

Kurzfassung Verlagerungsbericht 2002

Bericht des Bundesrates an die parlamentarischen Kommissionen

2	Kurz-Résumé des Verlagerungsberichtes 2002	3
2.1	Erste Erfolge auf dem Weg zur Verlagerung des Güterverkehrs	3
2.2	Verlagerungsziel	3
2.3	Positive Bilanz der Startetappe	3
2.4	Weiteres Vorgehen	4
3	Zusammenfassung	5
3.1	Einleitung	5
3.2	Umfeld	6
3.3	Die Verlagerungsmassnahmen	6
3.4	Verkehrsentwicklung	8
3.5	Zielerreichung	9
3.6	Ziele und Aktivitäten in der nächsten Berichtsperiode (2002-2003)	10
3.6.1	Strassenseitige Massnahmen	11
3.6.2	Schienenseitige Massnahmen	11
3.6.3	Massnahmen im Bereich Monitoring	13
3.6.4	Aktionsplan für die nächste Berichtsperiode	14
3.7	Finanzierung der Massnahmen	16
3.8	Fazit	16

2 Kurz-Résumé des Verlagerungsberichtes 2002

2.1 Erste Erfolge auf dem Weg zur Verlagerung des Güterverkehrs

Mit der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der generellen Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen auf 34 Tonnen sowie der Gewährung von Kontingenten für 40-Tonnen-Fahrzeuge sowie für Leer- und Leichtfahrten hat am 1. Januar 2001 die Umsetzung der neuen schweizerischen Verkehrspolitik begonnen. Zielsetzung für das vergangene Jahr war, den Wachstumstrend beim alpenquerenden Strassengüterverkehr zu brechen. Der vorliegende, erste Verlagerungsbericht des Bundesrates zeigt, was in der Startetappe des Verlagerungsprozesses erreicht wurde und welche zusätzlichen Massnahmen nötig sind, um das ehrgeizige Langfristziel zu erreichen.

2.2 Verlagerungsziel

Artikel 1 Absatz 2 des Verkehrsverlagerungsgesetzes bestimmt, dass für den alpenquerenden Güterverkehr eine Zielgrösse von 650'000 Fahrten pro Jahr gilt, welche möglichst rasch, spätestens aber zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erreicht werden soll.

Die schweizerische Verlagerungsstrategie besteht im wesentlichen aus einer schrittweisen Erhöhung von LSVA sowie aus der Modernisierung der Bahninfrastruktur und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene (Bahnreform). Ab Inbetriebnahme des ersten Basistunnels am Lötschberg, spätestens ab 2008, gilt die volle LSVA von durchschnittlich 325 Franken für eine Transitfahrt. Die Gewichtslimite wird ab dem Jahr 2001 von 28 auf 34 Tonnen und ab 2005 auf 40 Tonnen erhöht. Damit die Strasse schon in den nächsten Jahren entlastet wird, müssen Bund und Kantone gemäss Verkehrsverlagerungsgesetz flankierende Massnahmen ergreifen, etwa die Förderung des Bahntransports und strengere Kontrollen des Schwerverkehrs.

2.3 Positive Bilanz der Startetappe

Die ersten Erfolge des Startjahres 2001 sind ermutigend. So konnte das Verkehrswachstum des alpenquerenden Schwerverkehrs - selbst unter Ausklammerung der Auswirkungen der Gotthardschliessung - gebremst werden: Im Jahr 2001 resultierte eine dreiprozentige Steigerung gegenüber dem langjährigen Wachstum von durchschnittlich 7-8%. Damit konnte im letzten Jahr der angestrebte Trendbruch erreicht werden, wobei sicher auch die nachlassende Konjunktur dazu beigetragen hat. Effektiv

ging der Schwerverkehr dank der zweimonatigen Schliessung des Gotthardtunnels gar um 2,4% zurück. Die Abschwächung des Wachstums im Schienengüterverkehr dürfte ebenfalls auf die Wirtschaftsflaute, aber auch auf die bestehenden Qualitätsmängel im internationalen Schienengüterverkehr zurückzuführen sein.

Weitere positive Ergebnisse sind die reibungslose Einführung der LSVA, der gute Start der Rola Lötschberg-Simplon mit einer Auslastung von ca. 70%, die sofortige Inbetriebnahme einer Kurz-Rola nach der Schliessung des Gotthardstrassentunnels sowie die zunehmende internationale Akzeptanz für das schweizerische Verkehrsmodell (vgl. dazu z.B. Weissbuch der Europäischen Kommission zur gemeinsamen Verkehrspolitik, Zürcher Verkehrsministertreffen vom 30. November 2001).

