



24.3389

Motion KVF-N.

**Ausbau linksrheinischer
Neat-Zubringer im Interesse
der Verlagerung vorantreiben**

Motion CTT-N.

**Faire avancer le projet de ligne
d'accès à la NLFA sur la rive gauche
du Rhin dans l'intérêt
du transfert modal**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.06.24
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 24.09.24

24.3390

Motion KVF-N.

**Stabilisierung des kombinierten
Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse
durch die Bereitstellung
von Puffergleisen**

Motion CTT-N.

**Stabilisation du transport combiné
sur l'axe nord-sud par la mise
à disposition de voies tampons**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.06.24
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 24.09.24

24.3391

Motion KVF-N.

**Für eine stärkere Verlagerung
auf mittlere Transportdistanzen**

Motion CTT-N.

**Encouragement du transfert
vers des distances de transport**





moyennes

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.06.24

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 24.09.24

24.3389

Antrag der Mehrheit
Annahme der Motion

Antrag der Minderheit
(Engler, Friedli Esther, Stark)
Ablehnung der Motion

Proposition de la majorité
Adopter la motion

Proposition de la minorité
(Engler, Friedli Esther, Stark)
Rejeter la motion

24.3390

Antrag der Mehrheit
Annahme der Motion

Antrag der Minderheit
(Friedli Esther, Stark)
Ablehnung der Motion

Proposition de la majorité
Adopter la motion

Proposition de la minorité
(Friedli Esther, Stark)
Rejeter la motion

24.3391

Antrag der Mehrheit
Ablehnung der Motion

Antrag der Minderheit
(Hurni, Herzog Eva, Zopfi)
Annahme der Motion

Proposition de la majorité
Rejeter la motion

*Proposition de la minorité*

(Hurni, Herzog Eva, Zopfi)

Adopter la motion

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Sie haben drei Berichte der Kommission erhalten. Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motionen 24.3389 und 24.3390 sowie die Ablehnung der Motion 24.3391.

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Bei den drei vorliegenden Vorstössen der KVF-N, die vom Nationalrat angenommen worden sind, geht es um das Thema der schweizerischen Verlagerungspolitik. Die schweizerische Verlagerungspolitik, wir wissen es, ist eine Erfolgsgeschichte. Seit dem Jahr 2000 haben die alpenquerenden Verkehre auf der Schiene jedes Jahr zugenommen. Insofern stehen wir als Land im Zusammenhang mit dem alpenquerenden Verkehr auf der Schiene absolut an der Weltspitze.

Wenn ich sage, dass diese Verkehre auf der Schiene jedes Jahr zugenommen haben, dann stimmt das allerdings nicht ganz, denn im Jahr 2023 stagnierte das Bahngüterverkehrsvolumen zum ersten Mal seit Beginn der Verlagerungspolitik im Jahr 2000 bzw. ging sogar etwas zurück. Das hat verschiedene Gründe. Ein Grund liegt natürlich in der rückläufigen Wirtschaftsentwicklung in Europa. Ein anderer Grund sind die steigenden Bahnkosten. Aber vor allem ist als Grund die unbefriedigende Qualität der Bahnleistung auf dem Nord-Süd-Korridor zu nennen, namentlich auf den Strecken der Deutschen Bahn.

Die KVF-N hat mit diesen drei Vorstössen auf den Umstand der stagnierenden Verlagerung reagieren wollen. Der Nationalrat hat diese Vorstösse unterstützt.

Bei dieser Gelegenheit mache ich, wie bei einem der letzten Geschäfte, noch einmal auf meine Interessenbindung aufmerksam: Ich bin Präsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes.

Ich gehe jetzt kurz auf die einzelnen Vorstösse ein. Zuerst zur Motion 24.3389, "Ausbau linksrheinischer Neat-Zubringer im Interesse der Verlagerung vorantreiben": Die KVF-S hat diese Motion an ihrer Sitzung vom 19. August 2024 geprüft und empfiehlt sie zur Annahme. Der Nationalrat hat sie bereits am 11. Juni 2024 mit 126 zu 68 Stimmen angenommen. Ihre Kommission beantragt Ihnen mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung die Annahme.

Die Grossbaustellen in Deutschland – ich habe vorhin kurz darauf hingewiesen – zur Ertüchtigung und Kapazitätserweiterung der rechtsrheinischen Bahnachse werden aufgrund

AB 2024 S 903 / BO 2024 E 903

zunehmend begrenzter Budgetmittel in Deutschland wohl bis nach 2045 bestehen. Um eine Stagnation bzw. Regression der Verlagerungspolitik zu verhindern, ist der linksrheinische Ausbau in den nächsten zwanzig Jahren die einzige Option, mit der unsere Verlagerungspolitik auch in Zukunft funktioniert. Dieser Ausbau macht mit Blick auf die Verkehrsrelationen viel Sinn. Der kombinierte Verkehr (KV) ab Belgien und Südholland geht heute weitgehend über Deutschland nach Italien. Diese Verkehre sind sehr aufkommensstark und haben weiteres Wachstumspotenzial. Eine Umlagerung dieser Verkehre von der Deutschland- auf die Frankreich-Achse würde den überlasteten Deutschlandkorridor entlasten und im ganzen System des kombinierten Verkehrs zu Qualitätsverbesserungen führen. Ich mache darauf aufmerksam, dass die anstehenden Ertüchtigungsarbeiten zudem mit zusätzlichen Belastungen dieser Strecke in Deutschland verbunden sind.

