



BERICHT DES BUNDESRATES

Bericht über die Verkehrsverlagerung vom Dezember 2011

Verlagerungsbericht Juli 2009 – Juni 2011



A2 südlich von Amsteg. Foto: Theodor Stalder (Thema Fotografie GmbH)

Inhaltsverzeichnis

Management Summary	5
<i>Verkehrsentwicklung und Umweltbelastung</i>	5
<i>Verlagerungsinstrumente und flankierende Verlagerungsmassnahmen</i>	5
<i>Die zukünftige Verlagerungspolitik: Zielerreichbarkeit und zusätzliche Massnahmenvorschläge</i>	6
<i>Beantwortung parlamentarischer Vorstösse</i>	8
1 Einleitung	9
1.1 <i>Ausgangslage</i>	9
1.2 <i>Früherkennung im Monitoring flankierende Massnahmen (MFM)</i>	10
2 Verkehrsentwicklung	11
2.1 <i>Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs</i>	11
2.1.1 <i>Alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge</i>	11
2.1.2 <i>Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs</i>	18
2.1.3 <i>Entwicklung der Gesamtgütermengen durch die Schweizer Alpen</i>	20
2.2 <i>Verkehrsentwicklung 2011: Entwicklung des alpenquerenden Verkehrs nach der Konjunkturkrise</i>	23
2.2.1 <i>Gesamtübersicht alpenquerender Güterverkehr im 1. Semester 2011</i>	23
2.2.2 <i>Alpenquerender Strassengüterverkehr im 1. Semester 2011</i>	24
2.2.3 <i>Alpenquerender Schienengüterverkehr im 1. Semester 2011</i>	25
2.2.4 <i>Modalsplit im 1. Semester 2011</i>	26
2.3 <i>Referenzentwicklung alpenquerender Güterverkehr</i>	27
2.3.1 <i>Wie hätte sich der alpenquerende Güterverkehr ohne Verlagerungspolitik entwickelt?</i>	27
2.3.2 <i>Resultate Referenzentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr</i>	28
2.4 <i>Interpretation der erfassten Verkehrsmengenentwicklung</i>	29
2.4.1 <i>Allgemeine Interpretation</i>	29
2.4.2 <i>Konjunkturelle Entwicklung</i>	29
2.4.3 <i>Wechselkursentwicklung</i>	31
2.4.4 <i>Preisentwicklung im Güterverkehr</i>	32
2.4.5 <i>Entwicklung Schiene: WLV, UKV und Rola</i>	37
2.5 <i>Zusammenfassung Verkehrsentwicklung</i>	39
3 Umweltmonitoring	41
3.1 <i>Auftrag</i>	41
3.2 <i>Überblick</i>	41
3.2.1 <i>Luftschadstoffbelastung entlang Autobahn A2 (Gotthard) und A13 (San Bernardino)</i>	41
3.2.2 <i>Lärmbelastung entlang der Autobahn A2 (Gotthard) und A13 (San Bernardino)</i>	44
3.2.3 <i>Lärmbelastung entlang der Eisenbahnlinien Gotthard und Lötschberg</i>	45
3.3 <i>Potentielle Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmbelastung durch den Strassen-Verkehr und Eisenbahn</i>	48
3.4 <i>Umweltauswirkungen der bisherigen Verlagerungspolitik</i>	50
3.4.1 <i>Zielsetzung</i>	50

3.4.2	Methodik der Umweltbilanz.....	50
3.4.3	Auswirkungen auf die Luftschadstoffemissionen und die Treibhausgasemissionen.....	53
3.4.4	Würdigung und Fazit	53
4	Stand der Umsetzung der Verlagerungsinstrumente.....	54
4.1	<i>Verlagerungskonzept des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) – Übersicht</i>	<i>54</i>
4.2	<i>NEAT (Modernisierung der Bahninfrastruktur)</i>	<i>55</i>
4.2.1	Stand der Umsetzung.....	55
4.2.2	Relevanz der NEAT für den Verlagerungsprozess	56
4.3	<i>Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)</i>	<i>57</i>
4.3.1	Stand der Umsetzung.....	57
4.3.2	Relevanz für den Verlagerungsprozess.....	59
4.4	<i>Bahnreform: Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes</i>	<i>60</i>
4.4.1	Stand der Umsetzung.....	60
4.4.2	Relevanz für den Verlagerungsprozess.....	61
4.4.3	Entwicklung der Marktanteile und Marktsituation.....	62
4.5	<i>Fazit: Stand, Umsetzung und Wirkung der Verlagerungsinstrumente</i>	<i>63</i>
5	Stand der Umsetzung der flankierenden Verlagerungsmassnahmen.....	65
5.1	<i>Finanzielle Mittel.....</i>	<i>65</i>
5.2	<i>Bestellungen im kombinierten Verkehr: UKV und Rola.....</i>	<i>66</i>
5.2.1	Stand der Umsetzung.....	66
5.2.2	Massnahmen aufgrund der Frankenstärke.....	69
5.2.3	Rola: Ausschreibung, Verhandlungen	70
5.2.4	Qualitätsmonitoring für den alpenquerenden kombinierten Verkehr	72
5.3	<i>Förderung von Investitionen für den kombinierten Verkehr (Terminalinvestitionen).....</i>	<i>74</i>
5.4	<i>Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen</i>	<i>76</i>
5.5	<i>Zusammenfassung flankierende Verlagerungsmassnahmen</i>	<i>78</i>
6	Entwicklung der Rahmenbedingungen und des Umfelds für den Güterverkehr	79
6.1	<i>Trassenpreise in der Schweiz</i>	<i>79</i>
6.2	<i>Entwicklung der Schienenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen.....</i>	<i>81</i>
6.2.1	Auslastung der Schienenkapazitäten entlang der Nord-Süd-Achsen	82
6.2.2	Infrastruktureinschränkungen	86
6.2.3	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) Ausbau der Neat-Zulaufstrecken für den Schienengüterverkehr, insbesondere gebührende Beschleunigung der entsprechenden bereits beschlossenen ZEB1-Projekte	87
6.2.4	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI).....	88
6.2.5	Zulaufstrecken im Ausland	89
6.2.6	ETCS auf dem Nord-Süd-Korridor.....	91
6.2.7	Zollverfahren im Nord-Süd-Korridor.....	92
6.2.8	Weiterentwicklung des Korridorkonzepts im europäischen Schienengüterverkehr.....	93
6.3	<i>Weiterentwicklung der Schwerverkehrsmanagement-Instrumente: Ergebnisse von Arbeiten und Untersuchungen im Rahmen Suivi de Zurich.....</i>	<i>96</i>
6.4	<i>Weiterentwicklung der Förderung des Kombinierten Verkehrs.....</i>	<i>97</i>
6.4.1	Differenzierungsmöglichkeiten bei der finanziellen Förderung des UKV	97

6.4.2	Ergebnisse einer Studie zu Trends und Innovationen im kombinierten Verkehr.....	98
6.4.3	Prüfung des Einsatzes von innovativen Rollmaterials im alpenquerenden kombinierten Verkehr	99
6.5	Rahmenbedingungen in den Nachbarstaaten und Quell-Zielgebieten der alpenquerenden Verkehre	102
6.5.1	Mauterhebung in Europa: Eurovignetten-Richtlinie	102
6.5.2	Maut in Deutschland.....	103
6.5.3	Maut und Strassenverkehrsregime in Österreich.....	104
6.5.4	Maut in Frankreich.....	106
6.5.5	Tunnelgebühren Mont Blanc und Fréjus.....	106
6.5.6	Maut in Italien	106
6.6	Entwicklung einer Gesamtkonzeption für die Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche (Mo. KVF-S 10.3881)	107
7	Die zukünftige Verlagerungspolitik der Schweiz und die Chancen und Risiken des Verlagerungsprozesses.....	108
7.1	Stossrichtung und Verlagerungspfad gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz.....	108
7.2	Analyse und Weiterentwicklung des zukünftigen Verlagerungsprozesses	109
7.2.1	Erkenntnisse aus der Berichtsperiode 2009 – 2011	109
7.2.2	Relevanz der NEAT für das Erreichen des Verlagerungsziels: Potenzialanalyse der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und einer allfälligen Realisierung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse.....	110
7.2.3	Durchführung von „Verlagerungsgesprächen“ mit interessierten Kreisen	113
7.2.4	Potentiale der Verlagerungspolitik im Kontext der Umfeldentwicklung	114
7.3	Nicht-Erreichen des Zwischenziels 2011	115
7.4	Nicht-Erreichbarkeit des Verlagerungsziels 2018	116
7.4.1	Nicht-Erreichbarkeit mit beschlossenen und bereits umgesetzten Massnahmen	116
7.4.2	Nicht-Erreichbarkeit innerhalb des Rahmens der Verfassung und internationaler Vereinbarungen	117
7.5	Vorschläge für neue Massnahmen zur Unterstützung des Verlagerungsprozesses	120
7.5.1	Wahrnehmung des Mandats zur Aushandlung einer international abgestimmten Alpen transitbörse, Entwicklung weitere Schwerverkehrsmanagement-Instrumente.....	120
7.5.2	Weiterentwicklung Gebührenregime für den alpenquerenden Schwerverkehr (LSVA und Alternativen)	122
7.5.3	4-Meter-Korridor: Profilausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel.....	127
7.5.4	Verlängerung des Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs.....	130
7.5.5	Verschärfung der Vorschriften für Gefahrguttransporte	132
7.5.6	Terminalkapazitäten: Weiterentwicklung der Terminallandschaft, insbesondere südlich der Alpen	133
7.5.7	Innovative Produkte und Rollende Landstrasse	136
7.6	Stossrichtung der Verlagerungspolitik in der nächsten Berichtsperiode (2011 – 2013): Notwendigkeit einer breiten politischen Debatte zur Zukunft der Verlagerungspolitik.....	136
Anhang	139
	Abbildungsverzeichnis	139
	Tabellenverzeichnis:	141
	Liste der bestellten Relationen im alpenquerenden Güterverkehr 2011	142

Management Summary

Verkehrsentwicklung und Umweltbelastung

Der alpenquerende Güterverkehr war in der Berichtsperiode (Juli 2009 - Juni 2011) durch zwei komplett unterschiedliche Entwicklungen geprägt. Zunächst ging im Jahr der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 der Verkehr gesamthaft um -14 % zurück, wobei der Schienengüterverkehr mit -18 % noch deutlich stärker einbrach als der Strassengüterverkehr (-7 %). Infolge dessen sank der Schienenanteil in der Schweiz auf knapp 61 % und damit auf den tiefsten Stand seit Daten zum alpenquerenden Güterverkehr systematisch erhoben werden.

Demgegenüber zeichnete sich das Jahr 2010 sowie das 1. Semester 2011 durch ein äusserst dynamisches Wachstum vor allem auch im Schienengüterverkehr aus. Während im Jahr 2010 das gesamte Transportaufkommen um 12.2 % stieg, wurde im Schienengüterverkehr mit +15 % ein ca. doppelt so hohes Wachstum erzielt wie im Strassengüterverkehr (+7 %). Dadurch stieg der Schienenanteil Ende 2010 wieder auf knapp 63 %. Im 1. Semester 2011 setzt sich das dynamische Wachstum auf Schiene und Strasse weiter fort, wenn auch mit leicht reduzierter Dynamik (Schiene +13 %, Strasse +5 %). Bis Mitte 2011 verbesserte sich der Schienenanteil dadurch nochmals auf über 64 %.

Es ist bis Ende 2011 auf der Strasse mit ca. 1.25-1.27 Mio. alpenquerender Fahrten schwerer Güterfahrzeuge zu rechnen. Schienenseitig deutet die Entwicklung im ersten Semester 2011 auf ein "Rekordergebnis" beim alpenquerenden Schienengüterverkehr hin. Setzt sich die Entwicklung bis Ende 2011 fort, werden erstmals über 26 Mio. Tonnen auf den beiden Schweizer Schienenachsen transportiert.

Die Immissionsbelastung auf den Transitachsen hat in den letzten Jahren sowohl bei den Stickoxiden wie auch beim Feinstaub (PM10) leicht abgenommen. Trotzdem werden 2010 die Grenzwerte für NO₂ und PM10 entlang der verkehrsreicheren A2 auf der Gotthard-Achse generell überschritten und am weniger verkehrsintensiven San Bernardino (A13) eingehalten. Beim Strassenlärm auf den Transitachsen werden leicht steigende Lärmbelastungen beobachtet, während beim Schienenlärm in den letzten beiden Jahren ein leichter Rückgang zu verzeichnen war.

Verlagerungsinstrumente und flankierende Verlagerungsmassnahmen

Die Berichterstattung im Verlagerungsbericht zeigt, dass die beschlossenen und weitgehend umgesetzten Verlagerungsinstrumente – NEAT, LSVA und Bahnreform – weiterhin ihre Wirkung entfalten. Sie helfen, die Anzahl alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge zu stabilisieren und weiterhin einen hohen Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr zu sichern. Ohne die bereits umgesetzten Instrumente und Massnahmen würden heute jährlich 600'000 zusätzliche Lastwagen die Alpen überqueren. Aus Sicht der Verlagerungspolitik wurde in der Berichtsperiode deutlich, dass durch die Verlagerungsinstrumente LSVA und Bahnreform in ihrer gegenwärtigen Ausgestaltung in

Zukunft keine weiteren Verlagerungspotentiale erschlossen werden können. Ein weiterer Verlagerungsschub wird erst mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und in der Folge auch des Ceneri-Basistunnels verbunden sein.

Die verschiedenen strassen- und schienenseitigen flankierenden Verlagerungsmassnahmen setzen an verschiedenen Punkten in der Wertschöpfungskette des Güterverkehrs an. In der vergangenen Berichtsperiode wurden nahezu alle Massnahmen weiterentwickelt. Je nach Stossrichtung konnte so ein Beitrag zur verbesserten Kapazität und Qualität und einem kostengünstigen Betrieb des Schienengüterverkehrs sowie für eine intensiviertere Kontrolltätigkeit im Strassengüterverkehr geleistet werden. Zugleich zeigt sich – analog zu den zentralen Verlagerungsinstrumenten – dass die einzelnen Massnahmen wirken und ein wichtiges Element im Gesamt der Konzeption der Verlagerungspolitik darstellen, aber keine weiteren Impulse und Anreize für zusätzliche Verlagerungen setzen können. Dass die verschiedenen flankierenden Massnahmen keine zusätzlichen Verlagerungsanreize setzen können, ist auch Resultat der Entwicklungen im europäischen Umfeld.

Die zukünftige Verlagerungspolitik: Zielerreichbarkeit und zusätzliche Massnahmenvorschläge

Der Bundesrat macht mit dem vorliegenden Bericht die folgenden zentralen Feststellungen:

- Das Zwischenziel von 1 Million alpenquerender Fahrten im Jahr 2011 konnte nicht erreicht werden. Mit den bestehenden Massnahmen in Verbindung mit der Umfeldentwicklung kann nicht erwartet werden, dass in den kommenden Jahren der Zwischenzielwert erreicht werden kann.
- Das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten bis 2018 (2 Jahre nach Eröffnung des GBT) kann mit den beschlossenen und umgesetzten Massnahmen nicht erreicht werden.
- Auch mit zusätzlichen Massnahmen, die im Rahmen der heute geltenden Verfassungsbestimmungen und internationalen Abkommen auszugestaltet sind, kann das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten bis 2018 nicht erreicht werden.

