



Infrastrukturtag 2012

„Verkehrsverlagerung ... quo vadis?“

Dr. Peter Füglistaler
Direktor Bundesamt für Verkehr



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

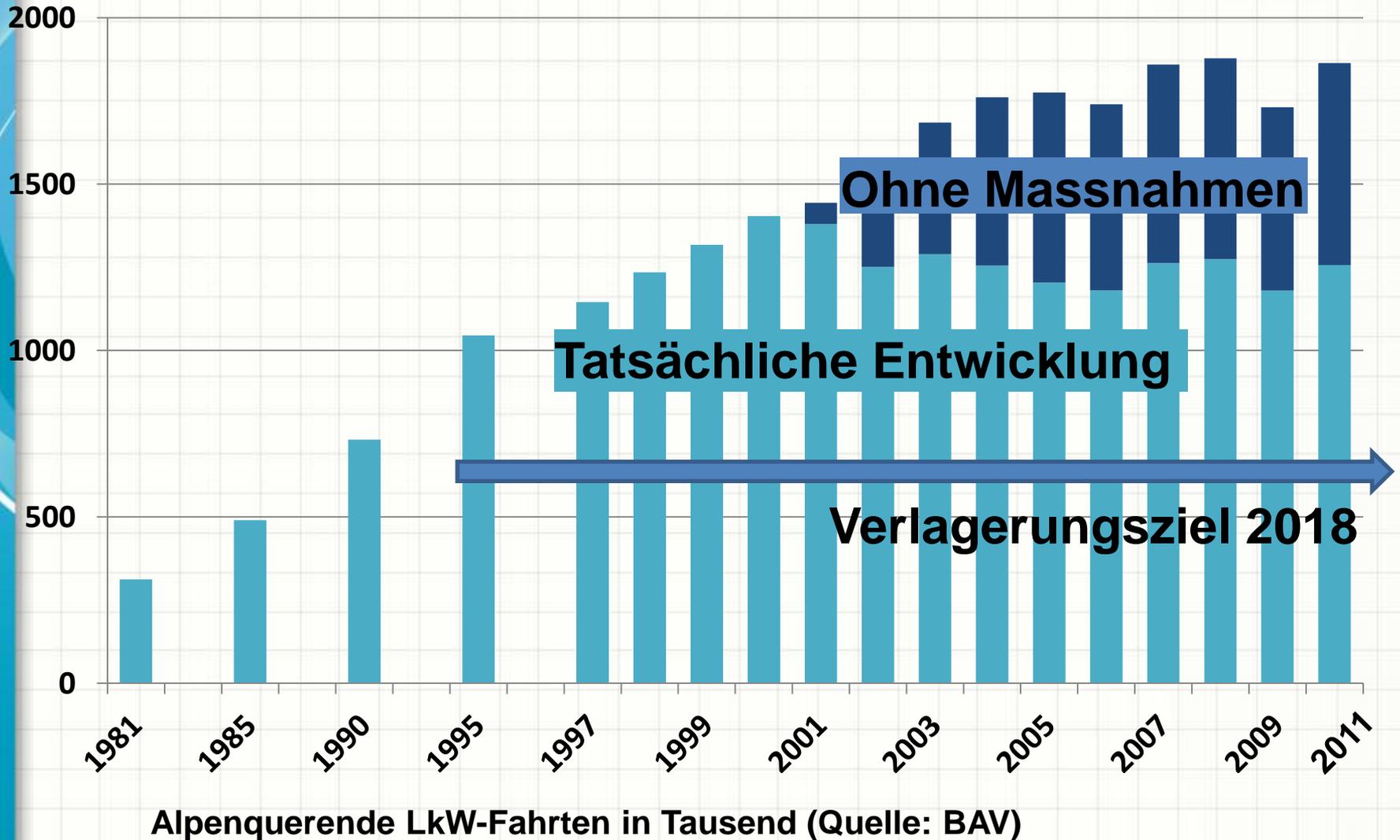
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**CHAIR MANAGEMENT OF
NETWORK INDUSTRIES MIR**

