adottare nuove misure per correggere alcuni ostacoli al traffico ferroviario e, nello stesso tempo, per limitare i vantaggi impropri di cui gode ancora il trasporto su strada.

L'infrastruttura ferroviaria denota importanti ritardi nel potenziamento della linea d'accesso a nord di Basilea. In generale, come lo evidenzia anche la Corte dei conti dell'Unione europea, la politica europea pur avendo nobili intenzioni ed obiettivi fatica molto ad attuarli. Si lavora, sì, ma con notevoli ritardi, non solo sulla tratta citata, ma anche sulle trasversali del Brennero e del Fréjus. Ritardi che ostacolano il transito di treni merci con importanti ripercussioni sulla qualità del servizio, ad esempio annullamenti, ma anche molti ritardi, riducendo l'attrattività della ferrovia a vantaggio della strada.

Per far fronte a questa ormai persistente situazione che non permette di raggiungere gli obiettivi della politica di trasferimento, la CTT ha quindi proposto diverse misure tramite un postulato, che chiede di esaminare la tassa sui transiti alpini come strumento di trasferimento del traffico, e quattro mozioni: la prima chiede di proseguire il trasferimento e l'ampliamento della tratta di accesso alla NFTA sulla sponda sinistra del Reno; la seconda chiede la stabilizzazione del traffico combinato sull'asse nord-sud mediante la costruzione di binari tampone; la terza chiede di promuovere il trasferimento del traffico sulle medie distanze; e la quarta chiede di adeguare interamente la TTPCP al rincaro per garantire l'effetto di trasferimento.

Per questioni di tempo non posso entrare nel merito di tutte e mi limito a presentare l'ultima citata.

Die Motion 24.3393 der KVF-N lautet: "Der Bundesrat wird beauftragt, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe möglichst rasch vollumfänglich an die Teuerung anzupassen, sodass die LSVA spätestens 2025 real wieder gleich teuer ist wie bei der Einführung vor über 20 Jahren." Hierzu ein paar Zahlen: Ein 40-Tonnen-LKW, der von Chiasso bis nach Basel fährt, zahlt im Schnitt etwa 285 Franken LSVA. Er fährt auf dieser Strecke 282 Kilometer und dabei durch 47 Tunnels mit einer Länge von insgesamt 57 Kilometern sowie über 19 Kilometer auf Brücken. Das ist eine sehr teure Strasse – auch im Unterhalt. Es ist demnach ein sehr günstiger Preis, nicht vergleichbar mit dem Preis für den 13 Kilometer langen Fréjus-Tunnel, für dessen Durchquerung ein LKW 395 Euro zahlt.

Ripeto in italiano: da Chiasso a Basilea, per 285 chilometri di autostrada, di cui 57 chilometri in gallerie e 19 su ponti e viadotti, un camion da 40 tonnellate paga 285 franchi di tassa sul traffico pesante; il medesimo camion per attraversare i 13 chilometri del tunnel del Fréjus paga 385 euro. Penso che sia chiaro quanto è conveniente la tassa svizzera, e che debba perlomeno essere adatta al rincaro.

Die LSVA ist seit ihrer Einführung im Jahr 2001 real immer billiger geworden, da sie vom Bundesrat nur einmal an die Teuerung angepasst wurde, obwohl das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vorsieht: "[...] alle zwei Jahre werden die [...] Gebührenhöchstsätze unter Berücksichtigung der in den letzten zwei Jahren in der Schweiz ermittelten Inflationsrate angepasst." Die vom Bundesrat geplante Erhöhung der LSVA kann der Teuerung in der Schweiz bei Weitem nicht folgen.

Deshalb bitte ich Sie im Namen der SP-Fraktion, der korrekten LSVA-Anpassung sowie den vier Anträgen der Mehrheit der KVF-N zuzustimmen.



Knutti Thomas (V, BE): Geschätzter Kollege Storni, Sie haben jetzt ausgeführt, wie viel man für die Strecke von Chiasso nach Basel bezahlen muss. Sind Sie sich auch bewusst, dass ein LKW heute in der Schweiz im Jahr rund 100 000 Kilometer fährt und dass dies eine LSVA-Abgabe von 80 000 Franken ergibt? Das ist aus meiner Sicht ein zu hoher Betrag. Sind Sie sich dessen bewusst?

Storni Bruno (S, TI): Danke für die Frage. Ich bin mir dessen schon bewusst. Der LKW benutzt eine sehr teure Infrastruktur: die Strasse. Wenn man vergleicht, wie hoch die Kosten in der Schweiz und z. B. jene in Italien sind – ich habe das Beispiel des Fréjus-Tunnels erwähnt –, dann ist es kein grosser Aufwand. Übrigens werden die Kosten dann immer an den Kunden weitergegeben; das war von Anfang an der Fall.

Kutter Philipp (M-E, ZH): Die Mitte unterstützt die Verlagerungspolitik des Bundes. Der alpenquerende Güterverkehr soll aus unserer Sicht möglichst auf der Schiene stattfinden. Dazu verpflichtet uns erstens der Volkswille. Zweitens leisten wir damit auch einen Beitrag zu einer guten Lebensqualität, speziell in den Regionen, die unter dem Lastwagenverkehr besonders leiden. Drittens ist es unser Auftrag, mit einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik das Klima und die Umwelt zu schützen.

Vor diesem Hintergrund sind wir unzufrieden mit der Tatsache, dass das Verlagerungsziel weiterhin verfehlt wird, auch wenn es ambitioniert ist. Wir anerkennen auch, dass die Schweizer Verlagerungspolitik im internationalen Vergleich gut dasteht. Was uns mehr Sorgen macht, ist die Tatsache, dass die Verlagerung stagniert. In der Berichtsperiode 2020–2022 stieg zwar der Anteil des Schienengüterverkehrs weiterhin leicht an, und zwar um einen Prozentpunkt. Allerdings betrug der Anteil des Schienengüterverkehrs im Zwischenjahr 2021 sogar noch etwas mehr. Damit ist von 2021 zu 2022 prozentual ein Rückgang der Transporte auf der Schiene zu verzeichnen.