Der Bundesrat begründet diese Feststellungen:

- Aktuelle Analysen zur Inbetriebnahme der NEAT zeigen, dass diese einen deutlichen Verlagerungseffekt mit sich bringen wird, dieser aber in der Summe nur genügen wird, die Zahl der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge bestenfalls auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren.
- Die aktuelle Entwicklung im europäischen Umfeld kann den schweizerischen Verlagerungsprozess nicht stützen. Dies limitiert auch die Verlagerungswirkung der bestehenden Verlagerungsinstrumente und -massnahmen. Im Besonderen sind die Entwicklung der Strassenfiskalität in Europa (u.a. Beschlüsse zur sog. Eurovignetten-Richtlinie) sowie das deutlich verlangsamte Tempo bei der Modernisierung der Schieneninfrastruktur als Folge der europaweiten Finanzkrise zu nennen.

Der Bundesrat sieht keine Möglichkeit, innerhalb des Rahmens der schweizerischen Bundesverfassung und der geltenden internationalen Abkommen Massnahmen zu ergreifen, die die Erreichbarkeit des Verlagerungsziels ermöglichen. Um zusätzliche Anreize für die Verlagerung zu setzen, müssten die Gebühren für den Strassengüterverkehr weiter erhöht werden. Dies steht in einem deutlichen

Spannungsfeld mit dem Kostendeckungsprinzip in Art. 85 der Bundesverfassung und der Gebührenregelung gemäss Art. 40 des Landverkehrsabkommens und möglicherweise auch anderen Grundsätzen des Abkommens.

Zugleich müssten die Schieneninfrastrukturen – insbesondere im Ausland - modernisiert werden, damit zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stehen und Produktivitätsgewinne möglich werden. Dem steht die fehlende Beeinflussbarkeit der Infrastrukturentwicklung im Ausland durch die Schweiz entgegen, insbesondere der Zulaufstrecken in Deutschland und in Italien sowie der Terminalkapazitäten in Norditalien. Die Schweiz besitzt keine Sanktionsmöglichkeiten, die eine Beschleunigung ermöglichen würden.

Der Bundesrat steht weiterhin hinter dem Mandat zur Aushandlung internationaler Vereinbarungen zur Alpentransitbörse. Der Bundesrat sieht jedoch derzeit keine Möglichkeiten, in der kommenden Berichtsperiode internationale Abkommen zur Einführung einer Alpentransitbörse oder anderer limitierender Schwerverkehrsmanagement-Instrumente abzuschliessen, da derzeit keine Akzeptanz bei den Nachbarländern hinsichtlich dieses Instruments besteht.

Der Bundesrat schlägt dem Parlament mit dem Verlagerungsbericht zusätzliche Massnahmen vor und bereitet deren Umsetzung im politischen Prozess vor. Diese Massnahmen können aber nur einen kleinen Beitrag zur Verlagerung leisten, insofern sie Verfassung und internationale Vereinbarungen weiterhin respektieren. Zudem wird z.T. die Wirkung dieser Massnahmen erst deutlich nach 2018 eintreten. Konkret sind dies folgende Massnahmen:

- Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Güterverkehr auf der Gotthard-Achse (Vorlegen einer Botschaft im Jahr 2012)
- Ausschöpfung der Gebührensatzungsspielräume des Landverkehrsabkommens für den alpenquerenden Schwerverkehr (ggf. Vorlegen einer Botschaft mit dem Verlagerungsbericht 2013)
- Verlängerung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs (Vorlegen einer Botschaft mit dem Verlagerungsbericht 2013)
- Erhöhung der Terminalkapazitäten südlich der Alpen durch eine koordinierte Kapazitätsplanung und der Prüfung von Terminalstandorten im Tessin als temporäre Rückfallebene

Angesichts der Tatsache, dass das bestehende Verlagerungsziel vom Bundesrat als nicht erreichbar eingeschätzt wird, sieht der Bundesrat es als erforderlich an, eine breite politische Diskussion zur Verlagerungspolitik zu initiieren.

- Der Bundesrat unterstützt weiterhin die Verlagerungspolitik und ambitionöse Verlagerungsziele. Allerdings müssen diese realistisch und mit realisierbaren Massnahmen hinterlegt sein. Entweder muss das quantifizierte Ziel angepasst und/oder zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.
- Der Bundesrat anerkennt das bestehende Konfliktfeld, indem eine Zielkorrektur mit dem Verfassungsauftrag zur Verlagerung im Widerspruch stehen kann - aber nicht muss - und zusätzliche Massnahmen mit anderen Bestimmungen der Verfassung bzw. internationaler Abkommen kollidieren.
- Der Bundesrat ist dezidiert der Meinung, dass die bisher ergriffenen Instrumente und Massnahmen fortgeführt werden müssen. Nur dies dokumentiert den vorhandenen Willen, den Verlagerungsauftrag umzusetzen.

Beantwortung parlamentarischer Vorstösse

Mit dem vorliegenden Verlagerungsbericht werden folgende parlamentarischen Vorstösse durch den Bundesrat beantwortet:

- *Motion 10.3010 KVF-S, Güterverkehrsverlagerung. Für eine schrittweise Reduktion des alpenquerenden Schwerverkehrs*
- *Postulat 10.3325 Schmidt Roberto, Prioritäre Verlagerung der Gefahrgut-Transporte von der Strasse auf die Schiene*
- *Postulat 10.3893 KVF-N, Genügende Kapazitäten bei der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels*
- *Postulat 11.3490 Savary, Rollende Landstrasse. Verbesserungsmöglichkeiten*

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Schweizer Stimmvolk hat mit der Annahme des Alpenschutzartikels (Art. 84 der Bundesverfassung) den klaren Willen geäussert, den alpenquerenden Güterschwerverkehr so weit als möglich von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. In weiteren Abstimmungen hat es diesen Willen bekräftigt. Das Parlament hat mit den Beschlüssen zum Verkehrsverlagerungsgesetz (1999) und zur Güterverkehrsvorlage (2008) Ausführungsgesetze zum Alpenschutzartikel verabschiedet. Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG, SR 740.1), als Bestandteil der Güterverkehrsvorlage trat auf den 1.1.2010 in Kraft.

Der vorliegende Bericht stellt den ersten Verlagerungsbericht gemäss GVVG dar. Er ist neu der Bundesversammlung und nicht wie anhin den zuständigen parlamentarischen Kommissionen vorzulegen. Gemäss Art. 4 Abs. 2 GVVG legt der Bundesrat dem Parlament alle 2 Jahre einen Verlagerungsbericht über die Wirksamkeit der Massnahmen und zum Stand der Verlagerung vor. Er zeigt zudem den Weg auf für die nächsten Etappen im Rahmen der Umsetzung der schweizerischen Verlagerungspolitik. Der Bundesrat hat darin gemäss Art. 4 Abs. 2 Vorschläge zu zusätzlichen Massnahmen zu machen und Anträge zu Zwischenzielen und Massnahmen zu stellen.

Dieser Bericht soll entsprechend Auskunft über die Beurteilung der bisher umgesetzten Massnahmen, die Ziele für die Folgeperiode sowie das Vorgehen zur möglichst raschen Erreichung des Verlagerungsziels enthalten. Der vorliegende Bericht reiht sich in eine Reihe von Berichten, die - gemäss dem bis 2009 gültigen Verkehrsverlagerungsgesetz - der Bundesrat im Rahmen der Wirkungskontrolle den zuständigen parlamentarischen Kommissionen alle zwei Jahre unterbreitete. Der erste Verlagerungsbericht wurde vom Bundesrat am 27. März 2002 verabschiedet und in der Folge von den zuständigen parlamentarischen Kommissionen behandelt. Der zweite Verlagerungsbericht zeigte den Stand der Verlagerung per 30. Juni 2004; die Berichtsperiode umfasste die Jahre 2002 und 2003 sowie das erste Halbjahr 2004. Der Bericht wurde ebenfalls in den Kommissionen sowie im Plenum des Ständerats behandelt. Die Botschaft zur Gesetzgebungsvorlage für den Güterverkehr vom 8. Juni 2007 beinhaltete die Berichterstattung für die Zeitperiode 2004 bis 2006. Der dritte Verlagerungsbericht hatte die Berichtsperiode 2007 bis einschliesslich 30. Juni 2009 zum Gegenstand und war der letzte Verlagerungsbericht unter dem Regime des Verkehrsverlagerungsgesetzes.

Der vorliegende Bericht übernimmt in der Berichterstattung über die Berichtsperiode (Juli 2009 - Juni 2011) die Struktur der vergangenen Berichte. Dabei wird den laufend neu bewerteten Analysen und Erkenntnissen zum alpenquerenden Güterverkehr Rechnung getragen. In der Gewichtung zwischen rückblickender Berichterstattung und dem auf die zukünftige Entwicklung ausgerichteten Berichtsteil erfährt der prospektive Teil eine stärkere Akzentuierung. Insbesondere fühlt sich der Bundesrat herausgefordert, detailliert Aussagen zur generellen Zielerreichbarkeit der bestehenden Ziele der schweizerischen Verlagerungspolitik und zur zukünftigen Wirksamkeit der bestehenden Instrumente und Massnahmen sowie den Potentialen zusätzlicher Massnahmen zu treffen.

1.2 Früherkennung im Monitoring flankierende Massnahmen (MFM)

Der Bundesrat hat zur Identifikation der zukünftigen Risiken und Chancen im Verlagerungsprozess seit mehreren Jahren ein Früherkennungssystem zur Verlagerungspolitik entwickelt und umgesetzt. Es stellt ein systematisches Beobachten der Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs sicher und erlaubt eine frühzeitige Identifizierung von Risiken für die Entwicklung der Verlagerung.

Zu diesem Zweck werden

- die Entwicklung des alpenquerenden Strassen- und Schienengüterverkehrs beobachtet,
- Soll- und Ist-Werte des alpenquerenden Schwerverkehrs festgelegt und miteinander verglichen sowie
- die Entwicklung verschiedener verkehrsrelevanter Bestimmungsfaktoren (insbesondere wirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung der Schweiz und ihrer Nachbarländer) beobachtet und bewertet.

Das Früherkennungssystem betrachtet verkehrspolitische Entscheidungen und verkehrliche Entwicklungen – soweit Daten vorhanden bzw. greifbar sind – in der Schweiz, Italien, Deutschland, Österreich, den Benelux-Staaten und Frankreich.

Als projektinternes Arbeitsinstrument bietet das Monitoring- und Früherkennungssystem die Grundlage für das Erarbeiten von Massnahmenvorschlägen innerhalb der Projektorganisation „Monitoring flankierende Massnahmen“ (MFM). Eine interdepartementale Projektorganisation unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) überprüft die flankierenden Massnahmen kontinuierlich auf ihre Wirksamkeit hin und leitet – falls nötig – Anpassungen in die Wege. Die Projektorganisation MFM setzt sich aus Mitarbeitenden der involvierten Ämter (BAV, ARE, ASTRA, EZV, BFS, BAFU) zusammen.

2 Verkehrsentwicklung

2.1 Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs

2.1.1 Alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge

Gegenüber dem Referenzjahr 2000 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes ergibt sich Ende 2010 eine Reduktion der Fahrten schwerer Güterfahrzeuge über Schweizer Alpenübergänge um -10.5 %. Innerhalb der Berichtsperiode des Verlagerungsberichts 2008-2010 ist ein leichter Rückgang um -1.4 % zu verzeichnen.

Seit 2000 ist die Zahl der alpenquerenden Fahrten bis zum Jahr 2006 kontinuierlich zurückgegangen um insgesamt -15.9 %. Der deutliche Rückgang im Jahr 2002 und der darauf folgende Anstieg im Jahr 2003 ist auf die Folgen des Tunnelbrandes im Gotthard Strassentunnel und den damit zusammenhängenden Kapazitätsbeschränkungen im Folgejahr zurückzuführen. Zwischen 2006 und 2008 war dann wieder ein deutlicher Anstieg um +8.0 % zu verzeichnen. Die sich im 4. Quartal 2008 manifestierende weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise führte dann im Jahr 2009 zu einem Rückgang um -7.4 %. Die konjunkturelle Erholung nach Ende der Finanzkrise führte dann im Jahr 2010 wieder zu einem beträchtlichen Anstieg der alpenquerenden Fahrten um +6.5 %. Insgesamt liegt die Zahl der Fahrten nun um knapp 150'000 Fahrten niedriger als im Referenzjahr 2000.

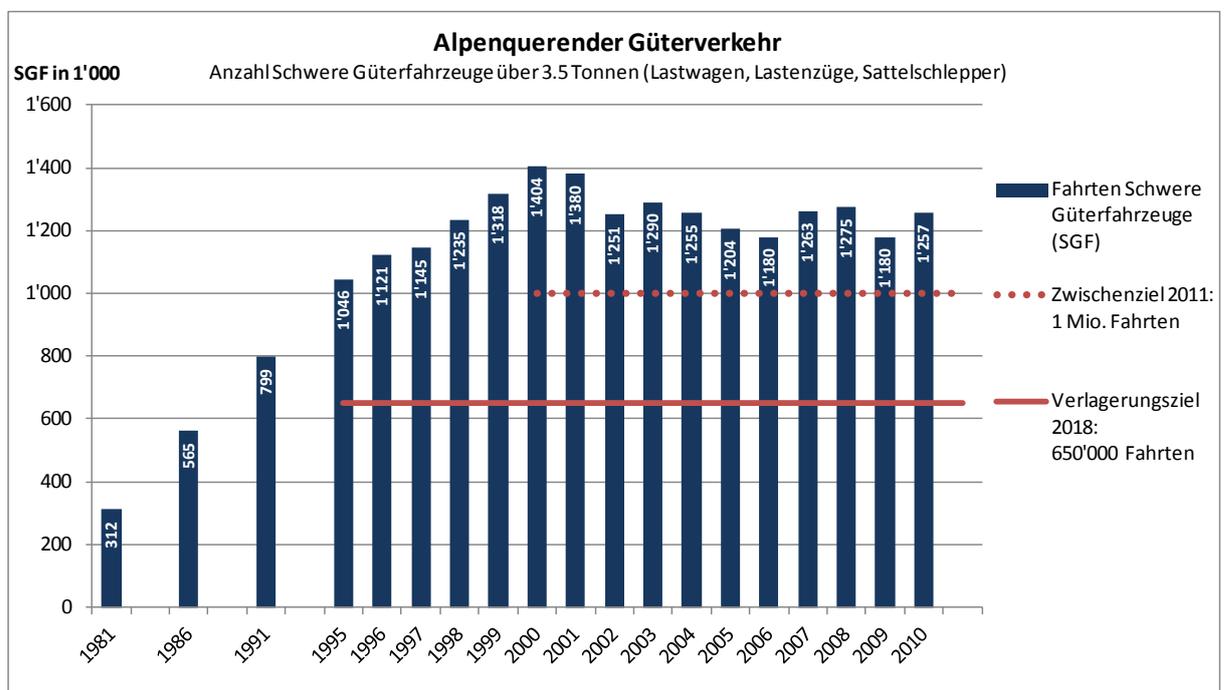


Abbildung 1: Entwicklung alpenquerender Güterverkehr auf der Strasse 1981 bis 2010.