2.4 Weiteres Vorgehen

Der Verlagerungsprozess kommt in den nächsten Jahren in eine heikle Übergangsphase, bis im Jahr 2005 der LSVA-Satz erhöht und damit die Konkurrenzfähigkeit der Bahn verbessert werden kann. Es gilt weiter, die potentiellen Kunden zum Umstieg in den kombinierten Verkehr zu bewegen. Eine verlässliche und dauerhafte Verlagerungspolitik spielt bei den Entscheiden und Investitionen zur Umstellung vom Strassen- zum Schienentransport eine wichtige Rolle. Bis Ende 2002 ist der Strassengüterverkehr auf dem Niveau des Jahres 2000 (1,4 Millionen alpenquerende Fahrzeuge) zu stabilisieren.

Sämtliche Massnahmen und Aktivitäten in der folgenden Berichtsperiode sind deshalb auf dieses Stabilisierungsziel auszurichten. Zu diesem Zweck startet der Bundesrat einen 16 Punkte umfassenden Aktionsplan, der die laufenden Verlagerungsmassnahmen optimiert und ergänzt und zusätzliche Anstrengungen in den Bereichen Strasse und Schiene vorsieht. Einen hohen Stellenwert haben die intensivierten Schwerverkehrskontrollen und die Verkehrslenkungsmassnahmen. Ein anderer Schwerpunkt ist eine "Qualitätsoffensive" im internationalen, aber auch im inländischen Schienengüterverkehr. Weiter sollen Trassenknappheiten (Engpässe) auf dem bestehenden Schienennetz beseitigt werden. Um den Einstieg in den kombinierten Verkehr zu erleichtern, sind "Anschubfinanzierungen" zu prüfen, wie sie bei den Terminals bereits seit einiger Zeit praktiziert werden. Hohe Dringlichkeit hat schliesslich die Weiterentwicklung des Früherkennungssystems, damit flexibel auf ausserordentliche Ereignisse reagiert werden kann. Der Bundesrat wird gemeinsam mit den Bahnen und Operateuren ermitteln, ob und wie viel Zusatzmittel zur Finanzierung der Massnahmen nötig sind.

3 Zusammenfassung

3.1 Einleitung

Volk und Parlament haben mit dem *Verkehrsverlagerungsgesetz* (SR 740.1) die Grundsätze der schweizerischen Verlagerungspolitik beschlossen. Danach muss der alpenquerende Schwerverkehr auf der Strasse bis zwei Jahre nach Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens (LVA) auf dem Niveau des Jahres 2000¹ stabilisiert und anschliessend sukzessive verringert bzw. auf die Schiene verlagert werden. Bis zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschbergbasistunnels muss der alpenquerende Schwerverkehr auf 650'000 LKW pro Jahr gesenkt werden. Zur Erreichung dieses Ziels wurde neben der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Kontingentsregelungen (40t / Leer- und Leichtfahrten) ein Paket von strassen- und schienenseitigen flankierenden Massnahmen beschlossen. Das Verkehrsverlagerungsgesetz ist per 1. Januar 2001 in Kraft getreten. Für die Umsetzung der flankierenden Massnahmen bewilligte das Parlament mit Beschluss vom 28. September 1999 einen Zahlungsrahmen von CHF 2.85 Mia. für die Zeitspanne 2000-2010².

Für die Begleitung und Steuerung der flankierenden Massnahmen ist eine eigenständige Projektorganisation (Monitoring Flankierende Massnahmen; kurz: MFM) unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr gebildet worden. Sie hat gleichzeitig mit dem Inkrafttreten LSVA, der Kontingentsregelungen und der flankierenden Massnahmen per 1. Januar 2001 ihre Tätigkeit aufgenommen. Aufgabe dieser Projektorganisation ist es, die flankierenden Massnahmen zu überwachen, zu optimieren und nötigenfalls zusätzliche Massnahmen vorzuschlagen. Daneben ist sie für die Erstellung des zweijährlich erscheinenden Verlagerungsberichtes verantwortlich.

Mit der Einführung eines *Früherkennungssystems* durch MFM sollen potentielle Risiken für die Abwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs frühzeitig erkannt und deren negative Auswirkungen minimiert werden.

Der vorliegende Verlagerungsbericht enthält eine Analyse zur Wirksamkeit der Elemente der schweizerischen Verlagerungspolitik auf der Basis des Zeitraumes vom 1. Januar 2001

¹ Ca. 1.4 Mio. alpenquerende LKW.

² Dieser Zahlungsrahmen deckt die Trassenpreisverbilligungen und die Abgeltungen ab. Bundesbeiträge an Terminals im kombinierten Verkehr und an private Anschlussgleise basieren auf eigenen Finanzierungsgrundlagen.

bis zum 31. Dezember 2001. Damit wird der Auftrag des Verkehrsverlagerungsgesetzes erfüllt.