Mit der Motion 22.3000, "Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg", vom 11. Januar 2022 hat das Parlament den Bundesrat bereits beauftragt, die 2021 begonnenen Verhandlungen mit Frankreich über die Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strassburg-Basel für einen KV-Korridor weiterzuführen. Für die schweizerische Verlagerungspolitik steht der Ausbau der Bahntunnels in den Vogesen inklusive 4-Meter-Korridor im Vordergrund. Mit der gleichen Motion wurde der Bundesrat beauftragt, Schritte zu veranlassen, damit gemeinsam mit Frankreich und Deutschland das Nadelöhr des Neat-Zubringers südliche deutsche Rheintalstrecke mit der Elektrifizierung und Ertüchtigung der 71 Kilometer langen linksrheinischen Bahnlinie Wörth-Strassburg beseitigt wird.

Frankreich scheint mehr Interesse am Projekt über Metz zu haben als an der schwach frequentierten und peripheren Rheinlinie im Elsass – daher dieser Vorstoss. Eine Ersatzlösung mit Dieseltraktion auf der französischen Strecke Wörth-Strassburg würde das System resilienter machen. Die im August 2024 während der drei Wochen Vollsperrung in Rastatt, also in Deutschland, über Wörth-Strassburg-Basel umgeleiteten Züge haben aufgezeigt, dass die Alternative über Frankreich erfolgreich ist. Über 400 KV-Züge konnten dank der Umleitung über Frankreich den Verladern im Norden und Süden der Alpen garantiert werden. Dies entspricht etwa



20 000 Sendungen, die die Schweiz nicht auf der Strasse durchquerten.

Dies hat die KVF-S bewogen, die Motion 24.3389 anzunehmen und den Bundesrat zu beauftragen, erstens die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr der Tunnels auf dem Neat-Zubringer Belgien, also Metz-Strassburg-Basel, für den kombinierten Verkehr auf das 4-Meter-Korridor-Profil ausgebaut werden kann. Dazu stellt der Bundesrat Frankreich eine finanzielle Unterstützung in Aussicht, in Anlehnung an die 4-Meter-Tunnelausbauten auf dem Luino- und dem Simplon-Novara-Neat-Zubringer, der ein Erfolg war und ist. In den Gesprächen mit Frankreich, der Region Grand Est und Deutschland soll der Bundesrat darauf hinwirken, dass die Linie Würth-Strassburg eine Neat-Zubringerlinie wird und elektrifiziert oder alternativ zumindest für einen kontinuierlichen Güterzugverkehr mit Hybrid- und Dieseltraktion ertüchtigt werden kann.

Die Kommissionsminderheit äussert sich grundsätzlich kritisch gegenüber extraterritorialen Infrastrukturverpflichtungen und erachtet Investitionen im Inland als sinnvoller. Ausserdem weist sie darauf hin, dass der Bundesrat bereits Gespräche mit den Nachbarstaaten führt und dass die Motion somit keinen zusätzlichen Nutzen bringt.

Hier erlaube ich mir aber einen persönlichen Hinweis: Was wäre denn das Zeichen dieses Rates, wenn er Gespräche, die der Bundesrat bereits führt, quasi mit einem "Nein!" kommentieren würde? Es wäre natürlich ein Zeichen an den Bundesrat und damit natürlich auch an die Partner in Frankreich, dass dieses Vorgehen des Bundesrates nicht unterstützt wird. In diesem Sinne verweise ich nochmals darauf, dass die Kommission mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung dieser Motion zugestimmt hat.

Die zweite Motion, die Motion 24.3390, "Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen", hat die Kommission ebenfalls zur Annahme empfohlen. Sie hat sie am selben Tag beraten wie die vorangegangene Motion, zu der ich bereits Ausführungen gemacht habe. Auch ihr stimmte der Nationalrat am 11. Juni 2024 zu. Unsere Kommission hat dieser Motion mit 11 zu 2 Stimmen zugestimmt.