Übersicht Strassenachsen

Der Gotthard ist der mit Abstand wichtigste Strassenübergang mit einem Anteil von ca. 75 % im Jahr 2010. Nur in den Jahren 2001 und 2002 (Tunnelbrand Gotthard 2001) sowie im Jahr 2006 (Felssturz Gurtellen) war sein Anteil unter 75 %. Im Jahr der Finanzkrise brach der Verkehr schweizweit um - 7.4 % ein, der Gotthard verzeichnete dabei den grössten absoluten Rückgang (-73'000 SGF). Der San Bernardino ist der zweitwichtigste Schweizer Übergang, der bei Sperrungen der Gotthardroute als wichtigste Ausweichroute dient (siehe 2001-2002 und 2006).

<i>in 1'000 SGF pro Jahr</i>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08->09	2009	09->10	2010
Gotthard	1'187	967	859	1'003	968	925	856	963	973	-7.5%	900	+4.8%	943
San Bernardino	138	275	205	144	155	150	185	162	163	+1.4%	166	+12.4%	186
Simplon	27	76	98	72	68	73	82	82	82	-16.4%	68	+15.9%	79
Gr. St. Bernhard	52	62	89	71	66	56	58	55	57	-19.6%	46	+5.0%	48
CH (Total)	1'404	1'380	1'251	1'290	1'256	1'204	1'180	1'263	1'275	-7.4%	1'180	+6.5%	1'257

Tabelle 1: Anzahl alpenquereader Fahrten durch die Schweiz pro Alpenübergang.

<i>Anteile in %</i>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gotthard	85%	70%	69%	78%	77%	77%	72%	76%	76%	76%	75%
San Bernardino	10%	20%	16%	11%	12%	12%	16%	13%	13%	14%	15%
Simplon	2%	6%	8%	6%	5%	6%	7%	7%	6%	6%	6%
Gr. St. Bernhard	4%	4%	7%	6%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%

Tabelle 2: Anteile der Alpenübergänge im alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse.

Kategorie und Immatrikulation der Fahrzeuge

Der Anteil der Sattelzüge nahm mit Erhöhung der Gewichtslimite von 28t auf zunächst 34t im Jahr 2001 innerhalb zweier Jahre von 47 % auf ca. 60 % zu. Der Erhöhung der Tonnenlimite auf 40t im Jahr 2005 hatte keine weiteren Auswirkungen auf die Verteilung der Fahrzeugtypen im alpenquerenden Verkehr. Seither beträgt der Anteil der Sattelschlepper in allen weiteren Jahren ca. 60 % und ist mit Abstand die bedeutendste Fahrzeugkategorie im alpenquerenden Güterverkehr. Aufgrund der höheren Zuladung (siehe Abbildung 6) ist in Bezug auf die transportierte Ladung der Anteil der Sattelschlepper noch deutlich höher.

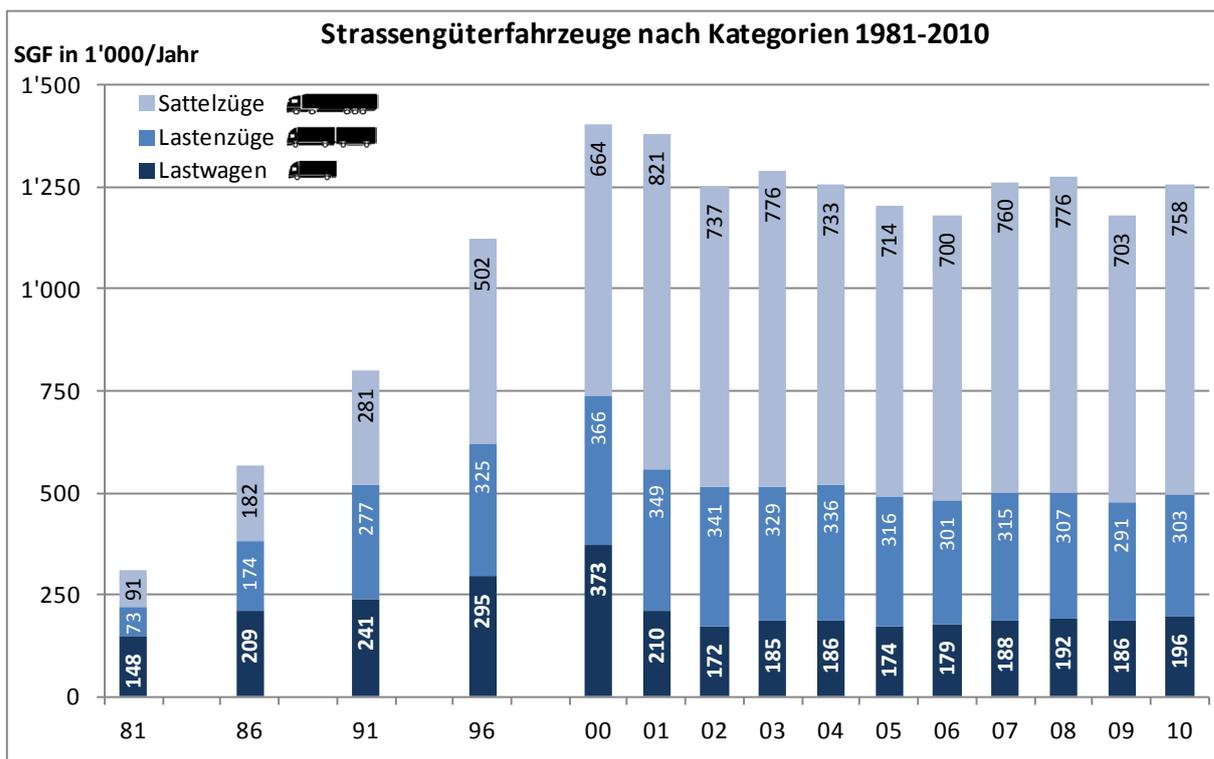


Abbildung 2: Entwicklung alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge nach Fahrzeugkategorie 1981-2010

Vom Beginn der Beobachtung (1981) bis 2002 hat der Anteil der ausländischen schweren Güterfahrzeuge von 49 % kontinuierlich auf 75 % zugenommen (siehe Abbildung 3). Nach einer deutlichen Abnahme (-4 Prozentpunkte) im Jahr 2004 variiert der Anteil der ausländischen Fahrzeuge jeweils zwischen 69 % und 71 %. Im Jahr 2010 betrug ihr Anteil 71 %.

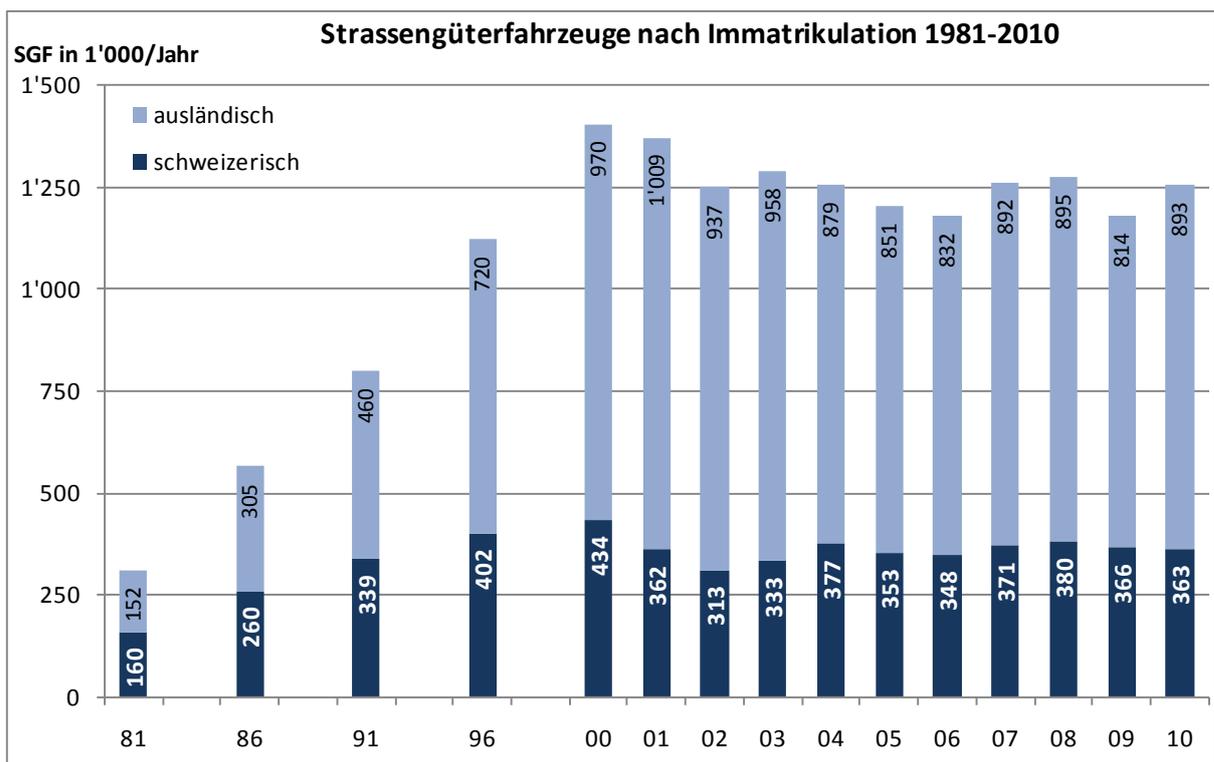


Abbildung 3: Entwicklung alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge nach Immatrikulation 1981-2010.

Strasse: Transit- und Binnen-/Import-Exportverkehr

In der Berichtsperiode stieg der Anteil der Transitfahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr von 53 % im Jahr 2008 auf 55 % im Jahr 2010 an. Nur in den Jahren 2003 (59 %) und 2004 (56 %) war der Transitanteil etwas höher.

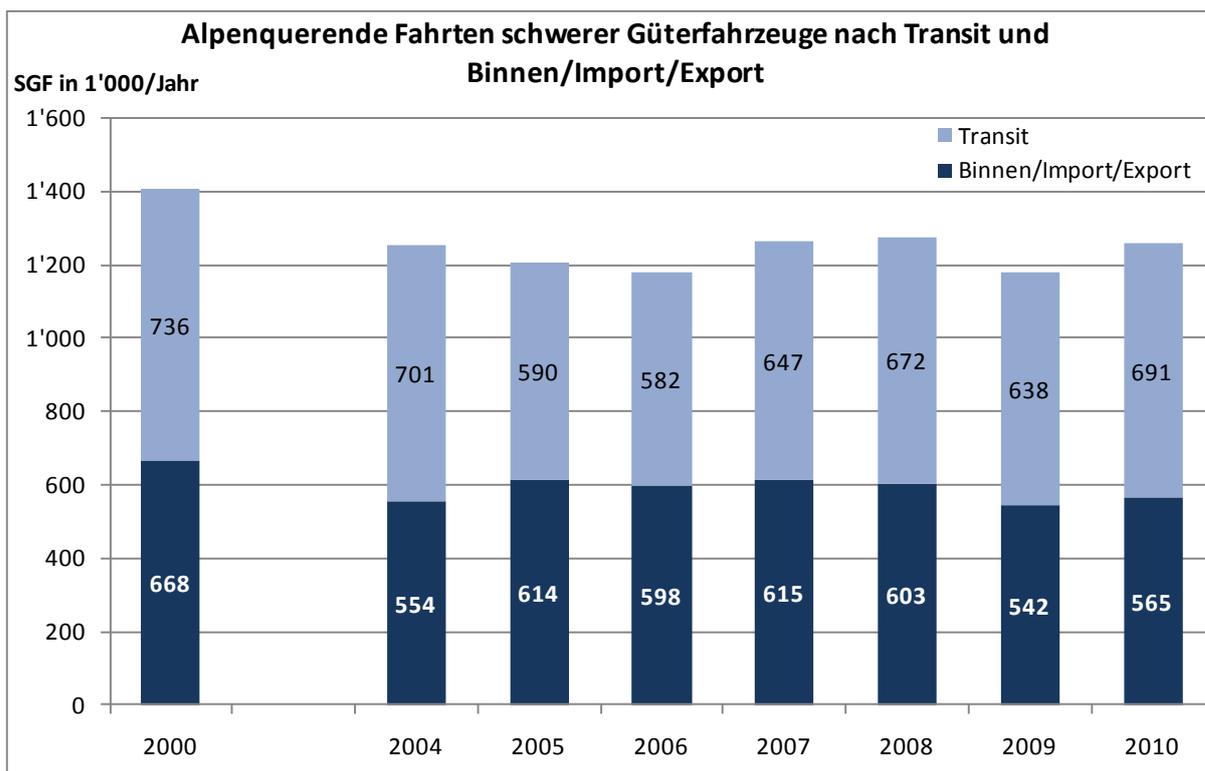


Abbildung 4: Entwicklung alpenquerende Transit- und Binnen-/Import-/Export-Fahrten 2000-2010.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anteile der Fahrten im Detail:

Anteile in %	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transit	52%	56%	49%	49%	51%	53%	54%	55%
Binnen/Import/Export	48%	44%	51%	51%	49%	47%	46%	45%

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

Gefahrguttransporte

Gefahrguttransporte im alpenquerenden Schwerverkehr unterliegen bestimmten Auflagen, welche in der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR; SR 741.621) geregelt sind¹. Durch den Gr. St. Bernhard Tunnel, den Gotthard Tunnel sowie den San Bernardino Tunnel dürfen grundsätzlich keine Gefahrguttransporte abgewickelt werden, für den Gotthard und San Bernardino Tunnel sind allerdings Ausnahmegenehmigungen möglich. Seit 1999 werden die Gefahrguttransporte bei der manuellen Stichprobenzählung aufgrund der orangefarbenen Gefahrguttafeln erfasst. Einerseits wird hiermit die absolute Grössenordnung solcher Fahrzeuge ermittelt, andererseits die Entwicklung beobachtet.

¹ Transporte mit gefährlichen Gütern dürfen durch einzelne, konkret bezeichnete Strassentunnels nur auf Grund einer Bewilligung oder mit anderen Beschränkungen verkehren. Der alpenquerende Transport von Gefahrgütern ist daher nur über den Simplon ohne besondere Bewilligung möglich. Vgl. auch die Antwort des Bundesrats zur Motion Amherd: Verbot gefährlicher Lastwagen auf Bergstrecken (Geschäfts-Nr. 08.3008).