Die beobachtete Zeitspanne ist zwar kurz und geprägt von verschiedenen ausserordentlichen Ereignissen (z.B. die Sperrung des Gotthardstrassentunnels ab dem 24. Oktober 2001). Trotzdem kann auf der Basis des vorhandenen Datenmaterials eine erste Bewertung der schweizerischen Verlagerungspolitik vorgenommen werden.

3.2 Umfeld

Die allgemeine *Konjunkturabschwächung* wirkte sich in der Berichtsperiode auch im Güterverkehrsmarkt stark aus. So kann die Entwicklung im Strassentransport nicht ohne die Berücksichtigung des Konjunkturverlaufs beurteilt werden. Aber auch im Bereich der traditionell von der Schiene transportierten Güter (z.B. Stahl) schlägt dies erfahrungsgemäss in besonderem Masse durch. Auf internationaler Ebene hat der Schienengüterverkehr - teilweise massive - Einbussen erlitten.

Das *Landverkehrsabkommen* steht kurz vor dem Inkrafttreten. Die Rechtsgrundlagen in wesentlichen Bereichen des Strassen- und Schienenverkehrs wurden durch die Schweiz bereits angepasst. Mit der Inkraftsetzung der LSVA auf den 1. Januar 2001 wurde gleichzeitig auch das im Landverkehrsabkommen vereinbarte Kontingentsregime betreffend 40-t-Fahrzeuge sowie für Leer- und Leichtfahrten vorgezogen in Kraft gesetzt und die Gewichtslimite generell auf 34 t angehoben.

Die Verlagerung des Güterverkehrs ist im gesamten europäischen Umfeld in jüngster Zeit immer stärker zu einem intensiv angestrebten Ziel geworden. Dies schlägt sich beispielsweise im *Weissbuch der Europäischen Kommission zur Gemeinsamen Verkehrspolitik* nieder. Wichtige bestehende Elemente der schweizerischen Verkehrspolitik wie das System der LSVA und des verkehrsträgerübergreifenden Finanzierungsfonds fanden Eingang in den von der europäischen Kommission vorgeschlagenen Massnahmenkatalog.

3.3 Die Verlagerungsmassnahmen

Zusätzlich zur LSVA als einem der zentralen Instrumente der Verlagerungspolitik – neben der *Modernisierung der Bahninfrastruktur* (z.B. NEAT) und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und somit Effizienz der Bahn durch die *Bahnreform* - wird gemäss der Botschaft zum Verkehrsverlagerungsgesetz³ ein Paket mit den folgenden flankierenden Massnahmen umgesetzt:

³ BBI 1999-4590

- Internationale Förderung des Schienengüterverkehrs;
- Bestellung und Abgeltung der Rollenden Landstrassen (Gotthard und Lötschberg-Simplon);
- Beiträge zur Sicherstellung der nötigen (Verlade-)Terminalkapazitäten;
- Bestellung und Abgeltung von Sendungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV, Containerverkehr);
- Trassenpreisverbilligungen für den gesamten Schienengüterverkehr;
- Vorgaben für Produktivitätssteigerungen bei der Bahninfrastruktur und dem Bahnbetrieb;
- Beschleunigte Realisierung des Lötschbergbasistunnels;
- Pauschale Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf zu den Terminals;
- Intensivierte Schwerverkehrskontrollen;
- Verkehrslenkungsmassnahmen;
- Sicherstellung der Einhaltung von Arbeitsbedingungen im Strassentransport.

Die flankierenden strassen- und schienenseitigen Massnahmen konnten bisher ohne technische Probleme umgesetzt werden. Die wesentlichsten Aktivitäten in der Berichtsperiode im Rahmen der Umsetzung der flankierenden Massnahmen waren:

- die erfolgreiche Einführung der LSVA;
- die Arbeiten im Rahmen der Förderung des internationalen Schienengüterverkehrs (niederländisch-schweizerische Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Qualität im Nord-Süd-Güterverkehrskorridor);
- die Inbetriebnahme der Rollenden Landstrasse am Lötschberg-Simplon;
- die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für die Weitergabe der Trassenpreisverbilligungen;
- die Anstrengungen zur Sicherstellung der Effizienz im unbegleiteten kombinierten Verkehr;
- die Anpassung des Trassenpreissystems (Reduktion des gewichtsabhängigen Teiles, Senkung des Energiebezugspreises);
- die sofortige Steigerung des Angebots im Schienengüterverkehr während der Schliessung des Gotthardstrassentunnels;
- das Verkehrsministertreffen vom 30. November 2001 und die daraus resultierende gemeinsame Erklärung über die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet;
- die Aktivitäten zur Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern (intensivierte Schwerverkehrskontrollen; Inkraftsetzung der Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personen- und Güterverkehr [STUV, SR 744.103]);
- eine Untersuchung der unabhängigen Schiedskommission zur Wettbewerbsfähigkeit der Schiene;
- die internationalen Anstrengungen der Bahnen.