AB 2024 N 1150 / BO 2024 N 1150

Faktisch droht eine Rückverlagerung auf die Strasse, was die Mitte dezidiert verhindern will. Wir müssen verhindern, dass sich diese negative Entwicklung fortsetzt, und wollen rechtzeitig Gegensteuer geben. Auch der Bundesrat sieht Handlungsbedarf und schlägt einige Massnahmen vor. Aus Sicht der Mitte sind diese jedoch nicht genügend. Wir unterstützen daher die fünf Vorstösse, die von der Kommission lanciert wurden. Der Transport auf der Schiene hat noch klare Schwächen, oder, wie man pädagogisch korrekt sagt, er hat noch Potenzial. Dieses Potenzial wollen wir konsequent nutzen. Zudem wollen wir verhindern, dass es zu negativen Anreizen kommt, weil wir untätig sind.

Zu den einzelnen Vorstössen nachfolgend einige Bemerkungen: Es ist ein Ärger, dass unsere Verlagerungspolitik stagniert, weil unsere deutschen Nachbarn es nicht fertigbringen, rechtzeitig in ihre Infrastruktur zu investieren. An diesem Punkt setzt die Motion zum Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers an. Wir sind weiter überzeugt, dass der kombinierte Verkehr mit zusätzlichen Puffergleisen stabilisiert werden kann. Wir unterstützen die Absicht des Bundesrates, den Transport auf kürzeren Distanzen zusätzlich zu unterstützen, halten es aber nicht für klug, wenn dies zulasten der längeren Transportdistanzen passiert. Wir sind auch der Meinung, dass die LSVA vollumfänglich und nicht nur teilweise an die Teuerung angepasst werden soll. Sonst wird der Transport auf der Strasse unbeabsichtigt günstiger. Schliesslich unterstützt unsere Fraktion auch die Prüfung einer Transitabgabe als Verlagerungsinstrument, wobei – das muss ich zugeben – diese Maut bei uns in der Fraktion am meisten zu diskutieren gab. Es gab auch Stimmen, die darauf hinwiesen, dass dadurch alle Transporte aus dem und ins Tessin verteuert würden. Wir werden die wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Tessin im Auge behalten und bei der Beurteilung allfälliger Vorschläge einbeziehen.

Im Namen der Mitte-Fraktion lade ich Sie ein, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und alle fünf Vorstösse zu unterstützen.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Dass wir heute über den Verlagerungsbericht debattieren, geht auf die Annahme der Alpen-Initiative vor dreissig Jahren zurück. Zum dreissigjährigen Jubiläum kann insgesamt von einem Erfolg der Verlagerungspolitik gesprochen werden. Das haben wir insbesondere der Neat und der LSVA zu verdanken, also einer simultanen Verbesserung der Angebote auf der Schiene und der finanziellen Belastung des Strassentransportes. Damit fuhren respektive fahren wir eine Push-und-pull-Strategie. So gelang es, die Anzahl der alpenquerenden Fahrten auf der Strasse auch bei steigenden Gütertransportmengen zu reduzieren.

Trotz dieses Erfolges muss man aber sagen, dass wir noch nicht am Ziel sind. Die Limite von maximal 650 000 Transithfahrten wurde verfehlt und ist immer noch nicht in Reichweite. In den letzten Jahren ist sogar wieder ein leicht ansteigender Trend feststellbar. Es ist gut möglich, dass dieser Anstieg von einer Corona-Delle herrührt, wie das Kollege Giezendanner ausgeführt hat. Aber wir müssen mindestens von einer Stagnation ausgehen.



Es braucht demzufolge weitere Anstrengungen, um die Transittfahrten wieder zu senken.

Die Motionen und das Postulat Ihrer Kommission sind Ausdruck davon, dass wir der Meinung sind, dass ein Weiter-wie-bisher nicht ausreicht und es zusätzliche Massnahmen braucht. Die Grünliberale Fraktion unterstützt diese Haltung und wird dementsprechend immer mit der Kommissionsmehrheit stimmen.

Die Vorstösse sind eine Weiterführung und Vertiefung der bisherigen Push-und-pull-Strategie, wobei die Wechselwirkung mit der Situation im nahen Ausland eine vermehrte Beachtung erhält. Verspätungen oder gar Zugausfälle sind Gift für die Transportbranche und haben ihren Ursprung oft nicht in der Schweiz. Es ist deshalb angezeigt, bei der Angebotsqualität anzusetzen und so die Attraktivität des Schienengüterverkehrs zu steigern. Namentlich soll dies durch die Zurverfügungstellung von Puffergleisen und den Ausbau der Zulaufstrecken im Norden geschehen. Die Grünliberale Fraktion unterstützt es, dass die Schweiz solche Ausbauten im Ausland mitfinanzieren kann, vorausgesetzt, sie bringen grosse und dringend benötigte Verbesserungen auf der gesamten Neat-Strecke.

Neben der Zuverlässigkeit und der Pünktlichkeit sind die Transportkosten der dritte entscheidende Faktor, der bestimmt, auf welchem Weg eine Lieferung transportiert wird. Insbesondere bei den mittleren Distanzen scheinen die Preisanreize noch nicht zu passen, um eine genügende Verlagerung zu erzielen. Der Bundesrat will dem mit einer Förderung von 15 Millionen Franken entgegenwirken. Die Kommission unterstützt das Ansinnen, wehrt sich aber gegen eine entsprechende Kürzung bei den längeren Distanzen, da dann eine Rückverlagerung befürchtet wird. Die Grünliberale Fraktion unterstützt die entsprechende Motion ebenso wie die Forderung nach einer vollständigen oder rascheren Anpassung der LSVA an die Teuerung sowie die Prüfung einer Alpentransitabgabe.