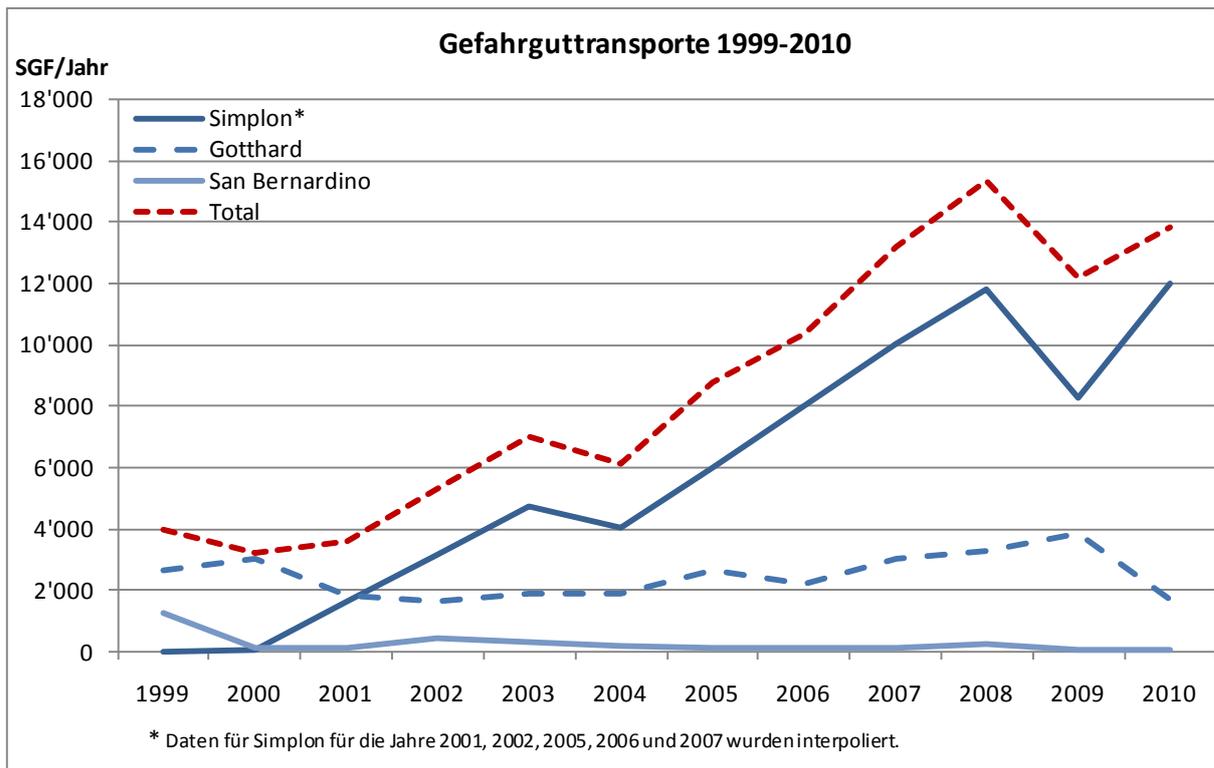


Abbildung 5: Entwicklung Gefahrguttransporte im alpenquerenden Strassengüterverkehr 2000-2010.

Über den Simplon transportierten 2010 ca. 15 % der Güterfahrzeuge Gefahrgut, was ca. 12'000 Fahrzeugen pro Jahr entspricht. Im Gotthardtunnel verkehrten 2010 ca. 1'700 Fahrzeuge mit Gefahrgut. Dies entspricht 0.18 % der schweren Güterfahrzeuge. Im Tunnel San Bernardino waren es mit ca. 75 Fahrzeugen 0.04 % der Güterfahrzeuge.

Auslastung der schweren Güterfahrzeuge

Mit Hilfe der Daten der WIM-Anlage² im Gotthardtunnel können die durchschnittlichen Ladungsgewichte der schweren Güterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr geschätzt werden. Seit der Haupterhebung 2004 wurden die Angaben in Kombination mit den Fahrzeugzahlen zur Schätzung der über die Strasse transportierten Gütermenge benutzt. Für das Jahr 2009 lieferte diese Extrapolation provisorische Angaben. Mit der Auswertung der Haupterhebung 2009 steht nun die definitive Gütermenge zu Verfügung. Auf dieser Basis wurde die Zeitreihe 2004 - 2009 nun interpoliert. Dies erklärt die Korrektur der über die Strasse transportierten Gütermenge von 2005 bis 2009.

Mit der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 t (im Jahr 2001 für gewisse Kontingente und im Jahr 2005 generell) haben die durchschnittlichen Ladungsgewichte der schweren Güterfahrzeuge von 2004 bis 2005 erwartungsgemäss zugenommen. Während das mittlere Ladungsgewicht der Lastwagen sich kaum veränderte, erhöhten sich zwischen 2004 und 2005 die Ladungsgewichte der Lastenzüge um durchschnittlich +6 % und die der Sattelzüge um ca. +8 %. Seit 2005 hat sich die Zunahme bei den

² weigh-in-motion: Dynamische Gewichtsmessung

durchschnittlichen Ladungsgewichten bei den Lasten- und Sattelzügen fortgesetzt. Die jährliche Zunahme fiel aber deutlich geringer aus.

Gegenüber 2004, dem letzten Jahr vor der generellen Erhöhung der Gewichtslimite auf 40t, haben die durchschnittlichen Ladungsgewichte der Lasten- und Sattelzüge 2010 um ca. 3 % bzw. 18 % zugenommen. Absolut ist das eine Steigerung von +0.3t bei den Lastenzügen und +2.2t bei den Sattelzügen. Die durchschnittlichen Ladungsgewichte bei den Lastwagen sanken im gleichen Zeitraum um 2 % resp. -0.1t.

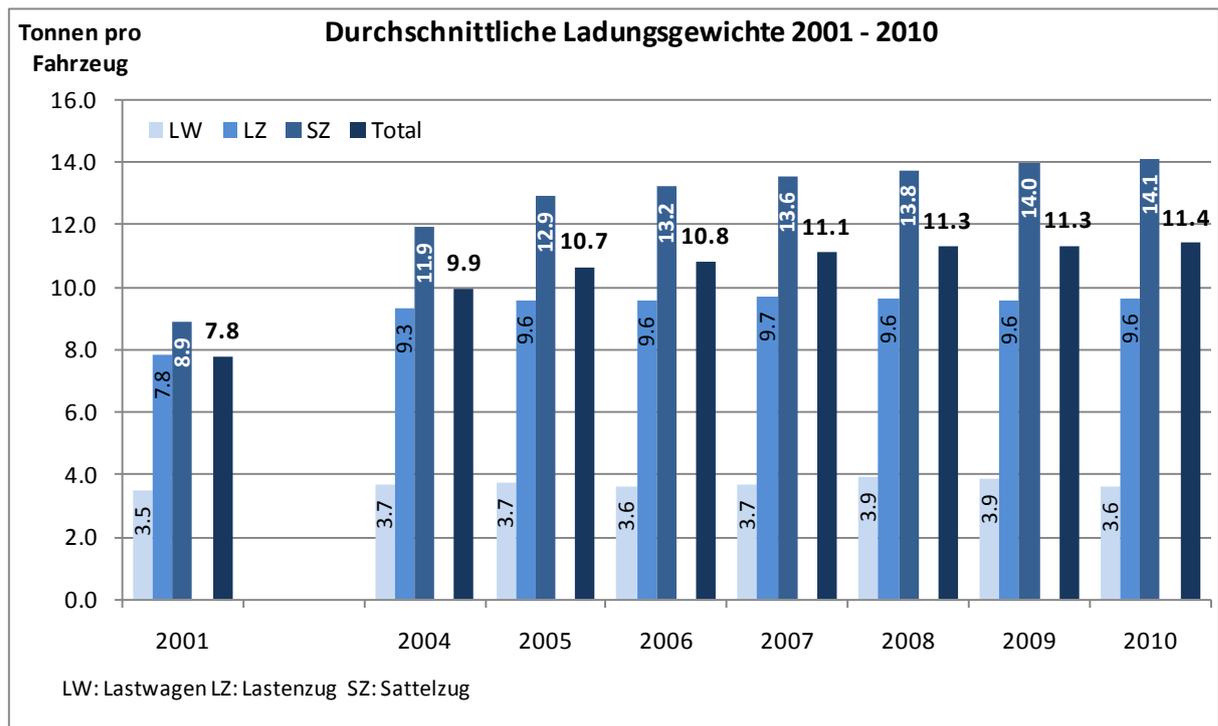


Abbildung 6: Entwicklung der durchschnittlichen Ladungsgewichte 2001-2010

Lieferwagen

Es war vermutet worden, dass die Einführung der LSVA im Jahr 2001 eine Verlagerung von Transporten mit schweren Güterfahrzeugen zu Lieferwagen bewirken könnte. Deshalb werden (leider erst ab 2001) die Lieferwagen mit Doppelbereifung oder Doppelachsen bei der manuellen Stichprobenzählung erfasst.

Auch die Lieferwagen mit Doppelbereifung oder Doppelachsen nahmen im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr deutlich ab (-16 %) und verzeichneten 2010 wieder eine Zunahme von +10 %. Gegenüber dem Jahr 2001 nahm die Zahl dieser Fahrzeugkategorie um -25 % ab. Ihr Anteil am gesamten Güterverkehr (schwere Güterfahrzeuge und diese Kategorie von Lieferwagen) beträgt seit 2001 zwischen 3.6 % und 4.6 %, im Berichtsjahr 3.9 %. Seit 2001 wurde im alpenquerenden Verkehr keine Verlagerung von schweren Güterfahrzeugen zu Lieferwagen festgestellt.

Ausserordentliche Ereignisse Strassengüterverkehr

In der Berichtsperiode 2009 bis 2010 waren vergleichsweise selten ausserordentliche Ereignisse im Strassengüterverkehr zu verzeichnen. Im Jahr 2009 wurde an insgesamt 7 Tage die Phase Rot ausgesprochen, der Grund waren jeweils starke Schneefälle im Alpenraum. Hinzu kamen noch einzelne Tag, an denen ebenfalls aufgrund von Witterungseinflüssen oder Felsstürzen einzelne Übergänge für maximal einen Tag gesperrt wurden.

Im Jahr 2010 wurde die Phase Rot nie ausgesprochen, es kam auf verschiedenen Achsen aufgrund von Witterungseinflüssen, Steinschlag und Unfällen jedoch zu stundenweisen Sperrungen. Der Simplonpass war ausserdem im 1. Halbjahr 2010 stark durch eine Baustelle beeinträchtigt.

2.1.2 Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Der alpenquerende Güterverkehr verzeichnete in der Berichtsperiode 2008-2010 einen Rückgang um -5.2 %. Die Entwicklung war stark geprägt durch die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise, die sich ab dem 3. Quartal 2008 und besonders im Jahr 2009 auswirkte. Insgesamt ging der Schienengüterverkehr im Jahr 2009 um -17.9 % zurück und stieg im Jahr 2010 wieder um +15.4 % an, womit nahezu wieder das Vorkrisen-Niveau erreicht wurde.

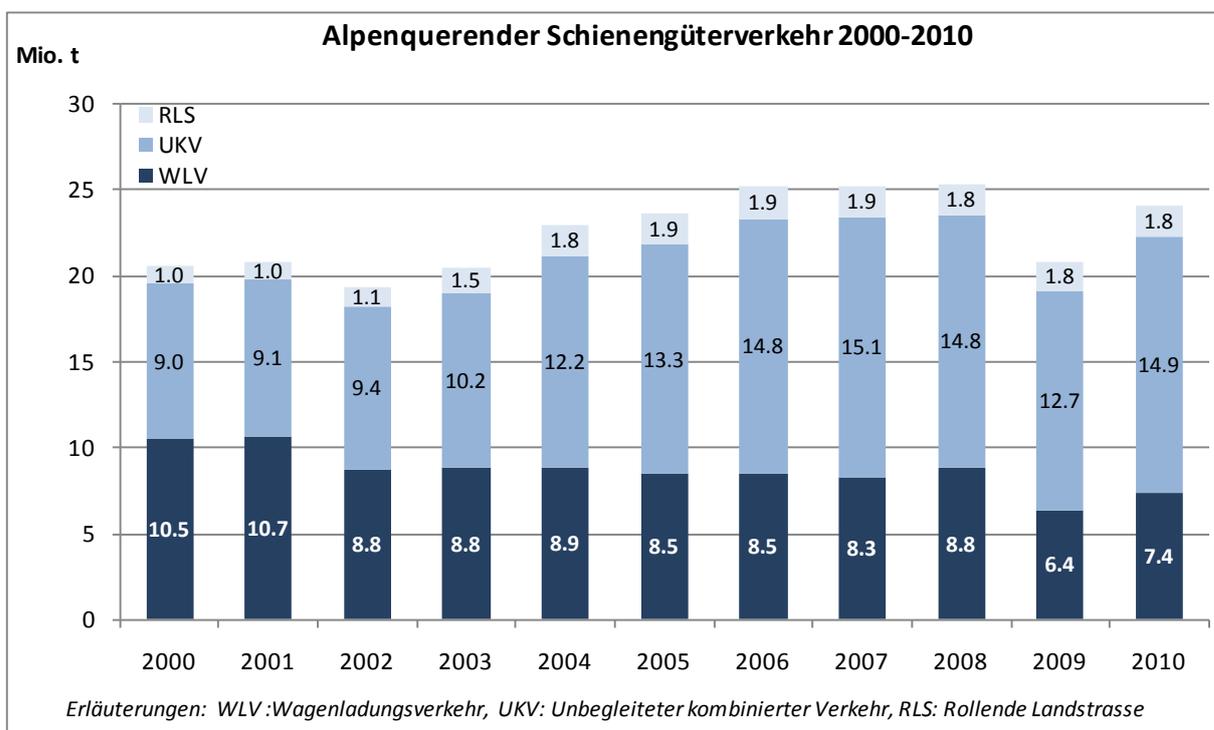


Abbildung 7: Entwicklung alpenquerender Schienengüterverkehr 2000-2010 in Mio. Netto-netto Tonnen³.

³ Netto-netto Tonnen: transportierte Gütergewichte ohne das Gewicht der Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) bzw. ohne das Gewicht der LKW, Anhänger und Sattelaufleger bei der rollenden Landstrasse.

Entwicklung der Verkehrsarten WLV, UKV und Rola

In der Berichtsperiode hat sich der Anteil des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) zulasten des Wagenladungsverkehrs (WLV) um 4 Prozentpunkte auf 62 % erhöht. Der Wagenladungsverkehr hat zum Ende der Berichtsperiode noch einen Anteil von 31 %. Damit hat sich der Abwärtstrend beim Wagenladungsverkehr weiter fortgesetzt. Der Anteil der Rollenden Landstrasse blieb dagegen bei ca. 7 % - 8 % in etwa konstant.

Anteile an Netto-netto-t in %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Wagenladungsverkehr	51%	51%	45%	43%	39%	36%	34%	33%	35%	31%	31%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	44%	44%	49%	50%	53%	56%	59%	60%	58%	61%	62%
Rollende Landstrasse	5%	5%	6%	7%	8%	8%	7%	7%	7%	8%	7%

Tabelle 4: Anteile der Verkehrsarten WLV, UKV und Rola am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz 2000-2010.