Verlagerung erfordert amtsübergreifende Gesamtsicht

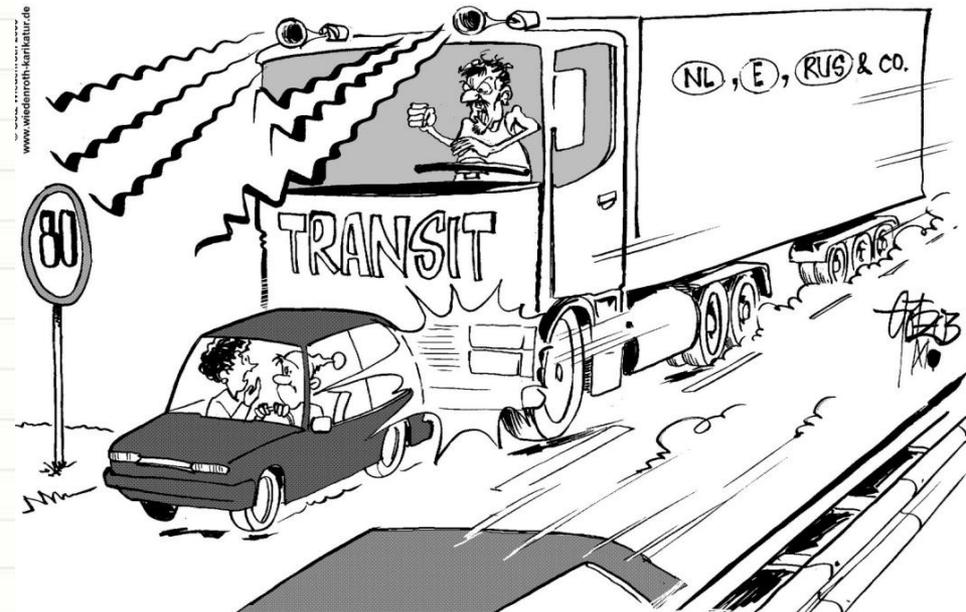
- Verkehrsverlagerung wird geprägt von den Rahmenbedingungen Schiene/Strasse (LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, 40-Tonnen-Limite, NEAT, Kapazitätsbeschränkung auch mit zweiter Strassenröhre am Gotthard)
 - Verkehrsverlagerung hängt eng mit der Umweltpolitik zusammen (Lärm- und Abgasreduktion auf der Strasse, Lärmschutz bei der Eisenbahn)
- Infrastrukturtag als sinnvoller Ansatz, um Verlagerungspolitik ganzheitlich zu betrachten

Verlagerung: Entwicklung und Stand



Massnahmen wirken, aber Ziele werden verfehlt

- Zwischenziel 2011 verfehlt; ~1,25 statt 1 Mio. Fahrten
- Verlagerungsziel 2018 (650'000 Fahrten) mit heutigen Gesetzen und Staatsverträgen nicht erreichbar



Bisherige Instrumente und Massnahmen weiterführen



- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)
- Liberalisierung Schienengüterverkehr
- Verschiedene Kontroll- und Fördermassnahmen (Verbilligung UKV, Kontrollzentren Stasse)

Inbetriebnahme Gotthard-Basistunnel



- Geplant für 2016 (Ceneri 2019)
- → Stabilisierung der alpenquerenden LkW-Fahrten

Neue Massnahmen und Instrumente



- Vier-Meter-Korridor auf der Gotthardachse
- Überprüfung von LSVA und Gebühren
- Verlängerung des Zahlungsrahmens
- Ausbau bestehender oder Bau neuer Terminals

Vier-Meter-Korridor Gotthard-Achse

- Bahntransport von LkW-Sattelaufliegern mit vier Metern Eckhöhe
- Per 2020 können 210'000 LkW-Fahrten vermieden werden statt 70'000 mit NEAT alleine
- Kosten 940 Mio. CHF/
Finanzierung über FinöV-Fonds/BIF
- Inklusive Vorfinanzierung der nötigen Profilausbauten in Italien