Die derzeit instabile Verkehrssituation, insbesondere eben in Deutschland, führt zu vielen, vielen Zugausfällen. Man muss sich das vergegenwärtigen: Heute fallen 10 bis 15 Prozent der Züge aus, vor 2017 waren es rund 5 Prozent. Ein erheblicher Teil der Verkehre kommt also eigentlich gar nie an, sondern fällt aus. Das hat natürlich eine Qualitätseinbusse zur Folge, die dazu führt, dass eine Rückverlagerung auf die Strasse erfolgt, was im Widerspruch mit unserer Verlagerungspolitik steht. Bei Störungen auf den Neat-Achsen werden Züge, die noch nicht aus den Terminals abgefahren sind, sofort storniert. Dadurch werden die Umschlagterminals im Ein- und Ausgang für weitere Sendungen blockiert. Grosse Rückstaus im Norden und Süden sind die Folge, und die Kunden werden mit tagelangen Verspätungen konfrontiert. Darauf könnte verzichtet werden, wenn die blockierten Züge auf Puffergleisen, die mindestens 750 Meter lang sind, entlang des Nord-Süd-Bahnkorridors abgestellt werden könnten, bis die Störung behoben ist und die sichere Weiterfahrt in den nächsten Netzabschnitt gewährleistet ist.

Daher empfiehlt Ihnen die Kommission, diese Motion anzunehmen. Es gibt auch hier eine Minderheit, die wahrscheinlich noch Ausführungen machen wird.

Die dritte und letzte Motion ist die Motion 24.3391 der KVF-N, "Für eine stärkere Verlagerung auf mittlere Transportdistanzen". Diese empfiehlt Ihre Kommission mit 7 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen zur Ablehnung. Der Nationalrat stimmte ihr am 11. Juni 2024 zu, und zwar mit 121 zu 70 Stimmen bei 4 Enthaltungen.

Der Verlagerungsbericht 2023 postuliert, dass ein Teil der Fördermittel von den langen auf die kurzen Distanzen umgewidmet wird. Die Idee der Motion ist aber eben, dass dies nicht geschehen soll, sondern dass auch für die mittleren Transportdistanzen zusätzliche Mittel gesprochen werden. Die KVF-S hält an den im Verlagerungsbericht 2023 aufgezeigten Massnahmen fest, die darauf abzielen, Anreize für die mittleren und kurzen Distanzen mit den bestehenden Fördermitteln zu finanzieren und damit auch der Schuldenbremse gerecht zu werden. Sie tut dies entgegen dem Beschluss der KVF-N, die für die kurzen und mittleren Distanzen zusätzliche Fördermittel von 15 Millionen Schweizerfranken sprechen will. Wie gesagt, Ihre Kommission lehnte die Motion mit 7 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.

Zusammengefasst: Die KVF-S empfiehlt dem Ständerat, die ersten beiden Motionen anzunehmen und die dritte abzulehnen, dies im Interesse der Weiterführung einer erfolgreichen Verlagerungspolitik unseres Landes, so, wie es die Schweizerische Bundesverfassung vorgibt.

Engler Stefan (M-E, GR): Es mag Sie vielleicht erstaunen, dass ich mich als Anhänger der Verlagerungspolitik zu dieser Kommissionsminderheit gesellt habe. Lassen Sie es mich kurz erklären.

Damit die nationale Güterverkehrspolitik wirken kann – da stimme ich dem Sprecher der Kommissionsmehrheit selbstverständlich zu –, ist die Schweiz darauf angewiesen, dass ihre Bahninfrastruktur in ein dazu passendes europäisches Netz eingebettet ist. Deshalb engagieren sich die Schweizer verkehrspolitisch auch jenseits der



Landesgrenzen. Gestützt auf das Gütertransportgesetz von 2005 leistet die Eidgenossenschaft Investitionsbeiträge für den Bau und die Erweiterung von Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr im Ausland. Zudem beteiligt sie sich am Aufbau von Bahnkorridoren, die Transporte mit 4 Meter Eckhöhe erlauben. Voraussetzung dafür ist, dass die Projekte der Verkehrsverlagerung dem alpenquerenden Verkehr dienen. Bis heute ist eine Vielzahl von Projekten auch so umgesetzt worden.

Die Summe, die die Schweiz in den letzten zwanzig Jahren extraterritorial investiert oder in Aussicht gestellt hat, beläuft

AB 2024 S 904 / BO 2024 E 904

sich auf mehr als eine Milliarde Franken. Ich werde darauf zurückkommen. Dies ist auch für mich der Grund, diese Politik der extraterritorialen Investitionen – man kann dem auch "Bahnaussenpolitik mit dem Chequebuch" sagen – infrage zu stellen.

Nun ist es so, dass in der Schweiz alle Neat-Strecken gebaut sind. Deutschland ist diesbezüglich massiv im Verzug. Bern und Berlin haben sich bereits vor 25 Jahren dazu verpflichtet, eine leistungsfähige Infrastruktur für den internationalen Bahnverkehr zu schaffen. Nach jetzigem Zeitplan wird Deutschland erst 2041 so weit sein. Immerhin: Die Umsetzung des Vierspurausbaus zwischen Karlsruhe und Basel ist im Gang. Im Wesentlichen möchte man eigentlich die Strecke durch Deutschland als Neat-Zubringer ausgebaut sehen. Als Alternative dazu, weil das zu langsam geht, will die Schweiz jetzt parallel den Ausbau der linksrheinischen Neat-Zubringerstrecke über Frankreich vorantreiben und mit Paris einen entsprechenden Staatsvertrag abschliessen. Dies verlangt auch die Motion unserer Schwesterkommission.

