

Die Rolle der Politik beim Ausbau auf der linksrheinischen Strecke



Anlass Bahnjournalisten Schweiz, 15. Sept. 2022, Liestal
Fabio Gassmann, Alpen-Initiative

Alpenquerender Güterverkehr

- Mit 75% höchster Bahnanteil seit 30 Jahren
- 2021: 860'000 Fahrten – Verlagerung stagniert

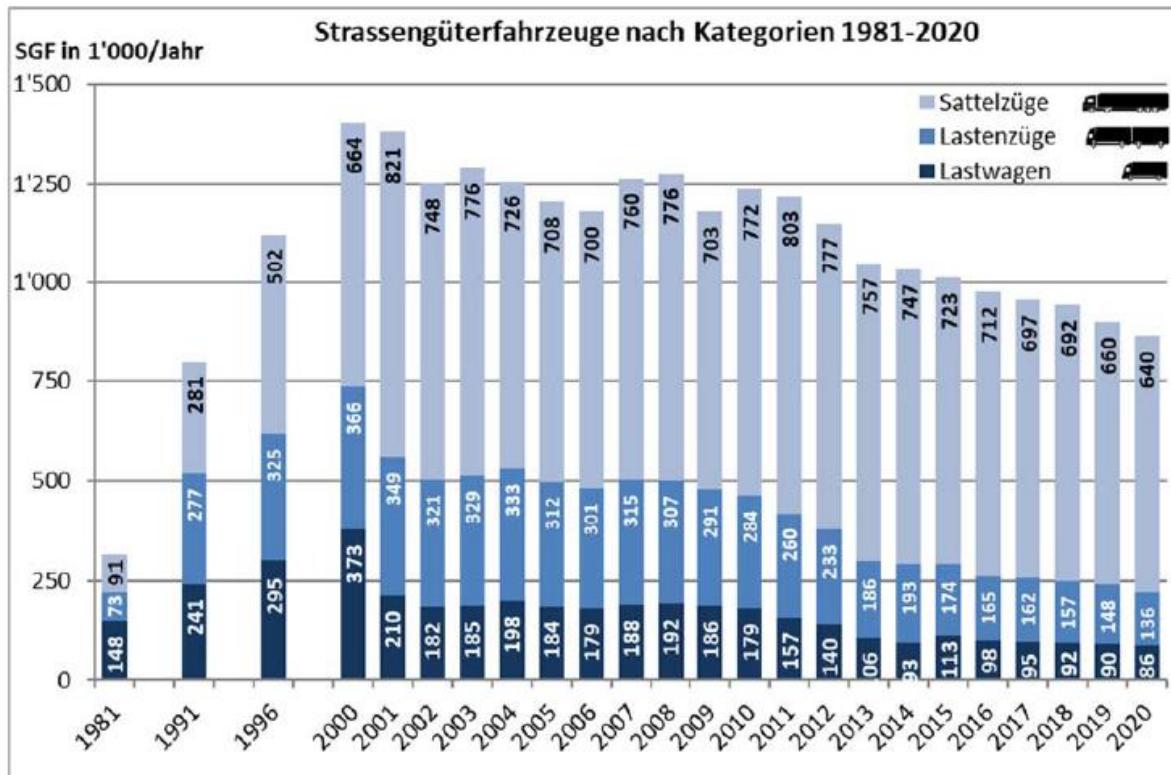


Abbildung 2: Entwicklung alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge nach Fahrzeugkategorie 1981-2020