Schiene: Transit- und Binnen-/Import-Exportverkehr

Der Anteil des Transitverkehrs ist beim alpenquerenden Schienengüterverkehr deutlich höher als beim alpenquerenden Strassengüterverkehr. Im Jahr 2010 lag der Transitanteil auf der Schiene bei 88.5 % und dabei leicht höher als 2008. Im Jahr der Wirtschafts- und Finanzkrise 2009 ist der Anteil des Transitgüterverkehrs zwischenzeitlich auf 86.4 % abgesunken.

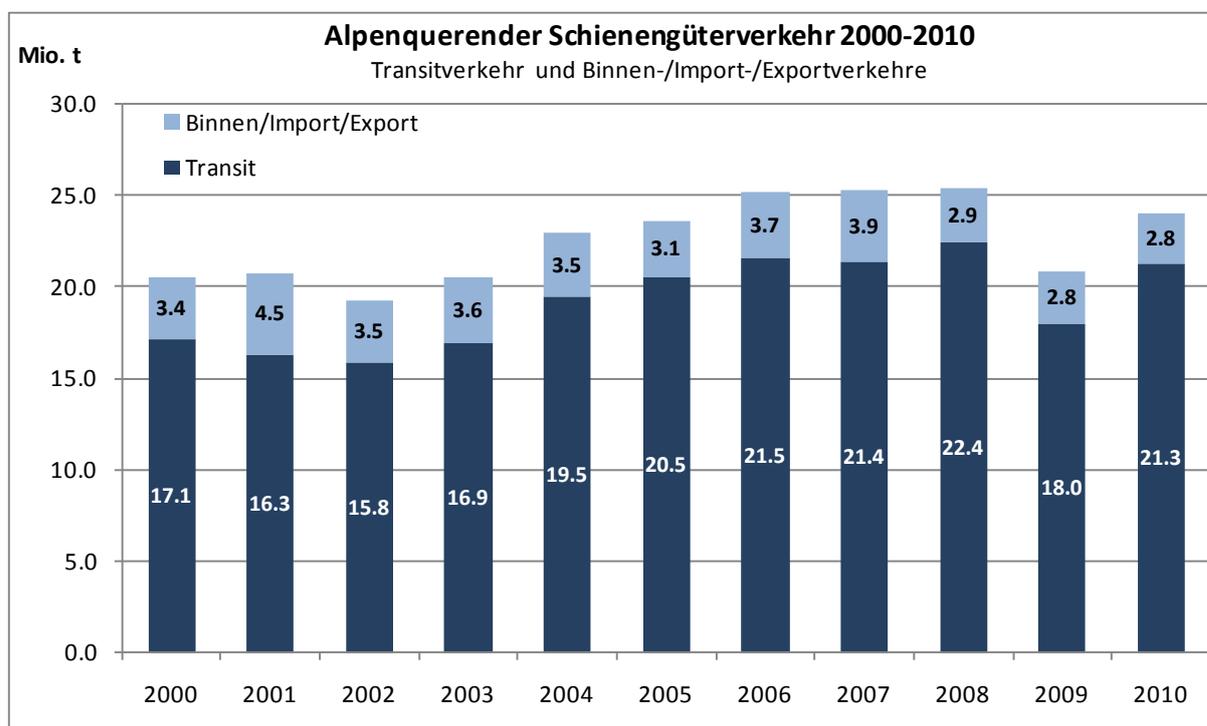


Abbildung 8: Entwicklung alpenquerender Schienengüterverkehr 2000-2010 nach Binnen-/Import-/Export- und Transitverkehr.

Anteile in %	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transit	83.3%	78.6%	82.1%	82.5%	84.9%	86.8%	85.5%	84.7%	88.4%	86.4%	88.5%
Binnen/Import/Export	16.7%	21.4%	17.9%	17.5%	15.1%	13.2%	14.5%	15.3%	11.6%	13.6%	11.5%

Tabelle 5: Anteile des Binnen-/Import-/Export- und Transitverkehrs am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz 2000-2010.

Achsenbetrachtung Schiene

In der Berichtsperiode sind die Anteile der beiden schweizerischen Nord-Süd-Schienenachsen vergleichsweise stabil gewesen, auch wenn im Jahr der Finanzkrise 2009 aufgrund infrastruktureller Engpässe auf der Gotthard-Achse zwischenzeitlich der Anteil des Gotthards auf bisher noch nie beobachtete 56 % zurückging. Im Jahr 2010 erhöhte sich dann der Anteil des Gotthards wieder auf 60 %. Auf der Simplon-Achse werden 40 % der Güter transportiert.

	Mio. t	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gotthard		16.8	16.0	15.6	16.2	15.6	15.5	11.6	14.4
- davon WLV		6.9	5.8	5.4	5.2	5.0	5.5	3.8	4.7
- davon UKV		8.9	9.7	9.7	10.6	10.2	9.7	7.6	9.5
- davon RLS		1.0	0.5	0.4	0.4	0.4	0.3	0.2	0.2
Simplon		3.7	7.0	8.0	9.0	9.7	9.9	9.2	9.6
- davon WLV		3.6	3.0	3.0	3.3	3.3	3.3	2.6	2.6
- davon UKV		0.1	2.6	3.6	4.2	4.9	5.1	5.1	5.4
- davon RLS		0.0	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	1.6	1.6

Tabelle 6: Achsenvergleich des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Werte in Mio. Netto-netto-Tonnen.

Insgesamt resultierte in der Berichtsperiode 2008-2010 auf beiden Achsen ein Rückgang. Während der Rückgang auf der Simplon-Achse mit -2.8 % moderat ist, verzeichnete der Gotthard einen wesentlich deutlicheren Rückgang um insgesamt -6.7 %. Diese Veränderungsdaten setzen sich aus zwei komplett unterschiedlichen Jahresentwicklungen zusammen. Im Jahr 2009 ging der Verkehr auf dem Gotthard um über -25 % zurück, während der Rückgang am Simplon nur -6.6 % betrug. Im Folgejahr 2010 stieg das Transportaufkommen am Gotthard wieder um +24.5 %, während am Simplon lediglich ein geringes Wachstum von +4.0 % resultierte. Grund für diese Entwicklung war u.a. auch die Beseitigung von Kapazitätseinschränkungen auf der Gotthard-Achse und die Rückverlagerung von über den Simplon umgeleiteten Transportrelationen zurück auf den Gotthard.

2.1.3 Entwicklung der Gesamtgütermengen durch die Schweizer Alpen

Die auf Strasse und Schiene durch die Schweizer Alpen transportierte Gütermenge hat in der Berichtsperiode 2008-2010 39.8 Mio. Tonnen auf 38.4 Mio. Tonnen oder -3.4 % abgenommen. Diese Gesamtentwicklung setzt sich zusammen aus einem dramatischen Rückgang im Jahr 2009 (-14.0 %) und einem deutlichen Anstieg von +12.2 % im Jahr 2010. Damit hat das gesamte alpenquerende Gütervolumen im Jahr 2010 nahezu wieder den Stand wie vor der Finanzkrise erreicht.

Gütermengen auf Strasse und Schiene

	in Mio. t	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08->09	2009	09->10	2010
Strasse		8.9	10.8	10.7	11.4	12.5	12.8	12.8	14.0	14.4	-7.1%	13.4	+7.3%	14.3
Kombinierter Verkehr		10.1	10.1	10.5	11.7	14.1	15.2	16.7	17.0	16.6	-12.8%	14.4	+15.3%	16.7
Wagenladungsverkehr		10.5	10.7	8.8	8.8	8.9	8.5	8.5	8.3	8.8	-27.4%	6.4	+15.7%	7.4
Schiene total		20.6	20.8	19.3	20.5	23.0	23.6	25.2	25.3	25.4	-17.9%	20.8	+15.4%	24.0
Total		29.5	31.5	30.0	32.0	35.4	36.5	38.0	39.3	39.8	-14.0%	34.2	+12.2%	38.4

Tabelle 7: Transportierte Gütermengen über die Schweizer Alpenübergänge in Mio. Netto-netto-Tonnen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung des alpenquerenden Gesamtaufkommens seit 1984. Es fällt auf, dass der Rückgang von 2009 sowohl prozentual wie auch absolut den bisher stärksten Einbruch im alpenquerenden Güterverkehr darstellt.

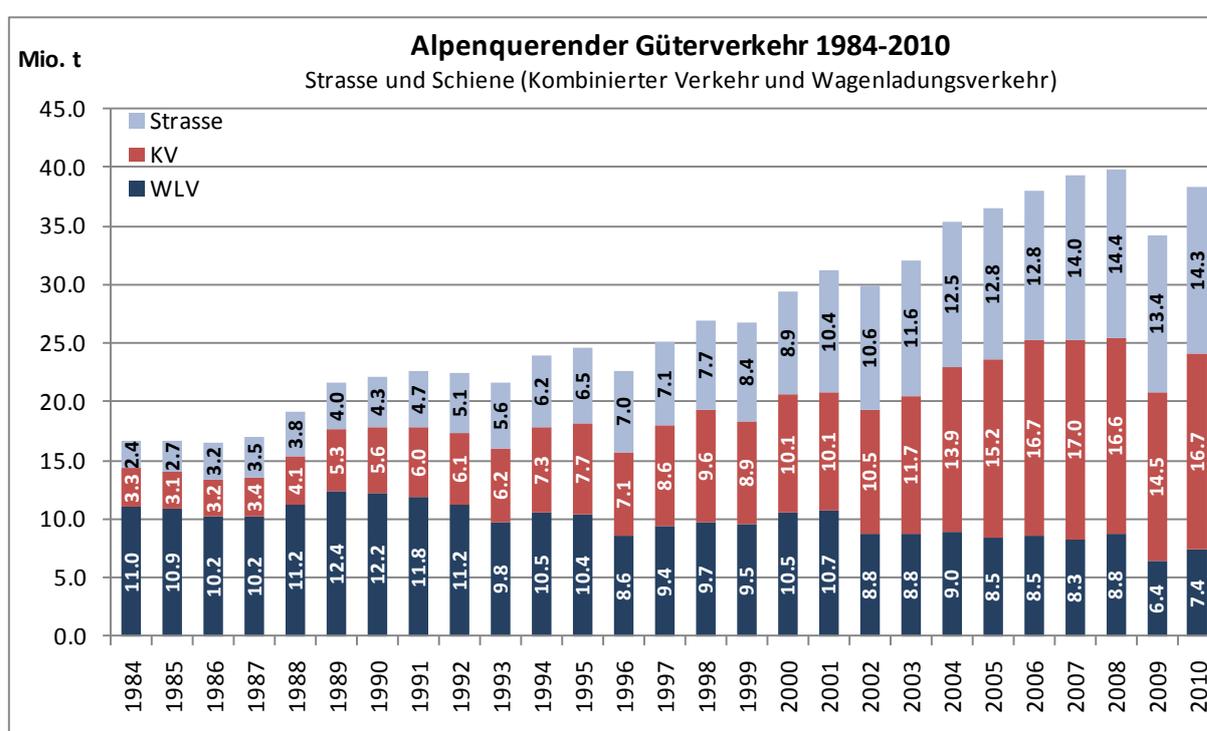


Abbildung 9: Transportierte Gütermengen über die Schweizer Alpenübergänge 1984-2010 in Mio. Netto-netto-Tonnen.

Modalsplit

Der Anteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr liegt per Ende 2010 bei 62.6 % und damit 1.2 Prozentpunkte tiefer als 2008. Im Jahr 2009 sank der Modalsplit zwischenzeitlich bis auf 60.9 % ab. Es zeigte sich, dass der Schienengüterverkehr in weit stärkerem Ausmass von der Finanzkrise betroffen war als der Strassengüterverkehr. Seither hat sich der Modalsplit der Bahn wieder um 1.7 Prozentpunkte erhöht.

in Mio. t	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Strasse	30.2%	34.1%	35.6%	35.8%	35.2%	35.2%	33.7%	35.7%	36.2%	39.1%	37.4%
Kombinierter Verkehr	34.2%	32.1%	35.2%	36.7%	39.7%	41.6%	43.9%	43.2%	41.7%	42.2%	43.4%
Wagenladungsverkehr	35.6%	33.8%	29.3%	27.5%	25.1%	23.3%	22.4%	21.0%	22.1%	18.7%	19.3%
Schiene total	69.8%	65.9%	64.4%	64.2%	64.8%	64.8%	66.3%	64.3%	63.8%	60.9%	62.6%

Tabelle 8: Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr 2000 -2010

Die nachfolgende Abbildung zeigt die langjährige Entwicklung des Modalsplits zwischen 1984 und 2010:

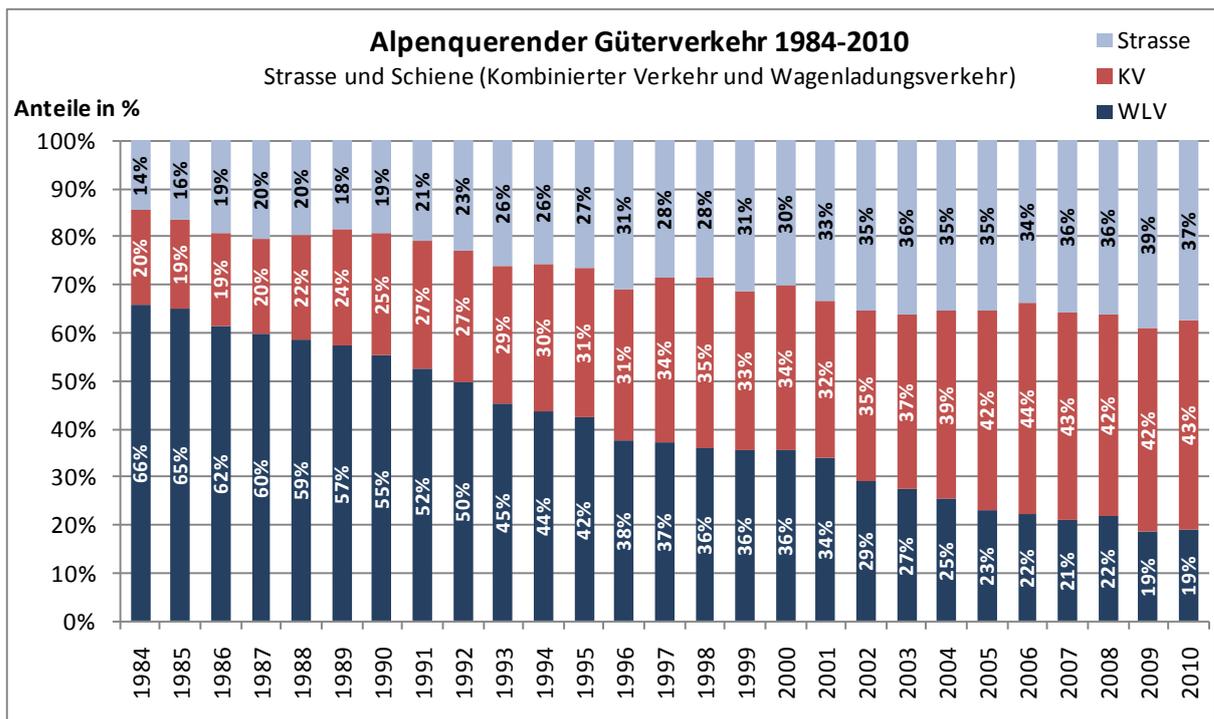


Abbildung 10: Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz 1984-2010 in %.