Wir weisen aber darauf hin, dass alle drei Vorstösse in eine Gesamtüberlegung einzubeziehen sind und nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Uns ist wichtig, dass die Verlagerung weiter voranschreitet, damit es uns gelingt, die Anzahl Transittfahrten weiter zu senken. Dafür müssen finanzielle Anreize gesetzt werden. Ob das mit einer Entlastung der Kosten beim Schienentransport, mit einer Erhöhung der LSVA oder mit einer neuen Alpentransitabgabe geschieht, ist zweitrangig.

Da ich schon von neuen Abgaben spreche, erlaube ich mir, hier noch die Wunschabgabe der Grünliberalen Fraktion, nämlich eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, ins Spiel zu bringen. Die entsprechende parlamentarische Initiative Pfister Gerhard 22.451, "Ein neues schlankes und wirksames CO₂-Gesetz", für eine universelle CO₂-Abgabe wird derzeit in der UREK-N behandelt.

Unterstützen Sie also heute die Anträge der Mehrheit Ihrer KVF-N, und bestätigen Sie den früheren Entscheid Ihrer UREK-N für eine weitere Verkehrsverlagerung und den besseren Schutz der Alpen.

Töngi Michael (G, LU): Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich bin Mitglied des Alpenrates der Alpen-Initiative.

Sie kennen die Zahlen: 2021 und 2022 gab es 895 000 respektive 927 000 alpenquerende Lastwagenfahrten. Die Transportmenge hat zugenommen. Sie hat auf der Schiene zugenommen, aber sie hat eben auch auf der Strasse zugenommen. Das sind die nackten Zahlen, und Sie wissen: Sie widersprechen ganz klar dem Gesetz, das vorschreibt, dass höchstens 650 000 Lastwagen pro Jahr die Alpen durchqueren dürfen. Dieses Ziel sollte spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden. Auch wenn er momentan nicht so gut befahrbar ist, so ist diese Frist doch längst verstrichen.

Dazu möchte ich zwei Sachen festhalten: Es ist erstens extrem wichtig für unsere Verkehrspolitik, dass die Schweizerinnen und Schweizer vor genau dreissig Jahren die Alpen-Initiative angenommen haben. Sie gab uns einen Schub für diese Verlagerungspolitik, die es sonst so nicht geben würde und auf die wir zum Beispiel im Mittelland weiterhin warten. Mehrere hunderttausend Lastwagenfahrten pro Jahr konnten so verlagert werden, und auch Anwohnerinnen und Anwohner und die Bergwelt konnten von schädlichen Auswirkungen mindestens etwas entlastet werden. Auch darauf warten wir im Mittelland weiterhin.

Das Zweite, was ich festhalten möchte, ist Folgendes: Ja, wir haben das Ziel nicht erreicht – und viele nehmen das erstaunlich gelassen hin. Wir haben vorhin sogar gehört, man könne ja das Ziel, das jetzt bei 650 000 Fahrten liegt, einfach erhöhen, weil es halt doch etwas schwierig sei, es zu erreichen. Wir meinen, dass viel mehr gemacht werden muss, um dieses Ziel zu erreichen. Die Zahl von maximal 650 000 alpenquerenden Fahrten ist nicht in irgendeinem Workshop entstanden, sondern sie steht in unserem Gesetz, und sie ist die Folge einer angenommenen Initiative. Wenn es hier um eine Finanzkennzahl oder um eine militärische Grösse ginge, würde man diese Debatte wahrscheinlich mit etwas mehr Dringlichkeit führen.

So ist es auch nicht erstaunlich, dass die Vorschläge des Bundesrates ungenügend sind, um dieses Ziel rasch zu erreichen. Er schlägt zwar einige Massnahmen vor, aber auch



AB 2024 N 1151 / BO 2024 N 1151

zulasten anderer Massnahmen. Zum Beispiel will er auf Kosten der Verlagerung auf längeren Distanzen für eine stärkere Verlagerung auf kürzeren Distanzen sorgen und schlägt bei der LSVA nur einen ungenügenden Teuerungsausgleich vor.

Die Grüne Fraktion unterstützt alle vorliegenden Vorstösse der Kommission, weil sie weiter gehen als das, was uns der Bundesrat präsentiert hat. Wenn wir das gesteckte Ziel erreichen wollen, dann sind diese Vorstösse nötig. Dazu gehört namentlich auch, dass wir bereit sind, Strecken im Ausland mitzufinanzieren. Kollege Giezendanner hat zwar gesagt, das könne doch nicht sein. Ich hingegen sage: Doch, selbstverständlich kann das sein.

Wenn ein Land souverän sein will, dann muss es selber handeln, und dann muss es auch bereit sein, eine solche Investition zu tätigen. Das ist in Zeiten von Nationalismus und Abschottung vielleicht nicht so einfach zu begreifen. Wir sind aber sicher nicht souverän, wenn wir einfach mit den Achseln zucken und sagen, dass die bösen Deutschen wieder nicht vorwärtsgemacht haben oder dass sonst etwas fehlt. Es ist in unserem eigenen nationalen Interesse, diese Verbindungen mitzufinanzieren. Das haben wir auch beim Personenverkehr gemacht, zum Beispiel Richtung München; das haben wir beim Güterverkehr auch sonst schon gemacht. Um unsere eigenen nationalen Interessen voranzubringen, ist es extrem wichtig, dass wir zu solchen Schritten bereit sind. Es nützt uns einfach nichts, wenn wir nur über andere jammern und keine solchen Schritte machen. In dem Sinne sind wir von der Grünen Fraktion ganz klar der Meinung: Wenn wir die gesetzlichen Vorgaben erfüllen wollen, dann müssen wir all diesen Vorstössen zustimmen.