Neuer Fokus in Verlagerung

- Anteil Transit sinkt, bei Binnen/Import/Export kaum Verlagerung

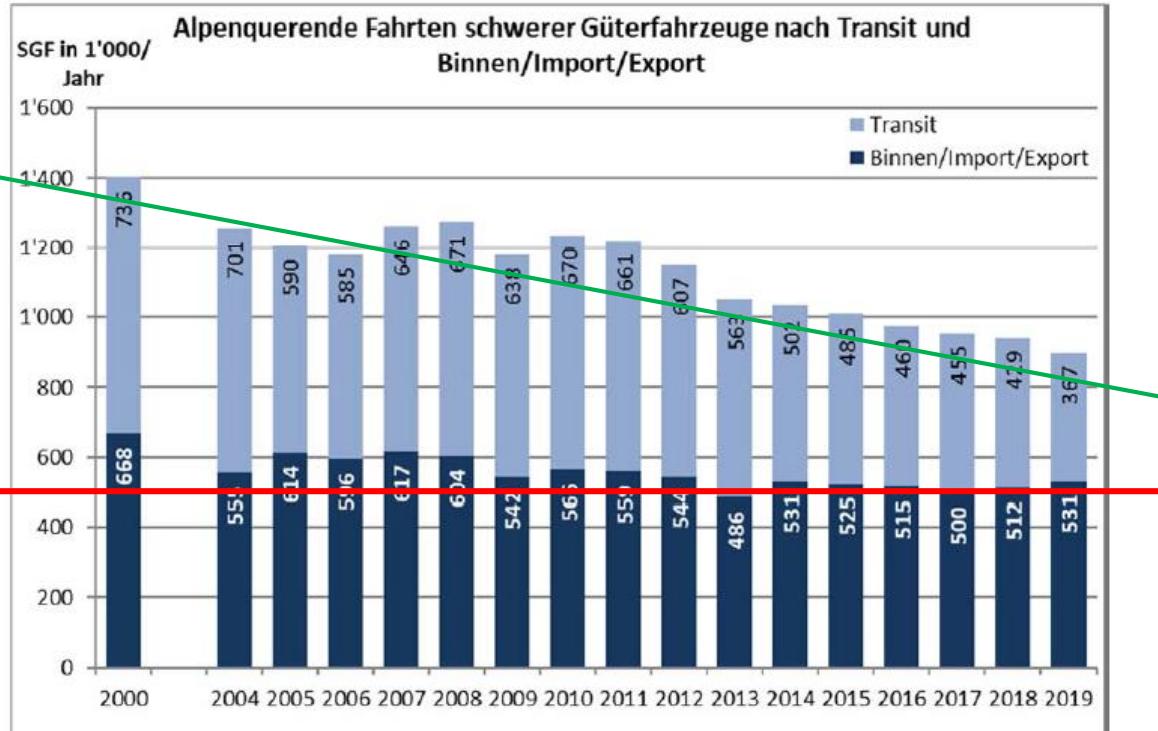


Abbildung 4: Entwicklung alpenquerender Transit- und Binnen-/Import-/Export-Fahrten 2000-2019

| Anteile in % | 2000 | 2004 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Transit | 70% | 56% | 54% | 54% | 54% | 53% | 54% | 49% | 48% | 47% | 48% | 46% | 41% |
| Binnen/Import/Export | 30% | 44% | 46% | 46% | 46% | 47% | 46% | 51% | 52% | 53% | 52% | 54% | 59% |

Tabelle 3: Anteile der Transit- sowie Binnen-/Import-/Export-Fahrten im alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse¹.

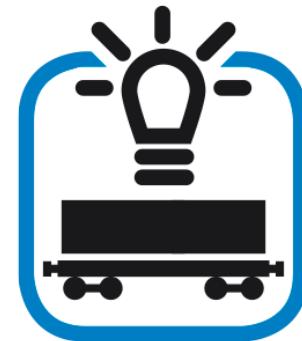
Fazit Verlagerungsbericht 2021

- Geprägt von Nicht-Entscheiden



4 Hebel für mehr Verlagerung

1. Verlagerungsziel für Import-, Export- und Inlandgüterverkehr festlegen.
2. Mit der LSVA-Revision die Abgaben verursachergerecht gestalten.
3. Innovation im Schienentransport vorantreiben.
4. Sicherheitsanforderungen im Strassentransport verschärfen.