3.4 Verkehrsentwicklung

Die wichtigsten Ergebnisse zum alpenquerenden Güterverkehr präsentieren sich in der Berichtsperiode wie folgt:

	2000	2001	Veränderung in Prozent
Strasse (Anzahl LKW)	1'404'000	1'371'000 ⁴	-2.4%
Rollende Landstrasse (Anzahl transportierte LKW)	53'572	56'508	+5.5%
Wagenladungsverkehr (in Mio. Nettotonnen, exkl. Löttschberg-Binnenverkehr)	10.6	11.1	+5%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr (Anzahl Sendungen ⁵)	454'436	462'045	+1.7%

Die Schiene verzeichnete ein Wachstum in allen drei Sparten: unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV), Wagenladungsverkehr und Rollende Landstrassen. Gegenüber dem sehr guten Vorjahr erfuhr das Wachstum im Jahr 2001 eine Abschwächung.

Es zeigte sich, dass während der Schliessung des Gotthardstrassentunnels vor allem die Rollenden Landstrassen – trotz massiver Qualitätsprobleme - ihre kurzfristige Verlagerungskapazität unter Beweis stellen konnten. Der Wagenladungsverkehr zeigte während der Schliessung des Gotthardstrassentunnels im Verhältnis zum Jahresmittel ebenfalls eine überdurchschnittliche Auslastung, während der UKV aufgrund der längeren logistischen Umstellungen der Benutzer nicht so schnell reagieren konnte.

⁴ Bei einer Hochrechnung der Ergebnisse bis zur Schliessung des Gotthardstrassentunnels auf das ganze Jahr 2001 ergäbe sich eine Anzahl von 1'447'000 LKW / +3%.

⁵ Eine Sendung entspricht einer Strassensendung, d.h. dem maximalen Frachtvolumen eines LKW mit über 12.5m Länge

3.5 Zielerreichung

Die Zielsetzung, die das Verkehrsverlagerungsgesetz vorgibt, wird anhand des auf der Strasse verbleibenden Schwerverkehrs beurteilt. Zunächst soll der Trend des Verkehrswachstums gebrochen werden (erstes Zwischenziel) und bis zwei Jahre nach Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens soll eine Stabilisierung auf dem Stand des Jahres 2000 (entspricht 1.4 Mio. alpenquerenden schweren Strassengüterfahrzeugen) erreicht werden (Stabilisierungsziel). Bis ins Jahr 2009 sollen noch 650'000 LKW die schweizerischen Alpenübergänge queren (Verlagerungsziel).

Das erste Zwischenziel konnte erreicht werden. Das Wachstum des alpenquerenden Strassengüterverkehrs konnte auch ohne Berücksichtigung der Gotthardschliessung abgeschwächt, der Trend des Verkehrszuwachses somit gebrochen werden. Effektiv – mit Berücksichtigung des Gotthardstrassentunnels - war sogar ein Rückgang der schweren Strassengüterfahrzeuge zu verzeichnen.

Verschiedene Einflussfaktoren sind dabei unterschiedlich zu gewichten:

- die *Rückverlagerung* von Schwerverkehr aus dem benachbarten Ausland ist deutlich unter den Erwartungen geblieben;
- die schwache Entwicklung des gesamten Güterverkehrs (Strasse und Schiene) aufgrund des *Konjunkturunbruchs*, der in der Berichtsperiode einsetzte;
- die Strasse hat durch die generelle Erhöhung der Gewichtslimite deutlich an *Produktivität* gewonnen, ohne dass dieser Vorteil voll von der (noch reduzierten) LSVA abgeschöpft wird. Die Anzahl grösserer Strassengüterfahrzeuge (Sattelschlepper und Lastenzüge) hat deutlich zugenommen, während die kleineren Fahrzeuge (Lastwagen) abgenommen haben;
- Die flankierenden Massnahmen ermöglichten dem *Schienengüterverkehr* in der Berichtsperiode ein weiteres - wenn auch abgeschwächtes - Wachstum. Grund für die zurückhaltende Entwicklung der Schiene ist neben dem Konjunkturunbruch, der sich auf den Transport von traditionell auf der Schiene beförderten Gütern (z.B. Stahl) erfahrungsgemäss stärker auswirkt, die noch mangelhafte Qualität im internationalen Schienengüterverkehr.