Farinelli Alex (RL, TI): Riguardo al rapporto sul trasferimento del traffico 2023, di cui prendiamo atto, ci rendiamo conto che gli obiettivi fissati, ancora una volta, non sono stati raggiunti. Nonostante negli anni tra il 2020 e il 2022 si sia arrivati a una quota di trasporto ferroviario del 72,9 per cento, vediamo che la tendenza purtroppo non è incoraggiante, in quanto è una tendenza stagnante o negativa negli ultimi periodi.

L'obiettivo di trasferimento è un obiettivo in cui il Partito liberale-radical crede. È un obiettivo che è stato accettato dal popolo svizzero con una votazione costituzionale, ed è un obiettivo che bisogna continuare a perseguire, pur sapendo che soluzioni miracolose non ce ne sono. Piuttosto bisogna continuare a creare, con dei piccoli passi, rispettivamente con degli interventi mirati, le condizioni per far sì che progressivamente si possa raggiungere questo limite di 650 000 transiti annui attraverso le Alpi. Ciò permetterebbe da un lato di alleggerire la pressione sulla nostra rete infrastrutturale, e dall'altro, di ottenere una situazione dal profilo ambientale e della qualità di vita che sia sicuramente migliore.

Per quanto concerne i cinque atti parlamentari, presentati in annesso al rapporto dalla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, vi posso dire che i primi tre. La mozione 24.3389, "Proseguire l'ampliamento della tratta di accesso alla NFTA sulla sponda sinistra del Reno nell'interesse del trasferimento del traffico", la mozione 24.3390, "Stabilizzazione del traffico combinato sull'asse nord-sud mediante la costruzione di binari tampone" – che permetterebbero in qualche modo di regolare meglio il flusso delle merci e di gestire meglio i problemi sulle linee – e infine la mozione 24.3391, "Promuovere il trasferimento del traffico sulle medie distanze", in maniera che questo possa funzionare meglio, sono sostenuti dal gruppo liberale-radical nella loro forma integrale.

Per quanto riguarda invece il postulato 24.3389, "Esaminare la tassa sui transiti alpini come strumento di trasferimento del traffico", il gruppo liberale-radical a larga maggioranza non lo sosterrà, perché ritiene che l'applicazione di una tassa sul traffico alpino possa in qualche modo penalizzare le regioni periferiche. Qui mi riferisco soprattutto ad alcune valli del Grigione italiano e al canton Ticino, che si troverebbero in qualche modo discriminati rispetto al resto della Svizzera qualora vi fosse una tassa particolare che vada a colpire proprio il traffico nel transito alpino.

Per quanto concerne la mozione che chiede di adeguare al rincaro la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, anche in questo caso saremo divisi. Una minoranza del nostro gruppo sosterrà la mozione in quanto ritiene, in primo luogo, che abbia il solo obiettivo di mantenere questa tassa al livello che si era fissato all'inizio, quando è stata introdotta, e, in secondo luogo, che questa tassa sia anche l'unico modo che abbiamo oggi per far sì che il traffico di transito vada a finanziare, o cofinanziare perlomeno parzialmente, la costruzione delle infrastrutture che utilizza per muoversi in Svizzera. Dall'altra parte, invece, una parte maggioritaria del gruppo ritiene che l'adeguamento deciso, o così promesso dal Consiglio federale, sia da ritenersi sufficiente e che quindi non debba essere in qualche modo portato al livello del 12 per cento. Ritiene inoltre che questo aumento possa entrare in conflitto con l'accordo sul traffico terrestre tra Svizzera e Unione europea.



Magari un ultimo punto, visto che parliamo di trasferimento del traffico: è chiaro che nel trasferimento del traffico, nel traffico combinato, giocano un ruolo sia la rete ferroviaria sia la rete stradale. In questo senso, il gruppo liberale-radical vuole ribadire che le due modalità di trasporto devono essere complementari tra di loro. Proprio nel mese di settembre di quest'anno ci troveremo anche a dover votare un ampliamento, un rafforzamento della rete infrastrutturale stradale, che è comunque una rete importante, e che dal nostro punto di vista va sostenuta in ogni caso.

Président (Page Pierre-André, deuxième vice-président): Le groupe UDC renonce à prendre la parole.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich nehme hier gerne Stellung. Der Bundesrat hat Ihnen den Bericht über die Verkehrsverlagerung zur Kenntnisnahme vorgelegt. Mit dem Bericht informieren wir, wie üblich nach zwei Jahren, über den Stand der Verlagerung. Bei der Vorberatung in der Kommission hielt eine Mehrheit fest, dass das Verlagerungsziel nicht ohne weitere Anstrengungen erreicht werden kann. Sie hat deshalb fünf Kommissionsvorstösse verabschiedet. Ich werde im Anschluss an meine allgemeinen Ausführungen auf einzelne Vorstösse zu sprechen kommen und auch die Position des Bundesrates darlegen.

Die Zahl alpenquerender Schwerverkehrsfahrten auf der Strasse liegt weiterhin unter der Marke von einer Million pro Jahr; im Jahr 2022 betrug die Fahrtenzahl 927 000. Das im Güterverkehrsverlagerungsgesetz verankerte Ziel von 650 000 alpenquerenden LKW-Fahrten wird weiterhin deutlich überschritten, wie das hier auch schon mehrfach mitgeteilt wurde. Dennoch konnte der Bahnanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr – und ich glaube, das ist ein gutes Signal – seit 2020 stabilisiert bzw. sogar leicht ausgebaut werden. Der Anteil stieg von rund 72 Prozent im Jahr 2020 auf 73 Prozent im Jahr 2022.

Nun, wieso transportiert die Bahn nicht noch mehr Güter? Einerseits ist die schwierige Konjunkturlage dafür verantwortlich; das hat bereits der Kommissionssprecher ausgeführt. Andererseits stehen einer Erhöhung des Anteils der Schiene die mangelnde Verfügbarkeit, die Überlastung der Schieneninfrastruktur auf den Zulaufstrecken sowie die mangelnde Zuverlässigkeit des Angebots des Schienengüterverkehrs entgegen. Es sind also weitere Massnahmen erforderlich, um den Anteil der Schiene noch auszubauen.