Internationaler Vergleich

Im Vergleich zu Frankreich und Österreich weist die Schweiz mit 62.6 % im Jahr 2010 weiterhin einen sehr hohen Schienenanteil im alpenquerenden Güterverkehr auf. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsentwicklung 1980-2010 für den Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus (F) und Brenner (A)⁴:

⁴ Der sog. Innere Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus in Frankreich und dem Brenner in Österreich wird auch als Alpenbogen A bezeichnet (z.B. in der Alpinfo Publikation des BAV).

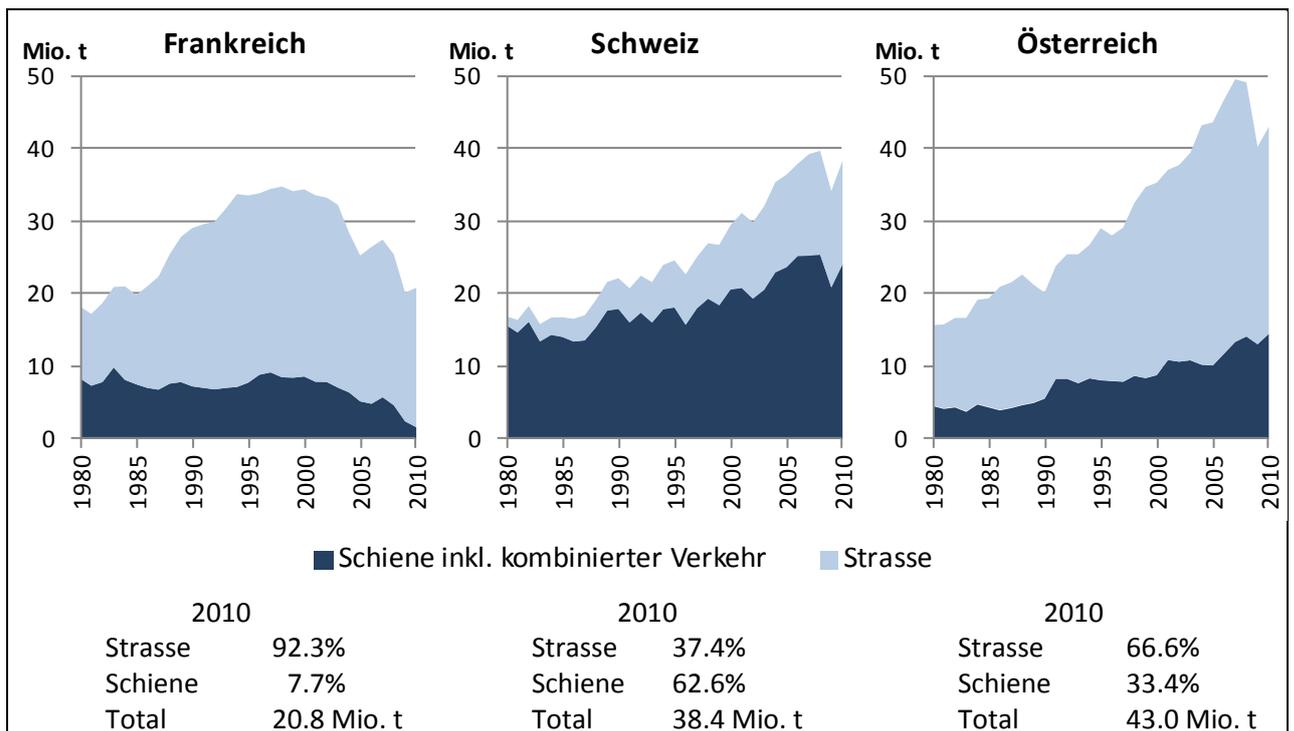


Abbildung 11: Alpenquerender Güterverkehr 1980-2010 im sog. inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus (F) und Brenner (A).

Im inneren Alpenbogen wurden im Jahr 2010 auf Strasse und Schiene insgesamt 102.2 Mio. Tonnen Güter transportiert. Im Vergleich zum ersten Jahr der Erhebung 1980 ist dies ein Wachstum von +101.2 %, im Vergleich zum Vorjahr 2009 entspricht dies einem Anstieg von +8.0 %. Der Schienenanteil im gesamten alpenquerenden Verkehr beträgt 39.2 % oder knapp einen Prozentpunkt mehr als 2009. Die Schienenanteile in den Ländern variieren beträchtlich: während in Frankreich der Schienenanteil im Jahr 2010 nochmals deutlich auf nur mehr 7.7 %⁵ zurückging, verbesserte sich der Anteil in Österreich leicht auf 33.4 %. Der Schienenanteil in der Schweiz ist dem gegenüber mit 62.6 % fast doppelt so hoch wie in Österreich.

2.2 Verkehrsentwicklung 2011: Entwicklung des alpenquerenden Verkehrs nach der Konjunkturkrise

2.2.1 Gesamtübersicht alpenquerender Güterverkehr im 1. Semester 2011

Wie bereits 2010 steht insbesondere auch das Jahr 2011 im Zeichen einer deutlichen Erholung von der Finanz- und Wirtschaftskrise des Jahres 2009. Im ersten Semester 2011 wuchs der alpenquerende Güterverkehr durch die Schweiz um knapp +10 %, wobei das Wachstum im Schienengüterverkehr mit +12.7 % mehr als doppelt so hoch war wie dasjenige des Strassengüterverkehrs (+5.3 %). Insbe-

⁵ In Frankreich werden die Daten zum alpenquerenden Schienengüterverkehr derzeit überprüft. Vermutlich fehlen in der bisherigen Statistik Daten von neuen Anbietern im Schienengüterverkehr.

sondere der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) mit einem Wachstum von +13.9 % aber auch der Wagenladungsverkehr mit +12.4 % trugen zu diesem starken Anstieg an.

Anzahl (in 1'000, schwere) Güterfahrzeuge	2011				2010 1. Semester Total	2011 1. Semester Total	
	1. Quartal		2. Quartal				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	(+/-)		
CH (Total)	311	+4.1%	336	+4.4%	621	647	+4.3%
Gotthard	237	+1.8%	244	+0.7%	475	481	+1.2%
San Bernardino	45	+14.4%	53	+7.9%	89	98	+10.8%
Simplon	15	-1.7%	24	+27.5%	34	39	+14.3%
Gr. St. Bernhard	14	+25.0%	15	+27.6%	23	29	+26.3%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	272	+5.1%	286	+5.2%	530	557	+5.2%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	431	+5.7%	448	+5.7%	831	879	+5.7%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Nettotonnen)	2011				2010 1. Semester Total	2011 1. Semester Total	
	1. Quartal		2. Quartal				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	(+/-)		
Total CH Strasse und Schiene	10'229	+12.6%	10'716	+7.5%	19'053	20'945	+9.9%
Strasse CH	3'643	+5.3%	3'871	+5.4%	7'133	7'513	+5.3%
Schiene CH	6'586	+17.0%	6'846	+8.8%	11'919	13'432	+12.7%
WLV Gotthard	1'324	+18.7%	1'357	+9.4%	2'356	2'681	+13.8%
WLV Simplon	731	+13.8%	774	+6.7%	1'368	1'505	+10.0%
WLV Total	2'055	+16.9%	2'131	+8.4%	3'724	4'187	+12.4%
UKV Gotthard	2'244	+13.4%	2'306	-0.7%	4'302	4'550	+5.8%
UKV Simplon	1'807	+24.8%	1'939	+26.7%	2'978	3'746	+25.8%
UKV Total	4'051	+18.2%	4'245	+10.2%	7'280	8'296	+13.9%
RLS Gotthard	49	+4.7%	49	+2.1%	94	98	+3.4%
RLS Simplon	431	+8.8%	421	-0.9%	820	852	+3.8%
RLS Total	480	+8.4%	469	-0.6%	915	949	+3.8%

Legende: schwere Güterfahrzeuge = Güterfahrzeuge > 3.5 t

(+/-) = prozentuale Abweichung gegenüber der entsprechenden Vorjahresperiode

Tabelle 9: Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs auf Strasse und Schiene im 1. Semester 2011.

2.2.2 Alpenquerender Strassengüterverkehr im 1. Semester 2011

Im ersten Semester 2011 ist ein deutliches Wachstum der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge zu verzeichnen. Im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode führen +4.3 % mehr schwere Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen. Mit 647'000 Fahrten liegt die Fahrtenzahl ca. 26'000 Fahrten über dem Vorjahresniveau und damit wieder ungefähr auf dem Niveau der Jahre 2007 und 2008. Seit Juni 2011 ist das Fahrtenaufkommen im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Kumuliert liegt das Fahrtenaufkommen zwischen Juli 2011 und Oktober 2011 um 3.9% tiefer als in der Vorjahresperiode. Hier zeigen sich deutlich die Folgen der Konjunkturabkühlung in den europäischen Nachbarländern. Kumuliert ist das Fahrtenaufkommen in den ersten 10 Monaten 2011 nur noch 1.1% höher als im Vorjahr. Für das Jahr 2011 ist daher mit einer Gesamtzahl von etwa 1.25 – 1.27 Mio. alpenquerender Fahrten zu rechnen, dies entspricht weitgehend den alpenquerenden Fahrten des Vorjahrs. Das Zwischenziel gemäss Art. 3 Abs. 4 GVVG wird damit eindeutig verfehlt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die voraussichtliche Gesamtentwicklung für das laufende Jahr 2011 als Ergebnis einer gleitenden Extrapolation der Verkehrszahlen des 1. Halbjahrs 2011:

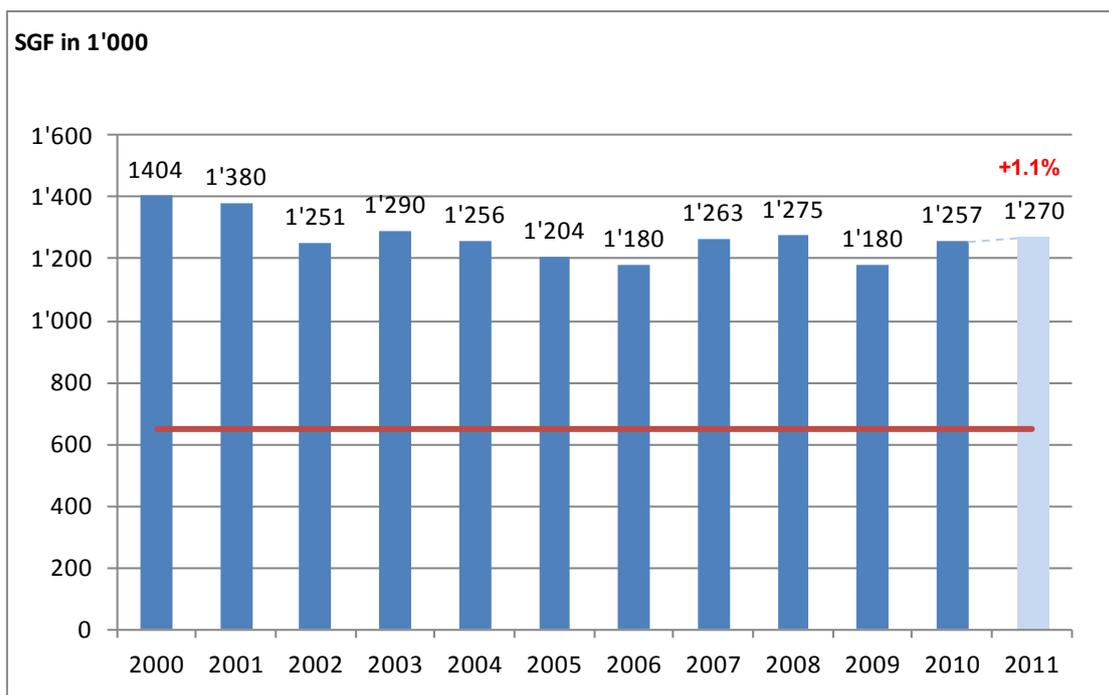


Abbildung 12: Prognose Entwicklung alpenquerender Strassengüterverkehr für das Jahr 2011.

2.2.3 Alpenquerender Schienengüterverkehr im 1. Semester 2011

Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist im 1. Semester 2011 um +12.7 % gestiegen. Im Vergleich zum 2. Semester 2010 hat sich das Wachstum zwar leicht abgeschwächt (2. Semester 2010 +14.3 %), absolut wurden mit 13.4 Mio. Tonnen jedoch 1.3 Mio. Tonnen mehr Güter auf der Schiene transportiert als im 2. Semester 2010. Gesamthaft liegt das Transportaufkommen auf der Schiene nun nahezu auf dem Niveau des 1. Semesters 2008 und damit auf dem Niveau vor der Konjunkturkrise 2009. Dies entspricht dem zweithöchsten je auf der Schiene alpenquerend registrierten Transportaufkommen in einem 1. Semester. Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Schienengüterverkehrs auch im zweiten Halbjahr 2011 positiv verlaufen wird. Auch für die Schiene werden die Wachstumsraten geringer ausfallen als im ersten Semester, da die Konsolidierung auf der Schiene bereits seit 1 ½ Jahren andauert. In der Summe ist für das Jahr 2011 von einer nochmaligen leichten Verschiebung des Modal Splits zugunsten der Schiene auszugehen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt das Resultat der gleitenden Hochrechnung im Schienengüterverkehr für das Jahr 2011 im Vergleich zum Zeitraum 2000 - 2010:

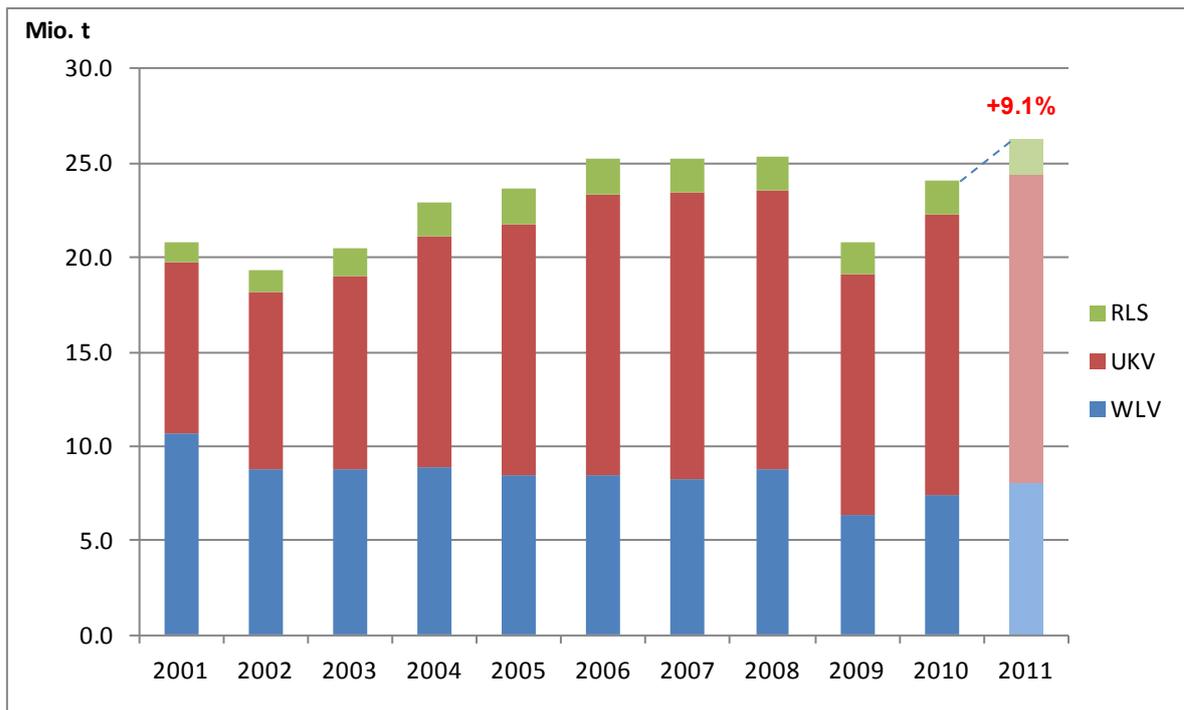


Abbildung 13: Prognose Entwicklung alpenquerender Schienengüterverkehr für das Jahr 2011.