Niederflurwagen: allfällige Ergänzung, aber keine Alternative

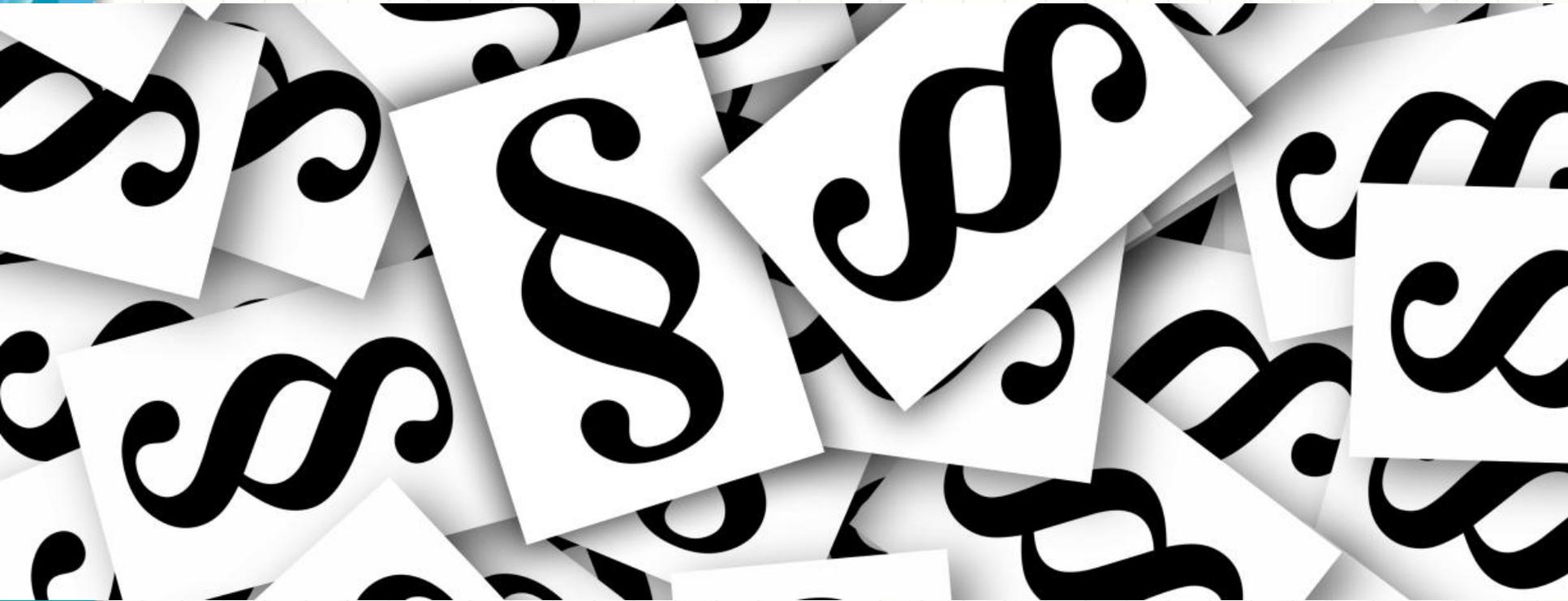
- Verschiedene Anbieter (Modalohr, Cargobeamer) erproben und entwickeln Niederflurwagen
- Diese benötigen für Verlad neue, spezielle Terminals
 - Kapazität beschränkt, bleiben eingeschränkte Sonderlösungen
 - Allfällige Übergangslösung und Ergänzung zum Vier-Meter-Korridor



Ausbau des Bahn-Güterverkehrs muss mit Lärmschutz flankiert werden



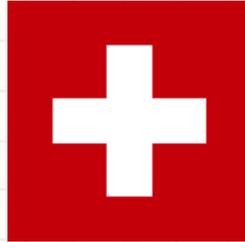
Rahmenbedingungen für Anpassung von LSVA und Gebühren



- Kostendeckungsprinzip bei LSVA (Art. 85 BV)
- 325 CHF pro alpenquerende LkW-Fahrt (Art. 40 LVA)

Vergleich LSVA/Eurovignette

LSVA



- obligatorisch
- alle Strassen
- Für alle Fahrzeuge ab 3.5 Tonnen
- alle Infrastruktur- und externen Kosten
- 78 Cent pro Kilometer

Eurovignette



- freiwillig
- Autobahnen
- zum Teil erst ab 12 Tonnen
- primär Infrastrukturkosten, externe Kosten optional (max. 3-4 Cent/km)
- 33 Cent (Deutschland) bis 37 Cent (Österreich)

NEAT-Zubringerstrecken



Im laufenden Jahr bedeutende Fortschritte beim Ausbau der Oberrhein-Strecke (Eröffnung Katzenbergtunnel, Finanzierung Rastattertunnel)



Neue Signaltechnik (Verkürzung Zugfolgezeiten) statt Spurausbau; Realisierung zugesichert, aber erst teilweise finanziert

- → Schweiz macht Interessen über Lenkungsausschüsse geltend

Internationale Instrumente zur Schwerververkehrs-Lenkung



- “Suivi de Zurich“-Prozess
- Alpentransitbörse:
politisch kaum Chancen
angesichts des
Widerstands im Ausland
- Bundesrat will weiterhin
über internationales
Verkehrsmanagement-
system verhandeln

Fazit: Wie weit Verlagerung gehen kann, ist stark vom Ausland abhängig



Nächste Schritte:

- Infrastrukturausbau auch auf Nachbarländer ausdehnen
- Markt muss Massnahmen annehmen
- Abstimmung mit EU (und nicht Konfrontation) und suche nach gemeinsamen Lösungen für ein internationales Alpen-Verkehrsmanagement oder nach alternativen Modellen (Festlegung von Grenzwerten)