Was sind die Hauptstossrichtungen? Der Bundesrat beantragt mit dem Verlagerungsbericht weitere Massnahmen zur Stärkung der Verlagerung. Die Motion 22.3013 der KVF-N, "Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken", vom 1. Februar 2022 hat den Bundesrat beauftragt, Massnahmen zu erarbeiten, um regional unterschiedliche Verlagerungspotenziale für den unbegleiteten kombinierten Verkehr besser auszuschöpfen. Mit der Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem Zahlungsrahmen für die Förderung der rollenden Landstrasse wurde das Anliegen in einem ersten Schritt erfüllt; wir haben das hier behandelt. Als weitere Massnahme schlägt der Bundesrat eine höhere Abgeltung für Relationen im Distanzbereich bis 600 Kilometer, also für kürzere Distanzen, vor. Aus finanzpolitischen Gründen beantragt er keine Aufstockung des Zahlungsrahmens, sondern will zur

AB 2024 N 1152 / BO 2024 N 1152

Kompensation die Abgeltung für Angebote über lange Distanzen in den nächsten Jahren rascher und stärker kürzen. Es geht hier um eine bescheidene Kürzung. Wir sprechen von etwa 3 Millionen Franken Kürzungen pro Jahr bei einem Aufwand von knapp 100 Millionen Franken. Denken Sie hier, auch wenn es kein allzu grosser Beitrag ist, auch an die Bundesfinanzen.

Das Postulat Storni mit dem Titel "Aktualisierung der Szenarien betreffend die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs" fordert den Bundesrat auf, die Szenarien und die Vorhersagen betreffend den alpenquerenden Güterverkehr für die nächsten zwanzig bis dreissig Jahre zu aktualisieren. Die Analysen zeigen, dass das Transportaufkommen auf der Schiene über die Schweizer Alpen bis 2050 weiter zunehmen wird. Der Marktanteil der Schiene dürfte weiter hoch bleiben und das Aufkommen der auf der Strasse über die Schweizer Alpen transportierten Güter weiter zurückgehen. Sie sehen die entsprechenden Szenarien im Verlagerungsbericht. Insgesamt bestätigen die Analysen, dass die für den alpenquerenden Güterverkehr reservierten Kapazitäten entlang der Nord-Süd-Achsen der Bahn für eine weiter erfolgreiche Verlagerungspolitik zwingend freizuhalten sind.

Bei den Beratungen zur Verlagerungspolitik beauftragte das Parlament im Jahr 2021 mit dem Postulat 22.3001 der KVF-N, "Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern", den Bundesrat damit, zu prüfen, wie ein zusätzliches Potenzial für die Verlagerung erreicht werden kann. Ebenfalls sollte der Bundesrat prüfen, wie die Verlagerungswirkung der rollenden Landstrasse nach der geplanten Einstellung Ende 2028 kompensiert werden kann. Dies soll durch eine Limitierung von nicht kranbaren Sattelaufliegern im alpenquerenden Strassentransit geschehen. Der Bundesrat lehnt die geforderte rechtliche Verankerung der



Verpflichtung zur Kranbarkeit von Sattelaufliegern ab.

Die Höhe der LSVA ist gemäss Artikel 14 des Schwerverkehrsabgabegesetzes seit mehr als zehn Jahren unverändert geblieben. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und die Verlagerungswirkung nicht zu schwächen, erachtet der Bundesrat eine Anpassung der LSVA an die Teuerung als gerechtfertigt. Entsprechend hat er eine Anpassung beschlossen. Die Anpassung erfolgt gemäss Artikel 42 Absatz 1 des Landverkehrsabkommens entsprechend der Teuerung in den letzten zwei Jahren in der Schweiz, das heisst um 5 Prozent. Für ein 40 Tonnen schweres Fahrzeug der saubersten Kategorie bedeutet dies einen Preisanstieg von 14 Franken für eine Fahrt von Basel nach Chiasso. Um der Branche ausreichend Vorlaufzeit zu geben, erfolgt die Erhöhung auf den 1. Januar 2025. Auch zur LSVA-Thematik liegt vonseiten Ihrer Kommission bekanntlich eine Motion vor.

Nun, die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs in der vergangenen Periode zeigt, dass die Verlagerung von heute auf der Strasse transportierten Gütern auf die Schiene trotz umfassenden Instrumenten einfach nicht von selbst läuft. Ich versichere Ihnen, dass der Bundesrat im Rahmen seines ständigen Monitorings die Entwicklungen im alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene genau beobachten und, falls erforderlich, dem Parlament zusätzliche Massnahmen vorschlagen wird, um die Verlagerung zu unterstützen.

Ich komme zu den fünf Vorstössen der KVF-N. Zuerst zur Motion zum Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers: Mit der Motion zum Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers fordert die Kommission, allenfalls eine finanzielle Unterstützung für den Ausbau der linksrheinischen Strecke Metz-Strassburg-Basel auf ein 4-Meter-Korridor-Profil zu erwägen. Das ist denkbar und könnte den Ausbau auf diesem französischen Zubringer allenfalls erleichtern. Die in der Motion ebenfalls genannte Strecke Wörth-Lauterbourg-Strassburg bietet bereits heute eine begrenzte Alternative bei störungsbedingten Umleitungen. Die Elektrifizierung dieser Strecke wurde mit Frankreich und Deutschland intensiv besprochen. Frankreich lehnt sie explizit ab. Der Bundesrat ist aber bereit, sich gegenüber den betroffenen Ländern und Regionen für die Beibehaltung der heutigen Alternative einzusetzen. Er beantragt deshalb die Annahme der Motion und unterstützt die Kommissionsmehrheit. Zur Motion zur Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen: Mit der Motion beauftragt die Kommission den Bundesrat, darauf hinzuwirken, dass entlang des Nord-Süd-Korridors möglichst rasch bestehende Gleiskapazitäten als Puffergleise für den kombinierten Verkehr zur Verfügung stehen. Der Bundesrat beantragt Ihnen die Annahme der Motion. Mit dieser Massnahme erhoffen wir uns eine höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr. Der Bundesrat wird im nächsten Verlagerungsbericht über den Stand der Umsetzung Bericht erstatten.