Zur Förderung ihrer Verlagerungspolitik – das wurde bereits ausgeführt – beteiligt sich die Schweiz verschiedentlich an Ausbauten im Ausland. Bereits in den 1980er-Jahren leistete sie einen Beitrag von 60 Millionen Franken für den Bau des Monte-Olimpino-Zweibahntunnels, dank welchem der Güterverkehr die norditalienische Stadt Como umfahren kann. Der Tunnel ging 1990 in Betrieb und leistete einen wichtigen Beitrag dazu, dass der Nord-Süd-Güterverkehr vermehrt auf der Schiene abgewickelt werden kann. Weiter brachte die Eidgenossenschaft 120 Millionen Franken für den 2020 abgeschlossenen Ausbau der Luino-Linie in Italien auf. Zusätzliche 148 Millionen Franken fliessen bis 2028 ebenfalls nach Italien, damit auch auf der Strecke südlich des Simplons Züge mit 4-Meter-Ladungen Richtung Mailand verkehren können. Derzeit laufen, wie erläutert wurde, mit Frankreich Verhandlungen zur Aufwertung des linksrheinischen Güterverkehrskorridors.

Man kann also mit Fug behaupten, die Schweiz betreibe eine Bahnaussenpolitik mit dem Chequebuch. Wenn man sich genauer anschaut, wie viele Mittel die Schweiz in den letzten zwanzig Jahren für solche ausländischen Streckenerweiterungen und Terminals bereits investiert oder in Aussicht gestellt hat, so sieht man, dass dies die stolze Summe von 1,05 Milliarden Franken ergibt. Die Schweiz investiert also eine Milliarde Franken aus dem Bahninfrastrukturfonds im Ausland.

Jetzt kann man sich die Frage stellen, ob diese Mittel nicht gescheiter in der Schweiz investiert würden. Vor allem auch im Hinblick darauf, dass es mit dem Bahninfrastrukturfonds zunehmend eng wird, ist diese Frage mehr als berechtigt. Sie wird übrigens auch vom Bundesrat angetönt, der in seiner Antwort auf die Motion 24.3389 schreibt, die Umsetzung der Massnahmen, die mit der Motion verlangt werden, stehe, soweit diese finanzieller Natur seien, unter dem Vorbehalt der laufenden Aufgabenüberprüfung.

Die Frage nach den Wirkungen dieser im Ausland investierten Mittel ist für mich der wesentliche Grund, weshalb ich meine, man sollte hier einmal einen Halt machen und nicht blindlings Investitionszusicherungen und Versprechen abgeben. Meiner Meinung nach – ich habe die Information nicht gefunden – gibt es kein Monitoring bzw. keine Beurteilungen der Auswirkungen dieser im Ausland getätigten Investitionen. Wir wissen also nicht, ob diese Unterstützung durch die Schweiz im Ausland auch die beabsichtigte Wirkung erzielt, den Güterverkehr transnational auf die Schiene zu verlagern. Wir kennen den Erfolg dieser Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr nicht. Wir wissen nicht, ob der Rückgang der Anzahl LKW-Fahrten durch die Schweizer Alpen wirklich auch darauf zurückzuführen ist, dass die Schweiz im Ausland so stark investiert hat. Also: Bevor man weitere Versprechungen ans Ausland abgibt – nach Deutschland, nach Frankreich oder nach Italien –, tut es not, zuerst die Wirkung zu überprüfen und auch aufzuzeigen, dass sich diese Mittel im Interesse der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs entsprechend auswirken.

In der Frage, die sich hier konkret stellt, gibt es in Bezug auf Frankreich noch zusätzliche Argumente, die uns vor diesem Blindflug bewahren sollten. Ich frage den Kommissionssprecher: Weiss er, zu welchem Zeitpunkt, wofür, in welchem Umfang und zu welchem Zweck die Schweiz hier Frankreich per Staatsvertrag Mittel versprechen soll? Wir wissen es nicht, oder? Die nationalrätliche Kommission schreibt in ihrer Motion, es sei sicher gut, wenn die Schweiz finanzielle Anreize schaffe. Finanzielle Anreize zu schaffen heisst, finanzielle Versprechungen abzugeben. Wir wissen nicht, wie dann der entsprechende Staatsvertrag aussehen könnte.



Wir kennen auch die Höhe der in Aussicht gestellten Mittel nicht. Nur schon dieser Umstand müsste uns davor warnen, jetzt einfach einmal den Auftrag zu erteilen, nochmals mit dem Chequebuch vielleicht gewisse Vorteile für uns zu erzielen.