2.2.4 Modalsplit im 1. Semester 2011

Der Modalsplit im 1. Semester 2011 verbesserte sich im Vergleich zum 1. Semester 2010 von 62.6 % auf 64.1 %. Insgesamt ist für das Jahr 2011 mit einem nochmaligen Anstieg des Bahnanteils im alpenquerenden Güterverkehr zu rechnen:

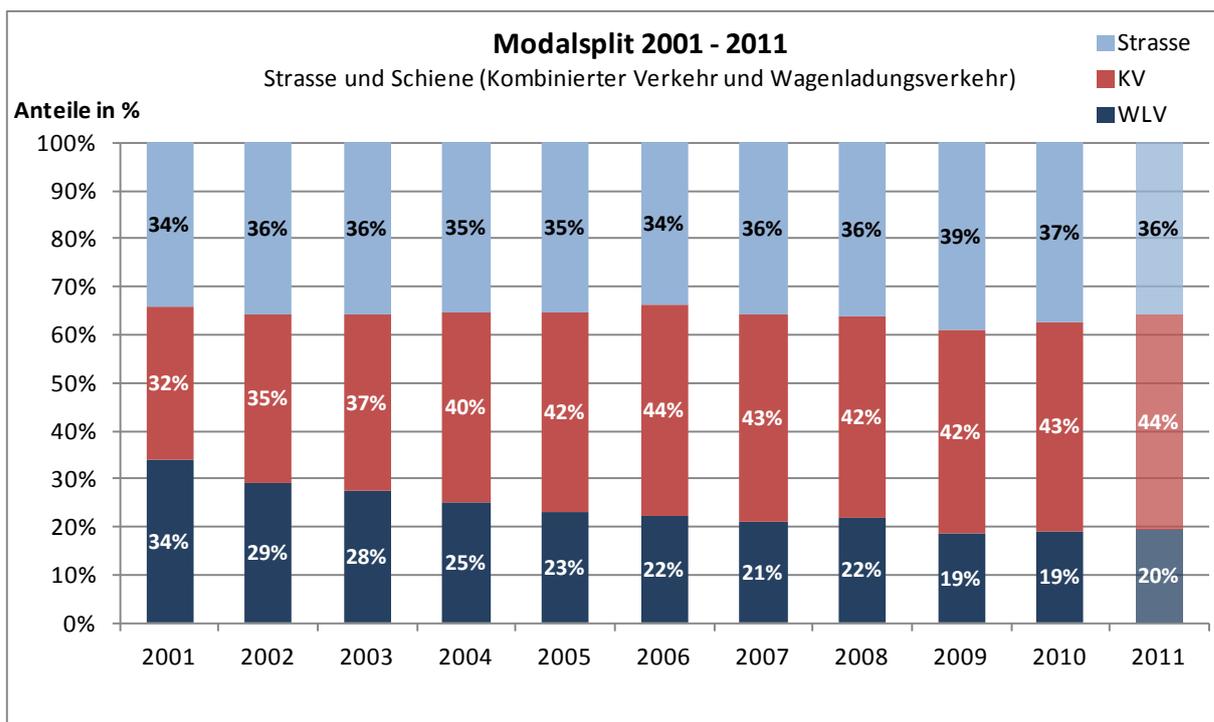


Abbildung 14: Prognose Entwicklung Modalsplit für das Jahr 2011.

2.3 Referenzentwicklung alpenquerender Güterverkehr

2.3.1 Wie hätte sich der alpenquerende Güterverkehr ohne Verlagerungspolitik entwickelt?

Zur Analyse der Auswirkungen der schweizerischen Verlagerungspolitik auf den alpenquerenden Güterverkehr genügt die ausschliessliche Betrachtung der beobachteten Entwicklung des alpenquerenden Verkehrs nicht. Vielmehr interessiert die Frage, wie sich der alpenquerende Güterverkehr entwickelt hätte, falls die Schweiz keine Massnahmen ergriffen hätte, insbesondere:

- keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt worden wäre,
- keine Erhöhung der Gewichtslimite für schwere Nutzfahrzeuge (SNF) auf 34/40 t stattgefunden hätte (d.h. weiterhin 28-t-Limite) sowie
- keine flankierenden Massnahmen im Bereich Schiene (Abgeltungen im kombinierten Verkehr, Terminal-/ Anschlussgleisfinanzierungshilfen) und Strasse (z.B. Schwerverkehrskontrollen)

getroffen worden wären.

2.3.2 Resultate Referenzentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr

Eine aktuelle Analyse des Strassengüterverkehrs im alten bzw. neuen Verkehrsregime basierend auf einer Studie des Bundesamts für Raumentwicklung ARE⁶ erbrachte folgende Resultate für die Entwicklung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs durch die Schweiz ohne die verschiedenen Massnahmen und Instrumente der Verlagerungspolitik. Der Fokus der Analyse lag auf den Wirkungen von LSVA und Erhöhung der Gewichtslimite auf die Fahrleistungen im Strassengüterverkehr.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die tatsächliche heute beobachtete Entwicklung im alpenquerenden Strassengüterverkehr zusammen mit der Entwicklung ohne LSVA/40-t-Limite und ohne flankierende Massnahmen:

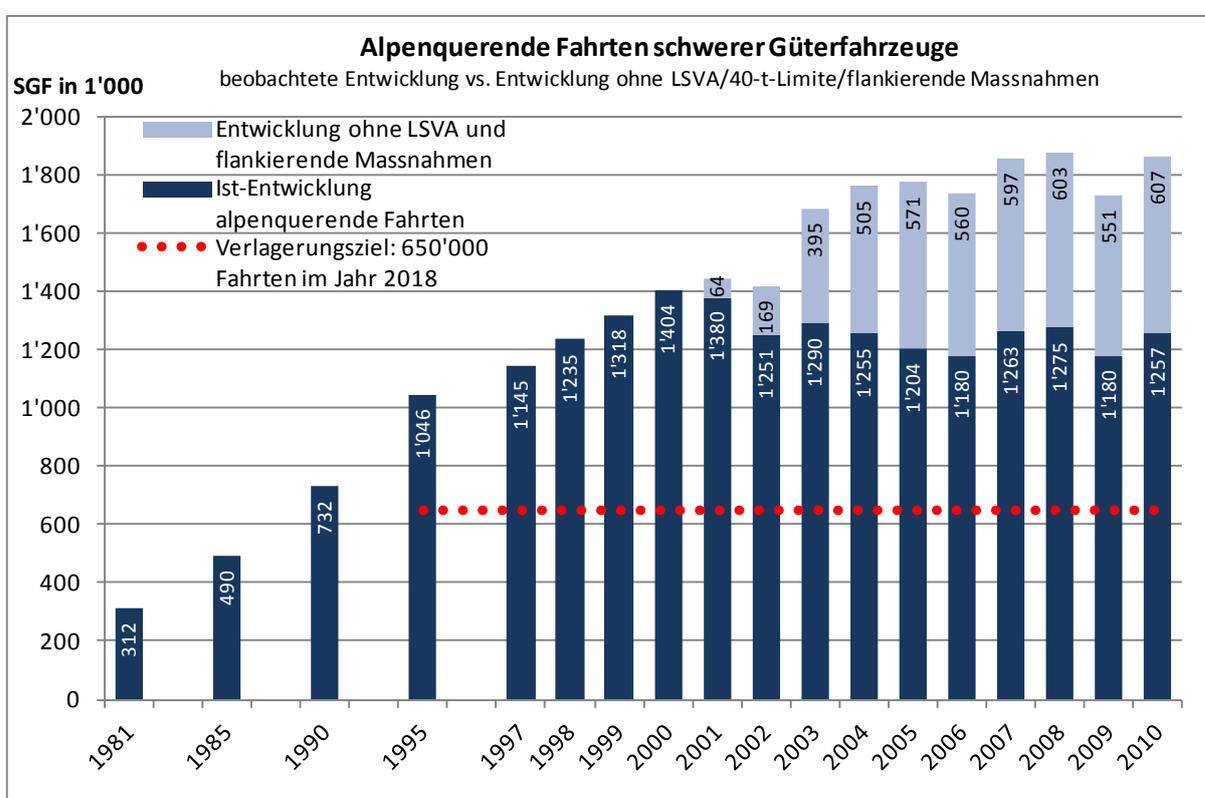


Abbildung 15: Verkehrsentwicklung im alten und neuen Verkehrsregime: Quelle: Ecoplan/Infras 2011, eigene Berechnungen.

Ohne die heute bereits umgesetzten Massnahmen und Instrumente wären in der Berichtsperiode 2008-2010 mindestens 600'000 (oder knapp +50 %) schwere Güterfahrzeuge mehr über die Schweizer Alpenkorridore verkehrt. Hauptgrund für die erreichte Stabilisierung der alpenquerenden Fahrten ist die Erhöhung der Gewichtslimite stufenweise auf 40 Tonnen, die zu einer deutlichen Erhöhung der Produktivität des Strassengüterverkehrs geführt hat. Zusätzlich hat die Einführung der LSVA starke Anreize zur Maximierung der Auslastung und der Vermeidung von Leerfahrten gesetzt (siehe hierzu auch Kapitel 4.3).

⁶Ecoplan/Infras 2011: Strassengüterverkehr in der Schweiz: Entwicklung im alten und neuen Verkehrsregime, Aktualisierung für die Jahre 2005 bis 2009, Schlussbericht, 22. September 2011 zuhanden des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)

2.4 Interpretation der erfassten Verkehrsmengenentwicklung

2.4.1 Allgemeine Interpretation

Die Verkehrsentwicklung in der Berichtsperiode 2009 - 2010 war durch zwei komplett unterschiedliche gesamtwirtschaftliche Trends geprägt. Zunächst führte im Jahr 2009 die Wirtschafts- und Finanzkrise zu einem konjunkturellen Einbruch in Europa, insbesondere auch in den wichtigsten Ziel- und Quell-Regionen des alpenquerenden Güterverkehrs. Dies führte zu einer Reduktion der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge um -7.4 % auf 1.18 Mio. schwere Güterfahrzeuge, dieser Wert lag knapp tiefer als im Jahr 2006 und stellte so den niedrigsten Wert seit 1998 dar. Der Schienengüterverkehr wurde von der Konjunkturkrise ausserordentlich stark betroffen. Mit einem Rückgang des Transportaufkommens um knapp -18 % auf 20.8 Mio. Nettotonnen im Jahr 2009 fällt die Menge nahezu auf das Niveau des Jahres 2003 zurück. Der Schienengüterverkehr ist sowohl absolut als auch prozentual deutlich stärker vom Mengenrückgang betroffen als der Strassengüterverkehr. Im Unterschied zum Strassengüterverkehr haben im Schienengüterverkehr internationale Verkehre mit dem Transport von Investitionsgütern, Halbfertigerzeugnissen (z.B. chemische Zwischenprodukte oder Stahl) und Fertigprodukten (z.B. Automobile) einen hohen Anteil. Diese Gütergruppen waren vom Nachfragerückgang 2009 am stärksten betroffen und wurden daher deutlich weniger transportiert. Dagegen ist der Transportanteil der Schiene bei Konsumgütern der Grundversorgung gering. In diesem Segment, welches vor allem auch im Binnenverkehr transportiert wird, war jedoch ein deutlich geringerer Rückgang zu verzeichnen.

Das Jahr 2010 wiederum war von einer weltweiten konjunkturellen Erholung geprägt, was sich wiederum in teils hohen Wachstumsraten im alpenquerenden Güterverkehr niederschlug. Nach den grösseren Verlusten im Jahr 2009 erzielte der Schienengüterverkehr im Jahr 2010 mit +15.4 % deutliche höhere Wachstumsraten als der Strassengüterverkehr (+6.5 % Anzahl schwere Güterfahrzeuge, +7.3 % Netto-Tonnen). Hierdurch konnte ein beträchtlicher Teil der Verluste des Jahres 2009 im Schienenverkehr wieder kompensiert werden.

Die nachfolgenden Abschnitte diskutieren die wichtigsten Einflussfaktoren auf die Entwicklung des alpenquerenden Verkehrs in der Berichtsperiode.

2.4.2 Konjunkturelle Entwicklung

Die Berichtsperiode war von extremen Schwankungen beim Wirtschaftswachstum betroffen. Im Jahr 2009 brach das Wachstum in Europa auf breiter Front ein. In der EU war ein Rückgang des Wirtschaftswachstums um gesamthaft mehr als -4 % zu verzeichnen. In der Schweiz selber war ein vergleichsweise geringer Einbruch von knapp -2 % zu beobachten. In den wichtigsten Quell-Ziel-Regionen im alpenquerenden Güterverkehr Deutschland sowie Italien ging das Brutto-Inlandsprodukt im Jahr 2009 um jeweils mehr als 5 % zurück. Im Folgejahr 2010 fanden alle Länder der Eurozone wie auch die Schweiz zu einem positiven Wachstum zurück.