Ich komme zur Motion für eine stärkere Verlagerung auf mittleren Transportdistanzen. Ich habe es bereits erwähnt: Gemäss Kommission sollen zusätzliche Fördermittel im Umfang von 15 Millionen Franken bereitgestellt werden, damit auf mittleren Transportdistanzen eine stärkere Verlagerung erfolgen kann. Der Bundesrat beantragt Ihnen die Ablehnung der Motion. Wir wollen im Moment keine zusätzlichen staatlichen finanziellen Mittel gewähren, auch wenn es sich "nur" um 15 Millionen Franken handelt. Ein paarmal 15 Millionen Franken ergibt eben auch viel Geld. Ich bitte Sie, hier dem Bundesrat zu folgen, der eine Verschiebung dieser 15 Millionen Franken von den langen Distanzen, also von Distanzen über 600 Kilometer, auf Fahrten für den Binnenmarkt oder für den Export oder den Import auf kürzeren Strecken, also auf Distanzen unter 600 Kilometern, vorschlägt. Wir haben inhaltlich keine Differenz zur Kommission, wenn es darum geht, dass diese Distanzen unterstützt werden sollten. Aber wir wollen gesamthaft nicht mehr Geld ausgeben. Bei 15 Millionen Franken – es geht ja um fünf Jahre – sind es 3 Millionen Franken pro Jahr, die hier verschoben werden. 3 Millionen von 100 Millionen Franken: Das wird kaum zu einer Rückverlagerung führen. Ich bitte Sie deshalb wirklich, hier dem Bundesrat und der Minderheit Giezendanner zu folgen.

Zum Postulat zur Prüfung der Alpentransitabgabe: Gemäss Postulat 24.3392 soll der Bundesrat beauftragt werden, die Einführung einer Alpentransitabgabe für schwere Nutzfahrzeuge als zusätzliches Verlagerungsinstrument zu prüfen. Der Bundesrat hält eine solche Prüfung für nicht angezeigt und beantragt Ihnen auch hier, der Minderheit Giezendanner zu folgen.

Eine Alpentransitabgabe muss nach den geltenden Grundsätzen des Landverkehrsabkommens erfolgen. Aufgrund der Vorgaben müssten bei der Einführung einer Alpentransitabgabe die LSVA-Sätze gesenkt werden, falls der maximale Spielraum ausgenutzt werden soll. Zudem – das ist hier wichtig – wären die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, der Verhältnismässigkeit sowie der Vermeidung von Verzerrungen des Verkehrsflusses im Alpenraum zu beachten. Aus Gründen der Nichtdiskriminierung müssten voraussichtlich alle alpenquerenden Fahrten mit einer Alpentransitabgabe belastet werden. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie das wollen. Alle alpenquerenden Fahrten – bitte hören Sie doch hier schnell zu – mit einer zusätzlichen Abgabe zu belasten, das hat der Minderheitssprecher gesagt, würde eine deutliche Benachteiligung des Tessins verursachen und würde einer Maut entsprechen. Stimmen Sie diesem Postulat bitte nicht zu.



Ich komme zur Motion 24.3393 zur vollumfänglichen Anpassung der LSVA an die Teuerung. Auch diese lehnt der Bundesrat ab. Ich bitte Sie auch hier, nicht zuzustimmen. Um das Transportgewerbe nicht übermässig zu belasten, haben wir bewusst nur eine Anpassung der LSVA-Tarife an die Teuerung um 5 Prozent beschlossen. Auch das bedeutet schon eine Mehrbelastung. Ich bitte Sie auch hier, der Minderheit zu folgen; der Bundesrat beantragt Ihnen, auch diese Motion abzulehnen.

Zusammengefasst: Der Bundesrat sieht den Handlungsbedarf, er hat diverse Massnahmen getroffen. Er ist bereit, der Kommissionsmehrheit zu folgen, was die Unterstützung der linksrheinischen Strecke anbelangt und auch was die Puffergleise anbelangt. Aber die anderen drei Vorstösse betreffend Alpentransitabgabe, Teuerung und zusätzliche Mittel für die Verlagerung auf kurzen Distanzen lehnt der Bundesrat ab.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Herr Bundesrat, ich habe vorhin gehört, dass Paris bei den Verhandlungen abweisend

AB 2024 N 1153 / BO 2024 N 1153

sei, was die linksrheinische Strecke angeht. Es ist das erste Mal, dass ich das offiziell gehört habe.

Es gibt die sogenannten TEN-T-Korridore, die von der Europäischen Union verabschiedet wurden. Jetzt zu meiner Frage: Sie befürworten, dass wir für diesen Korridor Geld sprechen, obwohl Paris das Vorhaben ablehnt. Wenn das Mandat für die Verhandlungen mit Brüssel derart erfolgreich formuliert wurde, warum ist dann dieses Kernstück nicht im Verhandlungsmandat enthalten, sodass wir diese Strecke bekommen? Können Sie mir sagen, warum wir das bilateral regeln und jetzt noch Geld dafür bezahlen müssen?