3.6 Ziele und Aktivitäten in der nächsten Berichtsperiode (2002-2003)

In der folgenden Berichtsperiode ist das Stabilisierungsziel zu erreichen, d.h. es dürfen nicht mehr als 1.4 Mio. LKW die Alpen queren. Zwar schreibt das Verkehrsverlagerungsgesetz vor, diese Zielgrösse sei zwei Jahre nach Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens zu erreichen⁶. Seit dem 1. Januar 2001 werden aber die wesentlichen Instrumente, welche das Landverkehrsabkommen vorsieht, mit Ausnahme des freien internationalen Netzzuganges bereits umgesetzt. Daher ist die Erreichung des Stabilisierungszieles bereits per Ende 2002 anzustreben. Die gesteigerte Produktivität des Strassenverkehrs muss durch noch stärkere Attraktivitäts- und Leistungssteigerungen seitens der Schiene kompensiert werden, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist in einer heiklen Übergangsphase. Bis zur Erhöhung des LSVA-Satzes (ab 2005) wird der durch den mit der erhöhten Gewichtslimite verbundene Produktivitätsgewinn der Strasse noch nicht voll abgeschöpft. Diesem Vorteil der Strasse gilt es zum jetzigen Zeitpunkt die richtigen Impulse für den Schienengüterverkehr entgegenzusetzen. Ein linearer Einsatz der Mittel für die Verlagerung ist daher nicht angezeigt. Die Voraussetzungen - sowohl für einen einfachen "Einstieg" der Benutzer im kombinierten Verkehr als auch für eine Garantie der nötigen Qualität - müssen zum jetzigen Zeitpunkt geschaffen werden.

Zur Erreichung des Stabilisierungszieles sind in einem Aktionsplan gebündelt verschiedene Massnahmen zu ergreifen, welche die bestehenden Verlagerungsmassnahmen teils optimieren teils ergänzen sollen.

Übersicht über die Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes:

Zwischenziele			
	2001	2002	2009
	Trendbruch (Wachstum Strasse) ✓	Stabilisierung (auf 1.4 Mio. LKW; Stand 2000)	Senkung (der alpenquerenden LKW auf 650'000)

⁶ Vgl. Artikel 3 Absatz 4 des Verkehrsverlagerungsgesetzes, SR 740.1

3.6.1 Strassenseitige Massnahmen

Einen grossen Stellenwert haben die intensivierten Schwerverkehrskontrollen (vgl. Aktion Nr. 1, Aktionsplan, Seite 14) und die Verkehrslenkungsmassnahmen (vgl. Aktion Nr. 2, Aktionsplan, Seite 14) erhalten, dies einerseits aufgrund der Stausituationen und andererseits wegen der ausserordentlichen Ereignisse am Gotthard. Bei diesen Massnahmen steht der Sicherheitsaspekt sowie die Gewährleistung eines flüssigen Verkehrs in der Schweiz im Vordergrund.

Auch die anlässlich des Verkehrsministertreffens vom 30. November 2001 beschlossenen Massnahmen haben gleichzeitig zwei Stossrichtungen: einerseits soll die Sicherheit auf der Strasse erhöht werden und andererseits soll die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung gefördert werden (vgl. Aktion Nr. 3, Aktionsplan, Seite 14).

3.6.2 Schienenseitige Massnahmen

Die Schiene muss einerseits attraktiver werden, andererseits müssen ihr die flankierenden Massnahmen in der Übergangsphase bis zur Erhöhung des LSVA-Satzes (ab 2005) und die Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels (2007) die notwendige Unterstützung bieten, damit die Verlagerungspolitik wirksam umgesetzt werden kann. Zum heutigen Zeitpunkt müssen daher die notwendigen Massnahmen ergriffen werden, damit sich der Schienengüterverkehr zu einer attraktiven Alternative zum Strassentransport entwickeln kann.

Die Qualität, insbesondere im internationalen Schienengüterverkehr, muss gesteigert werden. Vor allem Probleme auf den italienischen Abschnitten haben dazu geführt, dass beispielsweise die Rola am Lötschberg-Simplon nur gerade einen Monat im Normalbetrieb operieren konnte. Aufgrund dieser Ausgangslage müssen insbesondere im Rahmen der Förderung des internationalen Schienengüterverkehrs, zusammen mit anderen Staaten und sämtlichen am Güterverkehr Beteiligten auch kurzfristige Massnahmen umgesetzt werden. Die Schweiz kann diese Entwicklung jedoch nicht alleine steuern, sondern ist auf die Mithilfe und Unterstützung ihrer europäischen Partner angewiesen. Die Voraussetzungen für die Schaffung besserer internationaler Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr sind gut. Dies zeigt auch die Tatsache, dass das neue Weissbuch der Europäischen Kommission zur Gemeinsamen Verkehrspolitik bis 2010 der Qualitätssteigerung der Schiene eine übergeordnete Bedeutung beimisst.