Linksrheinisch? Ich versteh' nur Bahnhof.



Alternativroute BE-F-CH:
Staatsvertrag für mehr
Kapazität und
Versorgungssicherheit

Strecken-Redundanz:
von «1-2-3» auf «2-2-3»

- > Kapazitätsergänzung Nord
- > Ausweichlinie Mannheim-Wörth-Strasbourg bei Störungen rechts-rheinisch
- > Belgien-Italien ist heute grösster KV-Markt durch CH

Legende

- Teil des Rhine-Alpine Corridor
- Teil des North Sea Mediterranean Corridor

Engpass im Europäischen Güterverkehrskorridor Rhine-Alpine

Der 1996 vereinbarte viergleisige Ausbau der Rheintalbahn ist heute erst auf 96 Kilometer Strecke zwischen Karlsruhe und Basel Realität. Der Ausbau muss beschleunigt und parallele Strecken müssen schnell ertüchtigt werden, um die Ziele der Politik zur Verkehrsverlagerung erreichen zu können.



Um was geht's politisch?

1. Motion zum Thema

- **Motion (20.3003): Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke:**

Darin wir der Bundesrat beauftragt, unverzüglich die politische Initiative zu ergreifen, um mittels eines Staatsvertrags mit Frankreich und Belgien eine leistungsfähige linksrheinische Alternativroute (Flachbahn) mit den notwendigen Infrastrukturparametern für den Güterverkehr (2000 t Zugslast, 750 m Zugslänge und 4m Eckhöhe) zu realisieren. Zudem muss der Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland mit Nachdruck weiterverfolgt werden.
- **Parlament:**
- 10.03.2020 Nationalrat: Annahme
- 03.06.2020 Ständerat: Annahme

Um was geht's politisch?

2. Motionen zum Thema

- **Motion (22.3000) Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg:** Der Bundesrat wird beauftragt, die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr des NEAT-Zubringers "südliche deutsche Rheintalstrecke" beseitigt wird. Dazu soll, gemeinsam mit Frankreich und Deutschland, die 71km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden.
- Parlament:
- 17.03.2022 Nationalrat: Annahme
- Herbstsession 2022 Ständerat: ?

Um was geht's politisch?

Für diese Motionen und das Schweizer Engagement bzgl. dem Ausbau der linksrheinischen Strecken sprechen sich verschiedenste Parteien (von links-rechts) und Interessengruppen aus (von Umweltverbänden, zu Verkehrsverbänden der Strasse und Schiene und Unternehmen es kombinierten Verkehrs).

Motionen zeigen, die Schweiz wäre bereit mit eigenen Mittel und Engagement zu einer Verbesserung auf diesen Strecken beizutragen. Dafür gibt es im Parlament und Bundesrat eine deutliche Mehrheit.

Die Schweiz ist pragmatisch, wenn es darum geht ihre Interessen der Verlagerungspolitik sogar mit Bundesmittel auf ausländischem Boden zu investieren.

Grundproblem bleibt.

Auch wenn sich die Schweizer Politik für den Ausbau der linksrheinischen Strecke auf der Güterverkehrskorridoren Rhein-Alpin und Nordsee-Baltische Staaten ausspricht, sich per Staatsvertrag engagieren und dafür Ressourcen investieren möchte. Es liegt an den anderen Ländern, diese Strecken zu ertüchtigen.

Ob Frankreich, Belgien und auch Deutschland diese Strecken rasch ausbauen werden, liegt in ihren Händen. Das eigentliche Interesse dieser Staaten ist wohl vglw. gering.