Rösti Albert, Bundesrat: Der Bundesrat wollte das Verhandlungsmandat hier nicht zusätzlich belasten. Was den alpenquerenden Verkehr betrifft, enthält das Verhandlungsmandat grundsätzlich keine spezifischen Strecken. Das Verhandlungsmandat betrifft einzig die Forderung der EU nach einer Öffnung des internationalen Personenverkehrs. Wir möchten vor allem, dass das Landverkehrsabkommen sonst nicht tangiert wird. Nur so können wir letztlich sicherstellen, dass das Nachtfahrverbot, die 40-Tonnen-Limite und das Sonntagsfahrverbot nicht tangiert werden. Das steht für uns im Vordergrund. Deshalb haben wir hier keine zusätzlichen Forderungen gestellt.

Knutti Thomas (V, BE): Herr Bundesrat, könnten Sie für den Fall, dass die Motion 24.3393 der KVF-N zum Teuerungsausgleich bei der LSVA tatsächlich angenommen werden sollte, was ich natürlich nicht hoffe, bitte noch ausführen, welche Mehreinnahmen dies dem Bund jährlich bringen würde oder, besser gesagt, welche Mehrbelastung dadurch auf die Transportbranche zukommen würde?

Rösti Albert, Bundesrat: Danke, Herr Nationalrat Knutti. Wir haben heute Einnahmen von rund 1,6 Milliarden Franken für die LSVA. Der vollständige Teuerungsausgleich würde bedeuten, dass wir 12 Prozent an Mehreinnahmen einkassieren; das wären rund 200 Millionen Franken. Sie haben vorhin das Beispiel des Lastwagens mit 80 000 Franken pro Jahr im Schnitt gebracht. Wenn wir das auf einen einzelnen Transporteur umrechnen, wären das etwa 10 000 Franken.

Pult Jon (S, GR), für die Kommission: Im Namen der Kommissionsmehrheit möchte ich noch zu drei Punkten kurz eine Replik zu den Aussagen der Minderheit anbringen.

Was diese linksrheinische Strecke in Frankreich und die Territorialität angeht, einfach Folgendes: Die Kommissionsmehrheit ist der Überzeugung, dass man Verkehrspolitik nach den Interessen der Schweiz machen soll. Es liegt nun mal im offensichtlichen Interesse der Schweiz – damit unser Verfassungsartikel zum Alpenschutz umgesetzt werden kann –, dass die Zubringer zur Neat funktionieren. In Italien funktioniert es, im Norden noch nicht. Wenn wir halt feststellen müssen, wie das auch Bundesrat Rösti gesagt hat, dass das Elsass für Paris relativ weit weg und auf der Prioritätenordnung relativ tief unten ist, dass wir aber diese Verhandlungen zur linksrheinischen Strecke, die eben wichtig und in unserem Interesse ist, vielleicht wirklich abschliessen können, wenn wir eine Mitfinanzierung anbieten, dann ist das im Interesse der Schweiz, dann machen wir das. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass Frankreich, historisch gesehen, auch schon Zugstrecken in der Schweiz finanziert hat. So ist es nun mal: Der Verkehr und der Transport sind eben grenzüberschreitend, und entsprechend sind es auch die Interessen.

Per quanto riguarda l'argomentazione della minoranza sul fatto che sostenere di più le tratte corte sia sbagliato perché le tratte lunghe sono quelle che portano più merci sulla rotaia, voglio ribadire la posizione della commissione espressa nella sua mozione: non indebolire la politica di trasferimento sulle lunghe tratte ma sostenere il potenziale di trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia sulle tratte corte. Quello è l'argomento che ci



ha portati a proporre questa mozione, a differenza del Consiglio federale che vuole togliere dei fondi alle tratte lunghe per darli alle tratte corte. Secondo noi sarebbe un errore.

Dann noch ein Wort zur Teuerung: Die Kommissionsmehrheit will nichts verteuern. Die Kommissionsmehrheit will mit der vollumfänglichen Anpassung der LSVA an die Teuerung einfach dafür sorgen, dass eine Fahrt durch die Schweiz mit einem Lastwagen weder teurer noch günstiger ist als bei der Einführung vor zwanzig Jahren. Sie will, dass man real, gemessen an der Inflation und an der Wirtschaftsentwicklung, den gleichen Preis zahlt. Wenn wir diese Anpassung nicht vornehmen, ist klar, dass wir die Verlagerung schwächen, weil wir dafür sorgen, dass der Transport auf der Strasse im Verhältnis günstiger wird, was auch der Minderheitssprecher gesagt hat.

Die Idee der LSVA ist ja, dafür zu sorgen, dass es einen fairen Ausgleich gibt. Deshalb ist die Anpassung an die Teuerung, wie sie Ihnen die Mehrheit Ihrer Kommission beantragt, an sich keine Verteuerung. Im Interesse der Verlagerung macht man etwas ganz Natürliches: Man passt die Abgabe einfach vollständig an die Teuerung an, wie das in den allermeisten Bereichen der Volkswirtschaft auch ganz normal ist.

Deshalb bitte ich Sie im Namen der Kommissionsmehrheit nochmals, allen fünf Kommissionsvorstössen zuzustimmen.

Heimgartner Stefanie (V, AG): Herr Kollege Pult, Sie haben die Wichtigkeit der Zufahrtsstrecken angesprochen. Ist es im Interesse der Schweiz, wenn Italien auf einer so wichtigen Zufahrtsstrecke – wir konnten es in "20 Minuten" lesen – die Brücke verlottern lässt? Ist es im Interesse der Schweiz, dass wir das finanzieren und dann zulassen, dass man es einfach verlottern lässt?

