



Fakten zum ersten Verlagerungsbericht

Ausgangslage

Die Verlagerung von möglichst viel alpenquerendem Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptziel der schweizerischen Verkehrspolitik. Instrumente dazu sind die LSVA, die Modernisierung der Bahninfrastruktur (Neat) und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen durch die Bahnreform. Allerdings können diese Instrumente erst voll wirken, wenn die Basistunnel (Lötschberg 2006/07, Gotthard 2013/14) zur Verfügung stehen. Auch die volle LSVA von durchschnittlich 325 Franken pro Transitfahrt kann erst erhoben werden, wenn der neue Lötschberg-Basistunnel in Betrieb ist.

Damit die Verlagerung auf die Schiene trotzdem so schnell wie möglich zu greifen beginnt, hat das Parlament ein Verkehrsverlagerungsgesetz mit flankierenden Massnahmen beschlossen. Seit dem 1. Januar 2001 ist das Gesetz in Kraft. Um die Wirksamkeit der Massnahmen beurteilen zu können, ist ein Projektteam „Monitoring flankierende Massnahmen“ (MFM) eingesetzt.

Flankierende Massnahmen

Diese setzen auf den folgenden Ebenen an:

- Konsequente Durchsetzung der Verkehrsvorschriften für Lastwagen mit Hilfe von:
 - Verstärkten Schwerverkehrskontrollen
 - Sicherstellung der Einhaltung der Arbeitsvorschriften im Strassengüterverkehr
 - Lenkung des Schwerverkehrs zur Sicherung eines flüssigen Verkehrs

- Bessere Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene und Produktivitätssteigerung der Bahnen mit Hilfe von:
 - Neugestaltung der Abgeltungen (Bestellung von kombinierten Verkehr unter Abgeltung der ungedeckten Kosten)
 - Trassenpreisverbilligungen (Verbilligung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr)
 - Finanzieller Beteiligung an Terminals für den kombinierten Verkehr
 - Pauschaler Rückerstattung der LSVA für den Zubringerverkehr zu den Verladeterminals
 - Internationaler Förderung des Schienengüterverkehrs
 - Schneller Realisierung des Lötschberg-Basistunnels (2007)
 - Produktivitätssteigerung bei der Schieneninfrastruktur bzw. beim Bahnbetrieb

Finanzierung der Massnahmen

Für die Finanzierung der flankierenden Massnahmen (Abgeltungen und Trassenpreisverbilligungen) ist ein Kostendach von 2.85 Mia Franken in einer Zeitspanne von 2000 – 2010 vorgesehen. Verteilt auf 11 Jahre ergeben sich rund 259 Mio. Fr. pro Jahr.

Verlagerungsziele

Ziel 1: Trend des Verkehrswachstums beim Strassengüterverkehr brechen

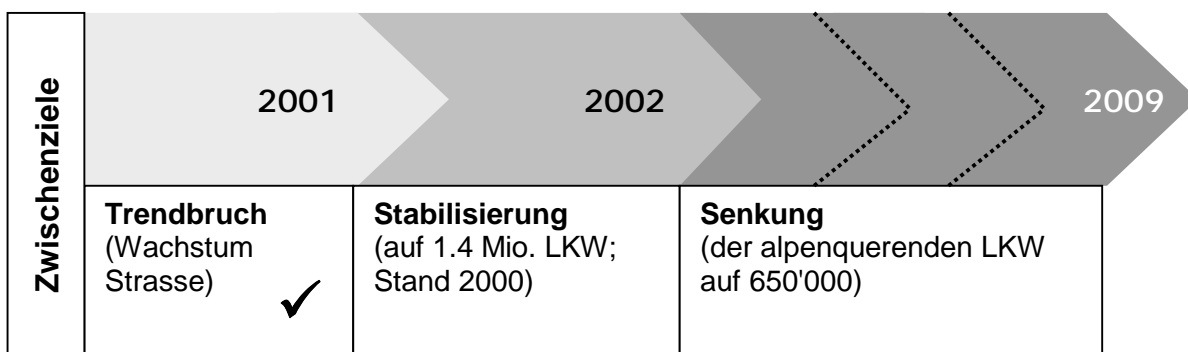
Ziel 2: Bis Ende 2002: Stabilisierung auf das Niveau des Schwerverkehrsaufkommen von 2000, d.h. 1,4 Mio. Lastwagen jährlich

Ziel 3: Sukzessiver Abbau der alpenquerenden Lastwagenfahrten und Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene

Ziel 4: Bis 2009: (2 Jahre nach Eröffnung Basistunnel Lötschberg) sollen nur noch 650'000 Lastwagen* die Alpen auf der Strasse queren

(*Massgebend ist nicht der prozentuale Anteil der Strasse oder Schiene am gesamten Güterverkehr – Modalsplit -, sondern die Zahl der **alpenquerenden** Lastwagenfahrten.)

Grafik:



Verkehrsentwicklung Schiene:

Die Schiene verzeichnete in allen drei Sparten ein Wachstum im alpenquerenden Güterverkehr:

- 2001: Auf den Rollenden Landstrassen (ROLA) wurden 56'508 LKW transportiert (+5,5 % gegenüber 2000)
- 2001: Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden 462'045 Sendungen transportiert (+ 1,7 % gegenüber 2000)
- 2001: Im Wagenladungsverkehr wurden 11.1 Mio. Nettotonnen transportiert (+5 % gegenüber Vorjahr).

Verkehrsentwicklung Strasse:

2001 haben rund 33'000 LKW weniger die Alpen überquert als letztes Jahr (minus 2.4 %). Allerdings war der Gotthard während rund zwei Monaten geschlossen. Aber: Es fand eine Abflachung der Zunahme an LKW statt, auch unter Hochrechnung der ersten drei Quartale auf das ganze 2001, unter Annahme, dass der Gotthard offen geblieben wäre: Nur noch 3 % (+43'000 LKW) Wachstum gegenüber 7 % im Jahr 2000.

Der Trend geht Richtung mehr schwere/beladene LKW und weniger kleine/leere LKW. Das bedeutet, dass die Kombination Gewichtslimite/LSVA wirkt: höhere Auslastung, optimalere Transportabwicklung, das heisst: weniger LKW's.