Die gesamte Finanzierung der Neat haben der Schweizer Steuerzahler und die Schweizer Steuerzahlerin erbracht – auch zum Nutzen der Ausländerinnen und Ausländer, die diese Strecke nutzen. Haben Sie je einmal gehört, was wir vom Ausland für diese Vorleistung bekommen haben? Ich habe bis heute nicht gehört, was die Gegenleistung war, auch jetzt nicht, in diesen schwierigen Verhandlungen, die wir mit Europa führen. Oder wissen Sie, was uns für die Milliarde Franken, die wir in Italien, in Deutschland und in Frankreich vorinvestiert haben, als Gegenleistung angerechnet wird? Ich weiss es nicht.

Das letzte Argument: Wir betreiben auch eine Art Eisenbahnkolonialismus, wenn wir jetzt beispielsweise Beiträge an Frankreich in Aussicht stellen. Ich lese in einer Bahnzeitschrift, dass die Schweizer bei ihren politischen Aktivitäten die regionalpolitischen Aspekte in Frankreich zum Teil völlig ausser Acht lassen. So würde die 71 Kilometer lange Strecke von Wörth nach Strassburg entlang oder durch siebzehn Ortschaften führen, deren Bahnhöfe teils im Ortszentrum liegen. Durchschnittlich alle ein bis zwei Kilometer befände sich ein Bahnübergang. Die Forderung der Schienengüterverkehrsunternehmen, das Nachtfahrverbot aufzuheben, würde bei der betroffenen Bevölkerung für Unmut sorgen. Wir nehmen also auch keine Rücksicht auf die Interessen der Bevölkerung und blenden die Frage aus, ob die das überhaupt will oder nicht. Der Bundesrat spricht es ja in seiner Stellungnahme auch an: Man weiss nicht einmal genau, wer dafür zuständig ist. Man weiss nicht, ob die Region für diese Regionallinie zuständig ist, oder ob die Zuständigkeit bei der SNCF in Paris liegt.

Alles in allem: Ich weiss nicht, wofür, ich weiss nicht, wie viel, ich weiss nicht, wozu, ich weiss nicht, zu welchem Zeitpunkt Mittel aufgewendet werden sollen, um im Ausland Bahninfrastrukturen zu finanzieren. Ich weiss aber, dass diese Mittel fehlen werden, um notwendige Ertüchtigungen und Erneuerungen der Bahninfrastruktur in der Schweiz zu finanzieren. Es geht mir hier mehr um die grundsätzliche Frage, diese Investitionen im Ausland auch unter diesem Gesichtspunkt zu sehen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen und einmal einen Marschhalt einzulegen. Eine Milliarde Franken haben wir investiert. Das ist nicht nichts. Es läppert sich zusammen: einmal 40 Millionen, einmal 60 Millionen, einmal 120 Millionen. Zusammengezählt gibt es eine Milliarde Franken. Diese Milliarde fehlt dann einfach für Ausbauten bei uns.

Friedli Esther (V, SG): Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung. Als ich diesen Vorstoss gelesen habe, habe ich mich gefragt: Was haben wir in der Politik noch nicht gefordert, wo sollten wir nicht auch noch aktiv werden? Heute sind es die Anzahl Puffergleise auf der Nord-Süd-Achse.

Mit diesem Vorstoss wollen wir von der warmen Stube aus definieren, wie viele Puffergleise es auf der Nord-Süd-Achse braucht, damit der Schienenverkehr und namentlich der Güterschienenverkehr in Zukunft stabiler laufen. Das ist ja gut gemeint, aber ich glaube nicht, dass es Aufgabe und Sache unseres Rates ist, in solche Details zu gehen. Es sind die Verantwortlichen bei SBB Infrastruktur, die das beurteilen müssen und die, falls nötig, dann auch mit Krediten über den Bundesrat an uns gelangen. Es sind die Spezialisten vor Ort, die eben genau solche ganz konkreten Themen definieren können. Dass da Handlungsbedarf besteht, hat man bereits eingesehen. So werden im Moment gerade im Raum Basel –

AB 2024 S 905 / BO 2024 E 905

und das können die Vertreterinnen der Region Basel sicher bestätigen – viele solche Puffergleise gebaut. Es läuft also schon, hier ist kein parlamentarischer Übereifer gefordert.

Der Sprecher der Minderheit bei der Motion 24.3389 hat sehr gute Ausführungen gemacht in Bezug auf die grossen Investitionen, die in der Vergangenheit im nahen Ausland getätigt wurden. Hier gibt es nichts anzuschliessen. Aber ich glaube, wenn es hier um Puffergleise auf der Nord-Süd-Achse geht, ist eigentlich nicht wieder nur die Schweiz gefordert; es wären namentlich unsere nördlichen und südlichen Nachbarn gefordert, die hier mithelfen müssen, dafür zu sorgen, dass dieser Verkehr endlich stabiler läuft. Sie sind nämlich die Verursacher, sie sind verantwortlich dafür, dass dieser Nord-Süd-Güterverkehr nicht stabil läuft. Ich sehe nicht ein, warum hier schon wieder die Schweizer Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gefordert sein sollen. Es kann auch nicht sein, dass die Schweiz quasi das Abstellgleis des internationalen Güterverkehrs wird.