Pult Jon (S, GR), für die Kommission: Ich muss zuerst festhalten, dass wir diesen Zeitungsartikel in der Kommission nicht diskutiert haben und ich deshalb jetzt nur in meinem Namen spreche. Nachdem ich den Artikel gelesen hatte, habe ich mich sofort darüber informiert, ob stimmt, was in diesem Artikel steht. Ich kann Ihnen sagen: Dieser Artikel ist weitestgehend eine Ente. Es ist einfach ein Bauingenieur, der behauptet, Italien lasse diese Brücken verlottern. Wenn man sich bei der italienischen Infrastrukturbetreiberin informiert, also bei der Stelle, die dort für die Infrastruktur zuständig ist – bei uns wäre das SBB Infrastruktur –, erfährt man, dass sie sich bewusst sind, dass sie dort investieren müssen. Sie haben auch schon einen Sanierungsplan. Sie müssen zuerst einfach eine andere Brücke als die angesprochene sanieren, weil dort aufgrund von Hochwassern die Gefahr der Unterspülung besteht und deshalb die Dringlichkeit höher ist. Aber auch die angesprochene Brücke ist im Sanierungsplan der italienischen Infrastrukturbetreiberin enthalten. Deshalb sage ich: Nur weil etwas in der Zeitung steht, ist es noch lange nicht wahr.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Begründen Sie mir nochmals – Sie können es auch persönlich begründen –, wie der Transport auf der Strasse günstiger werden soll, wenn es keine Bahnverbindung gibt. Die LSVA betrifft das ganze Land. Wie kann z. B. im Wallis oder im Bündnerland der Transport auf der Strasse günstiger werden, wenn es keine Bahnverbindung gibt? Sie können die Neat nennen. Aber sagen Sie mir jetzt, ob mit diesem Vorstoss der Konsument, die Konsumentin, der Unternehmer, die Unternehmerin nicht mehr bezahlen werden. Was sollen sie dann machen, wenn es keine Möglichkeit gibt, Transporte auf die Bahn zu verlagern?

Pult Jon (S, GR), für die Kommission: Geschätzter Herr Giezendanner, ich sage Ihnen jetzt nochmals, was der Zweck der LSVA ist, die übrigens dem Volkswillen entspricht, der ja von Ihnen und Ihrer Partei jeweils hochgehalten wird. Die LSVA hat zwei Zwecke: Erstens soll die LSVA mindestens zum Teil die externen Kosten des Strassengüterverkehrs internalisieren. Das macht sie zu einem gewissen Teil. Zweitens ist die LSVA ein Instrument zur Verlagerung. Das war der Volksentscheid: Man internalisiert einen Teil dieser externen Kosten in den Preis, indem man eben die LSVA einführt, was dann wiederum die preisliche Konkurrenzfähigkeit der Schiene verbessert, weshalb dann eher verlagert wird. Das ist das

AB 2024 N 1154 / BO 2024 N 1154

Grundkonzept. Dieses Grundkonzept ist unbestritten, nachdem das Volk das sehr deutlich angenommen hat. Jetzt spricht man auch über die Höhe der LSVA. Niemand hier verlangt, nicht die Kommission, nicht die Kommissionsmehrheit, dass wir die LSVA generell erhöhen. Die einzige Forderung ist, dass die LSVA an die Teuerung angepasst wird und damit eben real einfach gleich bleibt und nicht sinkt. Die Kommissionsmehrheit will keine Vergünstigung bei der LSVA, sie will keine Verteuerung, sie will einfach, dass sie real, im Verhältnis zur Wirtschaftsentwicklung, zur Teuerung, gleich bleibt, damit die Verlagerungswirkung, die wir in den letzten zwanzig Jahren dank der LSVA hatten, auch jetzt und in Zukunft bestehen bleibt.



Matter Thomas (V, ZH): Herr Nationalrat Pult, ich habe eine Frage zur Teuerung: Wenn ich hier die Zahlen seit 2013 anschau, komme ich auf eine kumulierte reale Teuerung von etwa 4,5 Prozent. Wie kommen Sie auf 12 Prozent?

Pult Jon (S, GR), für die Kommission: Ja, Herr Matter, im Parlament ist es jeweils gut, wenn man den Leuten zuhört. Ich habe die 12 Prozent nicht erwähnt, die 12 Prozent stehen auch nicht in der Motion, sie stehen auch nicht in der Begründung. Die Motion spricht einfach von der vollen Teuerung seit der Einführung der LSVA. Der Bundesrat hat dann gesagt, das wären 12 Prozent, denn seit wir die LSVA eingeführt haben – die übrigens durch das Landverkehrsabkommen abgestützt und deshalb voll europakompatibel ist –, haben wir das Recht, alle zwei Jahre im Gemischten Ausschuss die Teuerung auszugleichen. Nur hat die Schweiz das leider immer wieder nicht oder nicht im vollen Umfang gemacht. Deshalb ist jetzt, wo es leider eine Trendwende gegeben hat, wo nach vielen Jahren zum ersten Mal die Anzahl der Lastwagen wieder zunimmt und wo man sich deshalb auch vom Verfassungsziel entfernt, der richtige Zeitpunkt, zu sagen, dass wir den vollen Teuerungsausgleich machen wollen, damit eben eine Lastwagenfahrt durch die Schweiz nicht faktisch günstiger ist als vor zwanzig Jahren, als dieses System eingeführt wurde.

Imark Christian (V, SO): Herr Kollege, Sie wollen den vollen Teuerungsausgleich. Ihnen ist schon bewusst, wer am Ende diese Kosten bezahlen muss, oder?

Pult Jon (S, GR), für die Kommission: Es ist mir bewusst, aber es ist mir auch bewusst, dass wir, wenn wir bei der Verlagerung in die falsche Richtung gehen und wieder mehr Lastwagen durch unsere Alpentäler fahren, wieder mehr Schadstoffemissionen, mehr Lärm haben und die Leute in diesen Alpentälern einfach eine noch viel, viel schlechtere Lebensqualität haben. Wenn wir also nichts tun, dann bezahlen dafür einfach die Menschen im Berggebiet und an den Transitachsen. Die Mehrheit der Kommission möchte sie eben entlasten, wie das auch der Volksauftrag und die Verfassungsbestimmung aufgrund der Annahme der Alpen-Initiative vorsieht.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Kommission beantragt, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

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