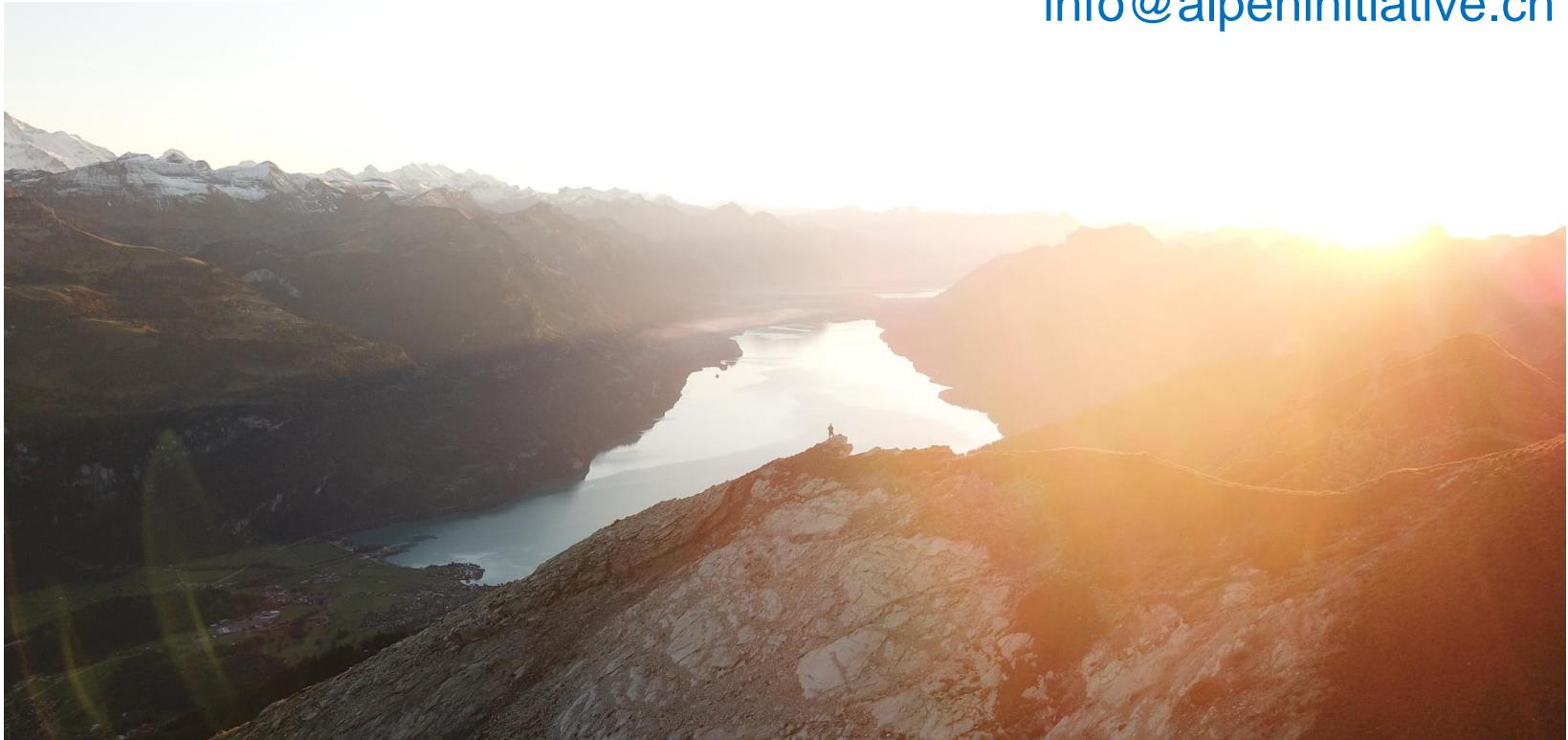
Mit grosszügigem finanziellem Engagement, klugen Argumenten und viel Engagement kann die Schweiz aber stark dazu beitragen, dass in den nächsten Jahren signifikante Fortschritte erzielt werden können.

Wir bleiben dran.



Alpenschutz am Puls der Zeit

info@alpeninitiative.ch



Fabio Gassmann, Alpen-Initiative