Vor diesem Hintergrund beantrage ich Ihnen die Ablehnung der Motion 24.3390.

Hurni Baptiste (S, NE): Soyons clairs d'entrée de jeu: cette motion n'a pas fait l'objet d'une discussion très nourrie en commission. Pour refléter cela, je serai beaucoup plus bref que mes deux préopinants. Néanmoins, la question que pose le texte de cette motion est relativement importante pour nous – en tout cas, elle est



tout à fait valable. La question posée est la suivante: doit-on reporter 3 millions de francs de subventions par an, soit 15 millions en tout, de ce qui est dévolu à l'aide au transport combiné modal de longue distance au transport combiné modal de moyenne distance?

Pour la minorité et moi, la réponse est: non. Cela parce que ces subventions sont actuellement bien placées dans le transport de longue distance et parce que, pour promouvoir la moyenne distance, où le transport combiné est largement moins utilisé, il ne faut pas prendre le risque que certains acteurs renoncent à ce système de transport pour les longues distances.

L'administration et le Conseil fédéral – il vous le dira après – ne croient pas à l'impact réel et pratique de cette motion. Précisons tout de même que les fonds dont nous parlons, ces 15 millions de francs, doivent permettre de transférer quelque 100 000 expéditions de poids lourds sur la moyenne distance, sans préteriter la longue distance, du moins est-ce l'estimation de la commission soeur du Conseil national.

Ces 100 000 expéditions nous semblent loin d'être négligeables et, pour ce montant relativement faible de 15 millions de francs, le jeu nous paraît donc en valoir la chandelle – c'est un coût assez modeste.

Je vous prie ainsi de suivre la minorité et d'adopter cette motion.

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Erlauben Sie mir, noch zwei, drei Worte zur ersten Motion zu sagen, zumal mich der Minderheitssprecher dort auch ganz konkret angesprochen hat. Doch vorab möchte ich noch eine kurze Replik an Kollegin Friedli richten, hat sie doch bemängelt, dass wir hier quasi Eisenbahnpolitik aus der warmen Stube heraus betreiben würden. Diesbezüglich kann ich ihr nur entgegnen: Ja, Sie haben recht, natürlich tun wir das. Wir tun das heute so, wie wir das immer wieder tun. Wir beschliessen hier die Projekte nicht nur, nein, wir fordern sie sogar. Ich bin auch der Überzeugung, dass es im Rat schon die eine oder andere Forderung aus dem Kanton St. Gallen zu Bahnprojekten gegeben haben dürfte, die wir besprochen und wahrscheinlich sogar genehmigt haben. Es geht also nicht um parlamentarischen Übereifer, sondern um das Gesamtkonzept Bahnverkehr und das Gesamtkonzept Verlagerungspolitik.

Hier erlaube ich mir, kurz auf Kollege Engler einzugehen. Er hat mich nämlich gefragt, ob ich denn schon wisse, wie viele Mittel angesichts der noch anstehenden Verhandlungen mit Frankreich und angesichts der entsprechenden Projekte benötigt würden. Diese Frage war natürlich rhetorisch, dennoch erlaube ich mir, darauf zu antworten: Natürlich weiss ich es nicht, genauso wenig, wie Sie es wissen, genauso wenig, wie es der Bundesrat weiss. Gerade deshalb ist es falsch, Herr Kollege Engler, bereits jetzt zu sagen, die Übung sei halt abubrechen, bevor man überhaupt die Gespräche geführt hat; bevor man überhaupt weiss, ob es eine Möglichkeit gibt; bevor man überhaupt weiss, wie die Leistungen Frankreichs, der Schweiz und anderer Beteiligter letztlich aussehen werden. Im Rat haben wir dann immer noch die Gelegenheit, Nein zu Projekten zu sagen, die man zusammen mit Frankreich vielleicht aufgleisen könnte, die uns aber am Ende zu teuer erscheinen oder die zum Zeitpunkt XY im Widerspruch zu den im Bahninfrastrukturfonds vorhandenen Mitteln stehen würden.

Sie fragen, was wir vom Ausland für die Neat bekommen. Das, geschätzter Herr Kollege Engler, ist natürlich nicht nur eine Grundsatz-, sondern eine historische Frage. Aber dieser Frage musste sich die Schweizer Bevölkerung schon im Zusammenhang mit dem Bau der Neat stellen. Bei der Eröffnung des Neat-Tunnels haben wir einander alle zugestimmt und waren wahnsinnig stolz auf die Leistungen unseres Landes. Jetzt müssen wir uns aber einfach die Frage stellen: Haben wir eine Kathedrale in der Wüste gebaut? Wenn wir wollen, dass die Neat funktioniert, braucht es funktionierende Anschlussrouten, und das haben wir hier nicht.