In dieser Hinsicht sind in der Berichtsperiode verschiedene Anstrengungen unternommen worden, die in der Folgeperiode noch weiter konkretisiert und umgesetzt werden müssen. Gestützt auf das am 14. Mai 2001 von den schweizerischen und niederländischen Verkehrsministern unterzeichnete 'Memorandum of Understanding' wurde eine internationale Arbeitsgruppe zur Analyse und Lösung der Probleme im Nord-Süd-Güterverkehrskorridor eingesetzt. Die im Rahmen dieser Arbeitsgruppe erstellte Massnahmenliste wird in der Folgeperiode umgesetzt (vgl. Aktion Nr. 4, Aktionsplan, Seite 14, sowie **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Die SBB Cargo sieht bis 2012 eine Verdoppelung der Transportmenge vor. Damit dieses Wachstum erreicht werden kann, ist die Umsetzung der im Bericht „Kapazität Nord-Süd – Trassenprioritäten“ der Schweizerischen Bundesbahnen an das Bundesamt für Verkehr vom 31. Oktober 2001 vorgeschlagenen Massnahmen notwendig. Mittels dreier Massnahmenpakete können bestehende Kapazitätsengpässe auch ohne generelle Priorisierungsänderung⁷ beseitigt werden. Damit kann ab 2003 die Systematisierung des Güterverkehrs über den Gotthard ermöglicht werden (vgl. Aktionen 5-7, Aktionsplan, Seite 14).

Der unbegleitete kombinierte Verkehr (Containerverkehr) trägt - insbesondere im internationalen Bereich das grösste Potential für eine nachhaltige Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Die Entscheide für die Umstellung des Logistikkonzeptes der Neueinsteiger sind jedoch strategischer und damit mittelfristiger Natur. Eine verlässliche und dauerhafte Verlagerungspolitik spielt bei den Entscheiden zur Umstellung Strasse-Schiene daher eine wichtige Rolle. Gerade in der jetzigen Übergangsphase bis zur Erhöhung der LSVA (ab 2005) gilt es, die potentiellen Benutzer des kombinierten Verkehrs zur Umstellung zu bewegen. Dies ist in der aktuellen Situation aufgrund des Produktivitätsgewinns der Strasse nicht ohne staatliche Unterstützung möglich. Die Bestellungen im UKV sind daher nachfragegerecht zu erhöhen, d.h. der Einstieg in den kombinierten Verkehr soll erleichtert werden. Dazu müssen auch gewisse "Anschubfinanzierungen" von staatlicher Seite geprüft werden, wie das bei den für den kombinierten Verkehr notwendigen Terminals bereits seit einiger Zeit geschieht (vgl. Aktionen Nr. 8 und 11, Aktionsplan, Seite 14).

Auch für die im kombinierten Verkehr und im Wagenladungsverkehr wichtigen privaten Anschlussgleise, welche Punkt-Punkt-Verbindungen (z.B. von einem Fabrikareal zu einem

⁷ Nach dem geltenden Artikel 9a Absatz 2 des Eisenbahngesetzes (SR 742.101) hat der vertaktete Personenverkehr bei der Gewährung des Netzzugangs Vorrang.

anderen) ermöglichen, sind die staatlichen Beiträge in der Folgeperiode bei steigender Nachfrage zu erhöhen (vgl. Aktion Nr. 13, Aktionsplan, Seite 15).

Für die Rola als kurzfristige Verlagerungsmassnahme, welcher vor allem in der Übergangsphase und in Notsituationen (vgl. die zweimonatige Schliessung des Gotthardstrassentunnels) eine wichtige Bedeutung zukommt, gilt ebenso wie für den übrigen Schienengüterverkehr: die Qualität muss unter allen Umständen garantiert werden. So müssen sämtliche in der Berichtsperiode festgestellten Qualitätsprobleme auf italienischen Streckenabschnitten mit den geeigneten Mitteln behoben werden. Das Angebot soll dabei ebenfalls nachfragegerecht erhöht werden (vgl. Aktionen Nr. 8, 10 und 12, Aktionsplan, Seite 14).

Aber nicht nur im internationalen Bereich, sondern auch im Binnenverkehr sind attraktive Schienenalternativen bereitzustellen (vgl. Aktion Nr. 9, Aktionsplan, Seite 14).

