

Resolution der Alpen-Initiative zuhanden von Bundesrat Albert Rösti

verabschiedet am 29. April 2023 in Aarau anlässlich der Mitgliederversammlung

Ein Verlagerungsziel für den Schweizer Güterverkehr

Dank dem Einsatz der Alpen-Initiative beträgt der Anteil der Schiene am alpenquerenden Güterverkehr heute fast 75 Prozent. Doch im Flachland nimmt der Anteil der Schiene seit Jahren kontinuierlich ab. Dort ist das Verhältnis gerade umgekehrt: Nur 21 Prozent der Gütertransporte finden auf der Schiene statt, Tendenz sinkend. Wenn nicht rasch erheblich bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in der Schweiz geschaffen werden, resultieren durch die Rückverlagerung von der Bahn auf die Strasse jährlich 650'000 zusätzliche Lastwagenfahrten auf den Schweizer Strassen, mit einschneidenden Auswirkungen für das Klima, die Umwelt und die Bevölkerung.

Aus Sicht der Alpen-Initiative darf der Schweizer Schienengüterverkehr keinesfalls weiter abgebaut werden. Im Gegenteil, es braucht eine klare Vorwärtsstrategie, um zum Wohle der Bevölkerung die schweizweite Verlagerung von der Strasse auf die Bahn zu stärken. Besonders soll auch das Angebot im kombinierten Verkehr ausgebaut werden, damit die mittleren und grossen Distanzen auf der Bahn abgewickelt werden können. Um diese Vorwärtsstrategie umzusetzen, müssen Bundesrat, Verwaltung und Parlament in der Revision des Gütertransportgesetzes entsprechende Förderinstrumente und -mittel schaffen. Nebst Fördermitteln für den Schienengüterverkehr braucht es vor allem auch Ziele, auf welche die Schweiz hinarbeiten soll.

Daher fordert die Alpen-Initiative den gesamten Bundesrat und insbesondere den UVEK-Vorsteher Albert Rösti auf, im Rahmen der Revision des Gütertransportgesetzes neu ein ambitioniertes und verbindliches Verlagerungsziel für einen steigenden Anteil des Schienengüterverkehrs am Schweizer Güterverkehr (Binnen-, Import- und Exportverkehr) für 2030, 2035 und 2040 festzulegen.

Hintergrund:

Das Gütertransportgesetz von 2015 hält fest, dass der Güterverkehr in der Fläche grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein muss. Dieser Grundsatz wird nun politisch neu verhandelt. Bekanntlich trägt der Strassengütertransport mit der LSVA lediglich ein Drittel seiner verursachten externen Umweltkosten von 2,35 Milliarden Franken pro Jahr. Auf Kosten der Allgemeinheit milliardenschwer subventioniert, ist er somit viel zu günstig. Der Schienengüterverkehr kann dementsprechend im Preiskampf und Wettbewerb mit der Strasse nicht mithalten. Während der Anteil der Schiene am alpenquerenden Güterverkehr aufgrund des Verlagerungsziels der Alpeninitiative 75 Prozent (2021) beträgt, werden im Güterverkehr in der Fläche nur 21 Prozent (2020) der Gütertransporte auf der Schiene abgewickelt (Binnen-, Import- und Export). Dieser Anteil nimmt laufend ab. Die Schiene als Verkehrsträger, der sowohl für die Bevölkerung als auch für die Umwelt die geringsten Belastungen verursacht, muss daher dringend unterstützt werden.