Ich habe darauf hingewiesen: In Deutschland haben wir die grosse Problematik, dass die Zulaufstrecken nicht funktionieren. Weiter haben wir das Problem, dass Deutschland diesen Missstand vor 2045 wahrscheinlich nicht behoben und die erforderlichen Massnahmen nicht ergriffen haben wird. Wir können nur hoffen, dass die Jahreszahl 2045 stimmt, allerdings werden die Jahreszahlen immer wieder nach hinten verschoben. Was ist nun die Folge davon? Die Folge sind Teilsanierungen, die zu Streckensperrungen führen, die das bestehende Problem nochmals massiv verschärfen und die Funktionalität der Neat grundsätzlich infrage stellen. Das ist das Thema.

Ich bin natürlich sehr überrascht, Herr Kollege Engler, dass Sie von Eisenbahnkolonialismus sprechen. Das sind ja Worte, deren Kreation ich bewundere, (*Heiterkeit*) die aber wahrscheinlich mit der Realität doch sehr wenig zu tun haben. Sie sprechen also von Eisenbahnkolonialismus und machen sich jetzt schon, bevor man überhaupt Gespräche geführt hat, Sorgen um Dörfer in Frankreich. Da frage ich mich: Haben Sie mit Ihrem Argument eigentlich nicht sich selber gemeint?

Ein letzter Punkt, noch einmal: Was ist das Zeichen, wenn dieser Rat sagt, er wolle keine zusätzlichen Massnahmen im Zusammenhang mit dem Erhalt der Verlagerungspolitik, mit der Verbesserung der Verlagerungspolitik, die ein Auftrag des Schweizervolkes und in der Verfassung verankert ist? Sie haben vom



Marschhalt in der Verlagerungspolitik gesprochen, Herr Kollege Engler. Ich sage Ihnen: Ein Marschhalt in der Verlagerungspolitik ist ein Rückfall in alte Zeiten und damit ein Widerspruch zum Auftrag der Schweizer Bevölkerung.

Rösti Albert, Bundesrat: Es wurde gesagt: Der Bundesrat hat im letzten November den Bericht über die Verkehrsverlagerung von Juli 2021 bis Juni 2023 verabschiedet. Mit dem Verlagerungsbericht informiert der Bundesrat das Parlament bekanntlich alle zwei Jahre über den Stand der Verlagerung. Bei der Beratung des Verlagerungsberichtes in der KVF-N hielt die Kommissionsmehrheit fest, dass das Verlagerungsziel nicht ohne weitere Anstrengungen erreicht werden kann. Sie verabschiedete deshalb die vorliegenden Kommissionsmotionen, welche am 11. Juni im Nationalrat behandelt wurden. Der Nationalrat nahm die drei Motionen, die wir hier diskutieren, an.

Ich gebe Ihnen gerne die Position des Bundesrates dazu bekannt. Zuerst zur Motion 24.3389, "Ausbau linksrheinischer Neat-Zubringer im Interesse der Verlagerung vorantreiben": Die Motion betrifft den Ausbau des Neat-Zubringers. Die Kommission fordert damit, eine allfällige finanzielle Unterstützung für den Ausbau der linksrheinischen Strecke Metz-Strassburg-Basel auf ein 4-Meter-Korridor-Profil zu erwägen. Das ist aus Sicht des Bundesrates denkbar und könnte den Ausbau auf diesem französischen Zubringer erleichtern. Wie hoch die Investitionskosten für den Ausbau auf das 4-Meter-Korridor-Profil sind, wird aktuell errechnet. Selbstverständlich

AB 2024 S 906 / BO 2024 E 906

werden Sie, falls Sie die Motion annehmen, dann darüber befinden können. Wir gehen heute von geschätzten 60 bis 80 Millionen Franken aus. Das ist aber noch sehr ungenau, das kann sich noch ändern.

Die in der Motion ebenfalls genannte Strecke Wörth-Lauterbourg-Strassburg bietet bereits heute eine begrenzte Alternative bei störungsbedingten Umleitungen. Sie wurde gerade diesen Sommer bei der planmässigen Sperrung der deutschen Rheintalbahn erfolgreich genutzt. Mein Departement hat eine Elektrifizierung dieser Strecke intensiv mit Frankreich und Deutschland besprochen. Die Strecke liegt grösstenteils in Frankreich. Frankreich lehnt eine Elektrifizierung explizit ab, es will das nicht. Der Bundesrat ist bereit, sich weiterhin bei den betroffenen Ländern und Regionen für die Beibehaltung der heutigen Alternative einzusetzen. Wenn es zu einer Mitfinanzierung des Profilausbaus käme, würde dies dem Parlament wie gesagt mit einem Bundesbeschluss unterbreitet werden, und die Finanzierung würde voraussichtlich über den Bahninfrastrukturfonds erfolgen.

Ich habe Verständnis dafür, dass man das kritisch beurteilt. Um jeden Franken im Bahninfrastrukturfonds konkurrieren letztlich mehrere Projekte miteinander. Aber der Bundesrat beantragt Ihnen Annahme der Motion, damit man diese Berechnung, wie soeben erläutert, machen kann. Er wird Ihnen dann die Vor- und Nachteile mit einem konkreten Kredit unterbreiten.