3.6.3 Massnahmen im Bereich Monitoring

Im Monitoring des Strassengüterverkehrs stehen noch nicht alle Grundlagen zur Verfügung. Insbesondere fehlen Aussagen über die Zusammensetzung des Schwerverkehrs (z.B. Gesamtgewicht). Die noch zu ergänzenden Grundlagen sind sowohl im Hinblick auf eine verbesserte Analyse der Auswirkungen als auch für das Umweltmonitoring von grosser Bedeutung. Mit einer "Qualitätsoffensive" und einem konsequenten Monitoring muss sichergestellt werden, dass die schienenseitigen Massnahmen ihre optimale Wirkung entfalten und so einen namhaften Beitrag zur Verlagerung entwickeln können (vgl. Aktionen Nr. 15 und 16, Aktionsplan, Seite 15).

Das erste Jahr nach Beginn der Erhebung der LSVA und dem Inkrafttreten der flankierenden Massnahmen brachte verschiedene ausserordentliche Situationen. Eine hohe Dringlichkeit erhält daher die Weiterentwicklung und Etablierung des Früherkennungssystems, um flexibel auf ausserordentliche Ereignisse reagieren zu können (vgl. Aktion Nr. 14, Aktionsplan, Seite 15).

Das erarbeitete Konzept für das Umweltmonitoring⁸ ist in der nächsten Berichtsperiode umzusetzen (vgl. Aktion Nr. 16, Aktionsplan, Seite 15).

⁸ Vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

3.6.4 Aktionsplan für die nächste Berichtsperiode

Zur Erreichung des gesetzten Stabilisierungsziels in der nächsten Berichtsperiode soll das folgende Aktionsprogramm umgesetzt werden:

Bereich	Aktion Nr.	Beschreibung der Tätigkeit
Strasse	1	Fortsetzung zielgerichteter Intensivierung der <i>Schwerverkehrskontrollen</i> und Schaffung der dazu notwendigen Infrastruktur (Kompetenzzentren)
	2	Umsetzung der <i>Verkehrslenkungsmassnahmen</i> (Integration in das Projekt "Schwerverkehrsmanagement Schweiz")
	3	Umsetzung der Beschlüsse des Verkehrsministertreffens vom 30. November 2001 zur Erhöhung der <i>Strassenverkehrssicherheit</i> und der <i>Förderung der Verlagerung</i> der Güter auf die Schiene
Schiene	4	Ausweitung der internationalen Anstrengungen zur <i>Verbesserung der Qualität im Schienengüterverkehr</i> . Einbezug von Deutschland und Italien in die niederländisch-schweizerische Arbeitsgruppe und Umsetzung der Massnahmen (vgl. Massnahmenplan im Anschluss an die Tabelle)
	5	<i>Bahninterne Optimierungen</i> (Betriebszeiten, Vertaktung Güterverkehr, höhere Geschwindigkeiten, Erhöhung der Zughakenlast, weniger Grenzadministration, kein Lokomotivwechsel in den Grenzbahnhöfen)
	6	Investitionen in <i>Grenzbahnhöfe und Umschlagterminals</i>
	7	Massnahmen zur Leistungssteigerung auf kapazitätskritischen Strecken (teilweise enthalten in den derzeit erarbeiteten Angebotskonzepten der Zweiten Etappe von BAHN 2000 sowie in der Leistungsvereinbarung 03-06 zwischen Bund und SBB)
	8	Nachfrageorientierte Erhöhung der <i>Bestellungen</i> von <i>unbegleitetem kombinierten Verkehr</i> sowie von <i>Angeboten der Rollenden Landstrasse</i>
	9	Förderung von attraktiven <i>Schienealternativen für den Binnenverkehr</i>
	10	Prüfung und Unterstützung eines <i>Rola-Terminals</i> in Domodossola und des Baus einer "Notabladestelle" in Iselle, ev. auch in Brig

	11	Erhöhung der Subventionen für " <i>Anschubfinanzierungen</i> " (z.B. Starthilfe für unabhängige Traktionäre, "Wechselbehälterpools" und weitere technische Neuerungen wie Tieflader) und Prüfung der Finanzierung von Rollmaterial, das direkt einer zusätzlichen Verlagerung dient
	12	Prüfen der Möglichkeit zum <i>Betrieb der Strecke bis Domodossola</i> durch eine Schweizer Unternehmung und Mitfinanzierung durch die Schweiz (im Rahmen der Erneuerung der Simplonkonvention), Prüfung der Pacht italienischer Teilstrecken unter Mitfinanzierung des Bundes
	13	Nachfrageorientierte Erhöhung der Beiträge an den Bau von <i>Anschlussgleisen</i>
Monitoring	14	Umsetzung des <i>Früherkennungssystems</i>
	15	Verbesserung der <i>Datenerfassung</i> im Schwerverkehr (Erhebung 'Alpenquerender Verkehr', Angaben über Gewichte, LKW-Typen und Auslastung mittels WIM-Anlagen und zusätzlichen LSVA-Baken)
	16	Umsetzung des Konzepts <i>Umweltmonitoring</i>