Ich muss hier betreffend die Investitionen, die ins Ausland gehen – nach Deutschland, Frankreich, Italien –, Folgendes sagen: Ich kann nachvollziehen, dass man das kritisch hinterfragt. Ich kann Ihnen sagen, ich bin mit den zuständigen Verkehrsministern schon in engem Kontakt und weise sie, wann immer ich kann, darauf hin. Ich werde demnächst wieder nach Italien reisen, zu Herrn Salvini. Gerade in Deutschland und Frankreich ist man sich dieser Situation und der Tatsache, dass man hier aufholen muss, mindestens schon bewusst. Das ist vielleicht nicht viel, aber zumindest etwas: Ich spüre bei den Verkehrsministern hier schon auch den Willen aufzuholen.

Ständerat Burkart hat gesagt, in Deutschland sperre man Strecken. Letztlich geschieht das mit dem Ziel, schneller mit dem Ausbau voranzukommen, weil der Nachholbedarf eben so gross ist. Unter laufendem Betrieb ist man langsamer, als wenn man eine Strecke für eine Weile sperrt. In dieser Kombination könnte eine Massnahme, wie Sie sie hier vorschlagen, eben durchaus auch von Erfolg gekrönt und für die Schweiz sinnvoll sein. Sie dürfen davon ausgehen, dass wir immer, wenn wir können, auf diesen Sachverhalt und auf die Leistungen, die die Schweiz erbracht hat, hinweisen.

Zur Motion 24.3390 der KVF-N, "Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen": Auch hier beantragt Ihnen der Bundesrat die Annahme. Diese zweite Motion fordert eine Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen. Mit der Motion will die Kommission den Bundesrat beauftragen, darauf hinzuwirken, dass entlang dieses Nord-Süd-Korridors bestehende Gleiskapazitäten als Puffergleise für den kombinierten Verkehr zur Verfügung stehen, damit die Züge überhaupt aus dem Terminal herausfahren und dann auf den Puffergleisen warten können und nicht im Terminal bleiben, wenn eine Strecke unterbrochen ist.

Ich bin natürlich einverstanden mit Ständerätin Friedli, die sagt, dass wir schon auch dafür sorgen müssen,



dass die Koordination mit dem Ausland stattfindet und dass auch dort, wo notwendig, Puffergleise entstehen. Ich glaube, hier hat der Bundesrat einen klaren Auftrag, eine gute Koordination sicherzustellen. In der Schweiz sind Puffergleise Gegenstand der normalen Angebotsplanung. Sie werden auch bei Massnahmen zum Substanzerhalt und beim Ausbau berücksichtigt. Die Finanzierung erfolgt auch hier über den Bahninfrastrukturfonds. Wichtig ist der internationale Aspekt dieses Anliegens. Wie ich gesagt habe: Wir müssen in unseren Nachbarländern entsprechend aktiv werden.

Ich bitte Sie, auch namens des Bundesrates, diese Motion anzunehmen. Wir werden dann natürlich mit konkreten Massnahmen kommen. Sie werden auf der Grundlage von konkreten Fakten und Beträgen ein zweites Mal beschliessen können.

Der Bundesrat bittet Sie hingegen, die Motion 24.3391 der KVF-N, "Für eine stärkere Verlagerung auf mittlere Transportdistanzen", abzulehnen. Mit dieser dritten Motion wird der Bundesrat aufgefordert, die Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs in der Summe weniger stark zu kürzen, als dies im aktuellen Finanzplan vorgesehen ist. Konkret wird eine Aufstockung des bis 2030 laufenden Zahlungsrahmens für Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr verlangt.

Es ist vorgesehen, die Förderung in den nächsten Jahren stärker auf den Verkehr über kurze Distanzen zu fokussieren. In diesem Bereich erwarten wir einen grösseren Effekt der eingesetzten Mittel. Zudem orten wir dort das grösste nicht ausgeschöpfte Verlagerungspotenzial. Damit dies nicht zulasten der Förderung von Verkehren über lange und mittlere Transportdistanzen geht, will der Nationalrat hier jetzt zusätzliche Fördermittel in Höhe von 15 Millionen Franken bereitstellen. Da wir die Wirkung hier als nicht gleich gut erachten, bitten wir Sie aus finanzpolitischen Gründen, die Motion abzulehnen. Längerfristig bleibt es das Ziel, die Fördermittel bis 2030 abzubauen. Eine Aufstockung zum jetzigen Zeitpunkt würde ein gegenteiliges Signal aussenden.

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Wir stimmen einzeln über die drei Motionen ab.

24.3389*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.3389/6884)

Für Annahme der Motion ... 27 Stimmen

Dagegen ... 14 Stimmen

(0 Enthaltungen)

24.3390*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.3389/6885)

Für Annahme der Motion ... 33 Stimmen

Dagegen ... 7 Stimmen

(0 Enthaltungen)

24.3391*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 24.3389/6886)

Für Annahme der Motion ... 10 Stimmen

Dagegen ... 31 Stimmen

(0 Enthaltungen)