Zu Aktion Nr. 4:

Fristigkeit der Umsetzung	Kurzfristig (2002-2003)	Mittelfristig (2004-2007)	Langfristig (2008-2015)
Integriertes Infrastruktur Management	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufbau des Korridor Control Centers ▶ Verbesserung der Integration der Planung für den Güterverkehr ▶ Überarbeitung der Priorisierungsregeln ▶ Schaffung Preistransparenz 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufbau Korridor Infrastruktur-, Koordinations- und Vertriebsbüro als "One-stop-shop" ▶ Entwicklung von offeneren IT-Systemen (z.B. Train Position Tracking) für alle Nutzer des Korridors 	
Verbesserter Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Korridor-spezifischer Lokomotiven Pool ▶ Beschaffung von Mehrstrom-Lokomotiven ▶ Verbesserung der Koordination und Informationsflüsse in der täglichen Planung des Güterverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grenzüberschreitender Einsatz von Lokomotiven und Lokführern 	
Kapazitätsverbesserungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Erarbeitung Kapazitätsplan für Nord-Süd Korridor 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kapazitätsverbesserungen: Beseitigung von Engpässen (z.B. Terminals, lokale Zubringernetze etc) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bedarfsgerechter Ausbau des Hauptnetzes
Harmonisierte Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausweitung des vereinfachten Zollverfahrens auf alle Bahnbetreiber ▶ Koordinierte Marktbeobachtung zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausgliederung der Abrechnungsstelle für das vereinfachte Zollverfahren ▶ Gegenseitige Anerkennung der Ausbildung und Zulassung von Lokführern/Lokomotiven 	

3.7 Finanzierung der Massnahmen

Das Verkehrsverlagerungsgesetz formuliert den Auftrag, zur Erreichung des Verlagerungszieles im Bedarfsfalle zusätzliche Massnahmen vorzuschlagen. Aufgrund der festgestellten Ergebnisse sind die beschriebenen Massnahmen nötig und sinnvoll, um die Verlagerung auf die Schiene voranzutreiben. Die Massnahmen sind aber nur teilweise finanzierbar mit den beschlossenen Mitteln für die Jahre 2002 (345 Mio. CHF) und 2003.

Lediglich in der Leistungsvereinbarung 03-06 sind beispielsweise gewisse Mittel für die Beseitigung von infrastrukturellen Engpässen vorgesehen.

Der sich nun ergebende zusätzliche Finanzbedarf wird mit den Bahnen und Operateuren ermittelt und bei Bedarf für das Jahr 2002 im Nachtragsverfahren dem Parlament unterbreitet. Für die Trassenpreisverbilligungen und die Abgeltungen bedeutet dies indessen keine Aufstockung der im Zahlungsrahmen bewilligten Mittel, sondern lediglich eine zeitliche Vorverschiebung. Die allenfalls für das Jahr 2003 erforderlichen Mittel sollen im Rahmen des Budgets 2003 genehmigt werden.

3.8 Fazit

Das erste Zwischenziel des Trendbruches des Wachstums im alpenquerenden Strassengüterverkehr wurde in der Berichtsperiode – selbst unter Ausklammerung der Auswirkungen der Gotthardschliessung – erreicht. Die Stabilisierung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf den Stand des Jahres 2000, d.h. 1.4 Mio. alpenquerende LKW muss in der folgenden Berichtsperiode auch unter geänderten Rahmenbedingungen erreicht werden. Der vorgesehene Aktionsplan setzt hier die notwendigen Schwerpunkte.

Der alpenquerende Schienengüterverkehr konnte dank der flankierenden Massnahmen trotz der schwierigen konjunkturellen Lage ein weiteres Wachstum verzeichnen. Er muss in der folgenden Periode weiter wachsen. Insbesondere im unbegleiteten kombinierten Verkehr ist die Qualität zu verbessern und die Einstiegshindernisse in dieses Segment sind für Kunden sowie neue Marktteilnehmer zu beseitigen.

Die schweizerische Verlagerungspolitik hat klare Ziele. Die Umsetzung dieser Ziele ist jedoch kein Tagesgeschäft, sondern kann nur mittels dauerhafter und effizienter Anstrengungen sämtlicher Beteiligten erreicht werden. Während der für die Schiene schwierigen Übergangsphase bis zur Erhöhung der LSVA ist die Verlagerung weiterhin durch die bestehenden flankierenden Massnahmen sowie deren Optimierung und ergänzende Massnahmen zu unterstützen. In den kommenden Jahren sind zusätzliche Akzente zu setzen, um die Übergangszeit bis 2005/2007 zu bewältigen.