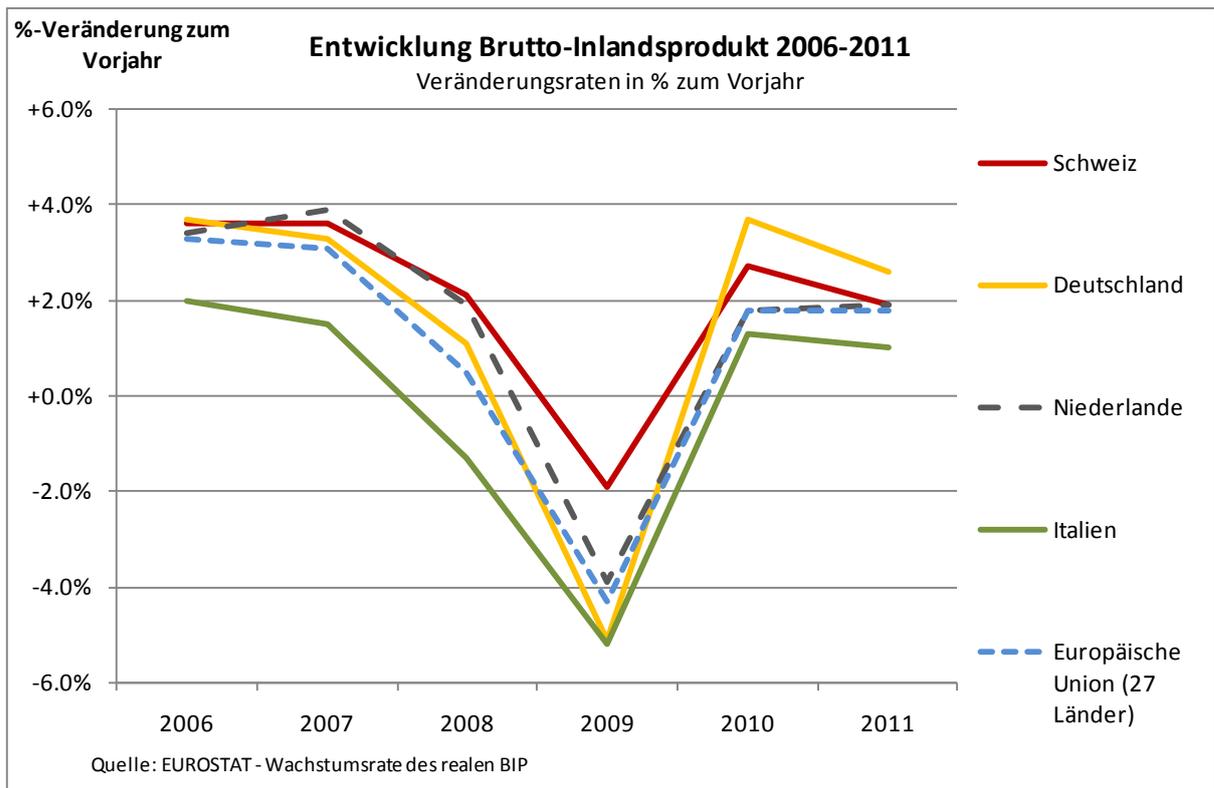


Abbildung 16: Entwicklung des realen Brutto-Inlandprodukts 2006-2011. Dargestellt sind die Veränderungen in % gegenüber dem Vorjahr.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise wirkte sich im Jahr 2009 insbesondere auch auf den Aussenhandel aus, der deutlich stärkere Veränderungsraten zeigt als die Entwicklung des Brutto-Inland-Produkts und als geeigneter Indikator für die Veränderung der Güterverkehrsströme über die Alpen dienen kann. Die nachfolgende Figur zeigt die Veränderungsraten des Aussenhandelsvolumens (wertmässig) für die in Bezug auf den alpenquerenden Güterverkehr wichtigsten EU-Länder, die gesamte EU sowie die Schweiz:

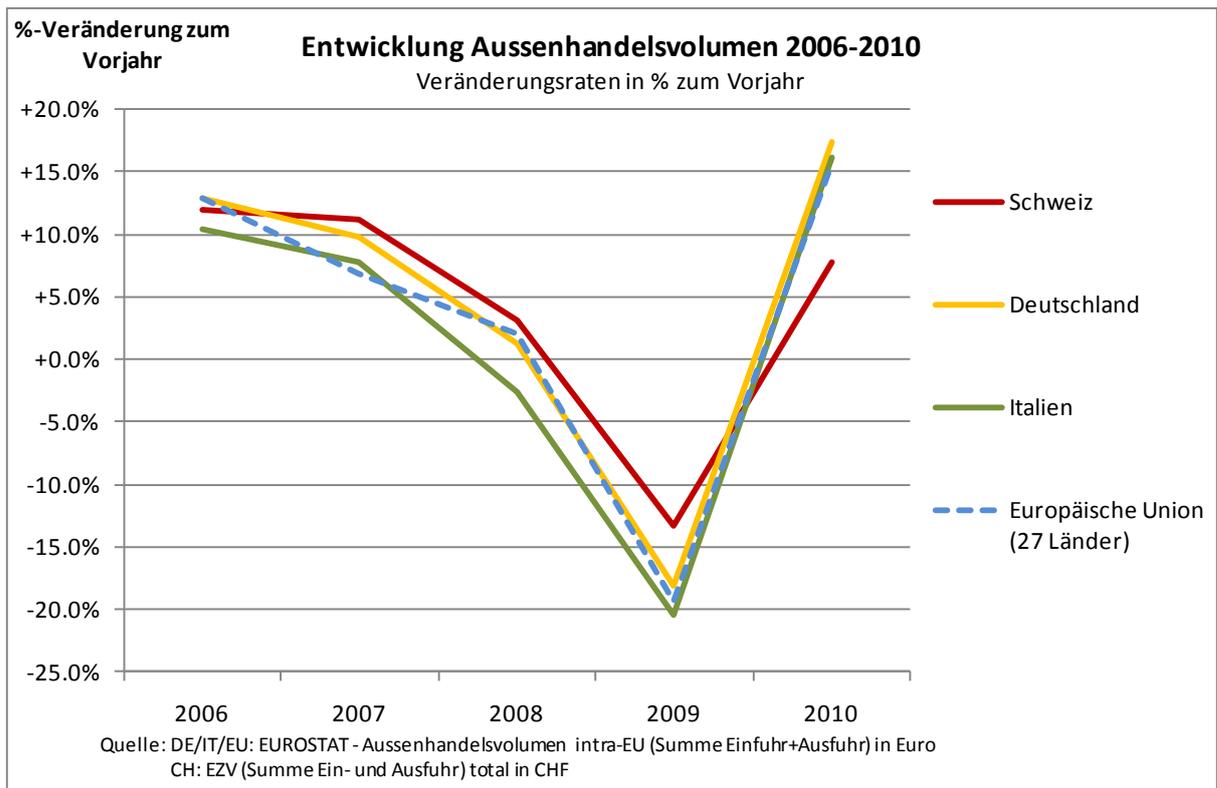


Abbildung 17: Änderungsraten des wertmässigen Aussenhandelsvolumens 2006-2010.

Insgesamt geht das Aussenhandelsvolumen 2009 in der gesamten EU um ca. -19.3 % zurück. Für Italien resultiert ein Rückgang von -20.4 %, für Deutschland ein solcher von -18.1 %. Der Rückgang des Schweizer Aussenhandelsvolumens ist mit -13.3 % noch vergleichsweise moderat. Der gesamte alpenquerende Güterverkehr ging im Jahr 2009 um -14 % zurück und liegt damit im Range der Änderungsraten der Schweiz und der EU. Das im Jahr 2010 beobachtete gesamtmodale Wachstum des alpenquerenden Güterverkehrs von +12.2 % entspricht wiederum ungefähr dem Mittelwert der Änderungsraten des Aussenhandelsvolumens der Schweiz (+7.9 %) sowie der EU (+15.6 %).

2.4.3 Wechselkursentwicklung

Im Berichtszeitraum Juli 2009 – Juni 2011 hat der Euro gegenüber dem Schweizer Franken ca. 20 % an Wert verloren.

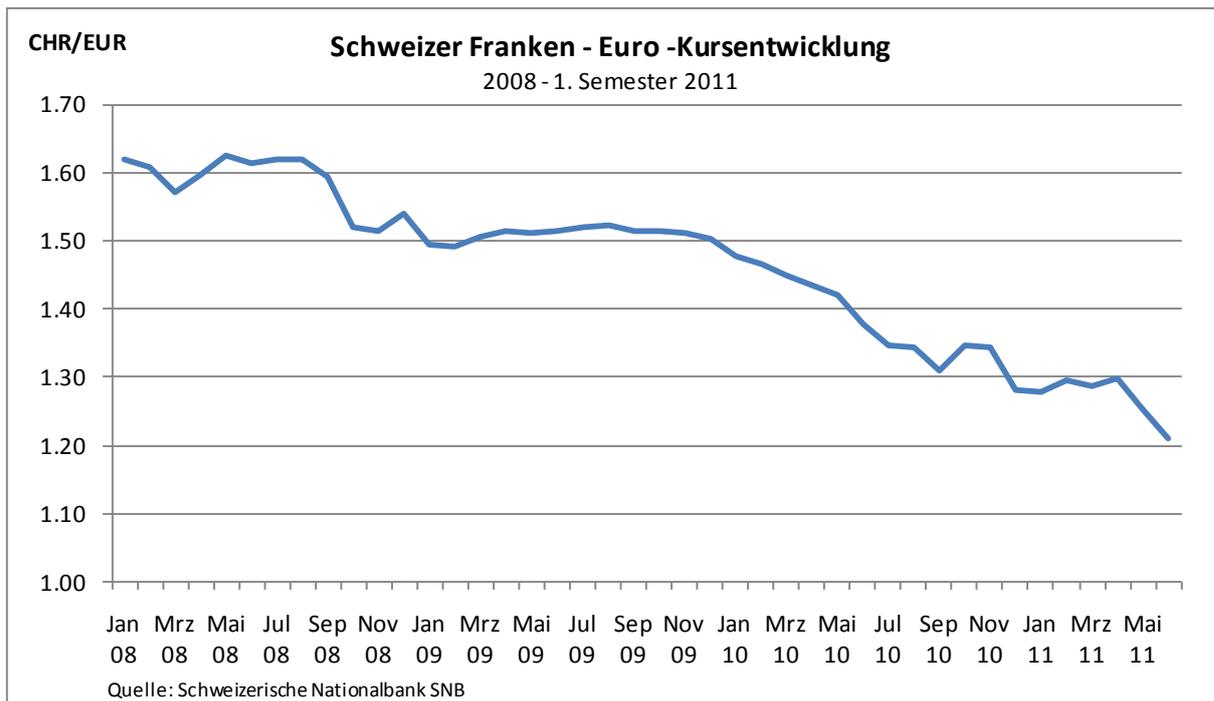


Abbildung 18: Entwicklung Wechselkurs CHF/EUR.

Der im Vergleich zum Euro stärker werdende Franken hat verschiedene, teils gegenläufige Einflüsse auf den alpenquerenden Güterverkehr:

- Verteuerung der Durchfahrt durch die Schweiz für ausländische Fahrzeuge bzw. Transporte, die in Euro kalkuliert und fakturiert wurden (teurere LSVA bzw. höhere Benzinpreise).
- Rückläufige Exporte aus der Schweiz aufgrund der Verteuerung Schweizer Produkte im Euro-raum, im Gegensatz dazu Anstieg der Importe (beides ist nur bedingt für den alpenquerenden Verkehr relevant und betrifft v.a. Importe bzw. Exporte von bzw. nach Italien).

2.4.4 Preisentwicklung im Güterverkehr

Die Preisrelationen zwischen dem Strassen- und Schienengüterverkehr werden vom Bundesamt für Statistik (BFS) seit 2001 kontinuierlich erhoben. Im April 2008 wurden die Erhebungskategorien revidiert und ermöglichen einen Vergleich der Preisentwicklung insbesondere auch für alpenquerende Verkehre. Auffallend ist, dass sich zwischen Oktober 2008 und April 2011 und damit über die gesamte Berichtsperiode hinweg die Preisrelationen nicht zuungunsten des Schienengüterverkehrs verschoben haben, im Gegenteil. Der deutlichste Preisrückgang wurde im Kombinierten Verkehr beobachtet (-8.1 %), auch Ganzzüge verzeichneten in diesem Zeitraum einen Preisrückgang um -3.7 %, während die Preise im Wagenladungsverkehr praktisch stabil bleiben (-0.5 %).

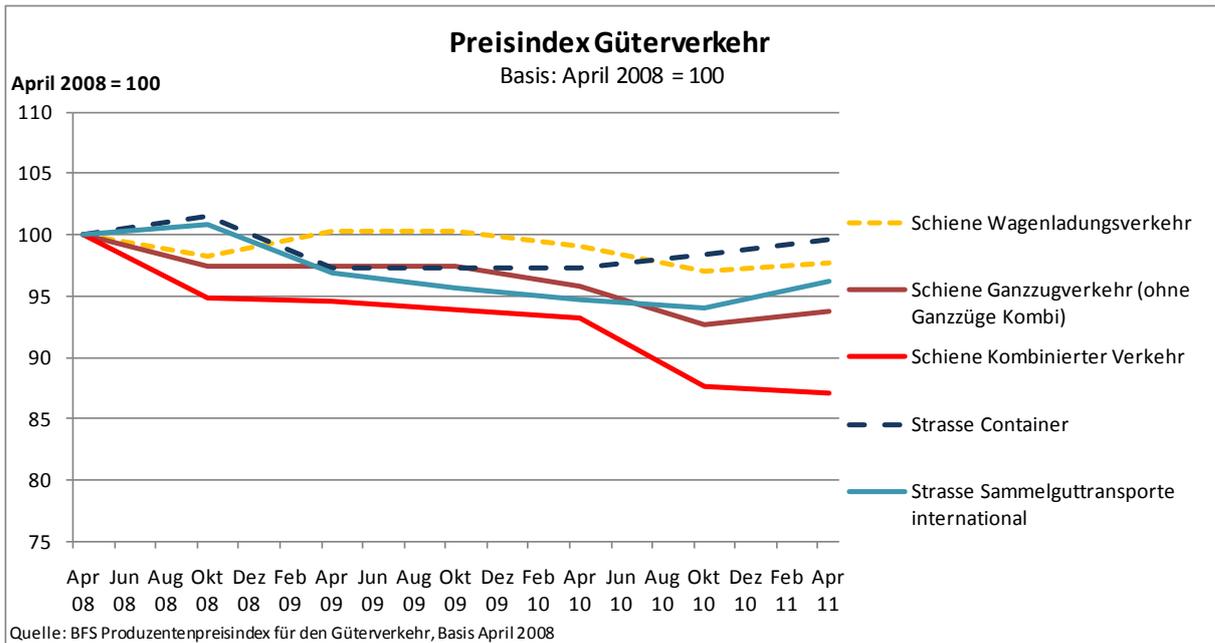


Abbildung 19: Produzentenpreisindex Güterverkehr BFS. April 2008=100.

Im Strassengüterverkehr wurden für internationale Sammelguttransporte, wie sie typisch für den alpenquerenden Verkehr sind, ebenfalls deutliche Preisreduktionen beobachtet (-4.6 %). Eine detailliertere Analyse der Preisentwicklung im Schienengüterverkehr (Abbildung unten) zeigt ebenfalls deutliche Preisreduktionen von -8.0 % für den Transitverkehr sowie -6.7 % für den Import-Export-Verkehr, während der in Schweizer Franken fakturierte Binnenverkehr einen leichten Preisanstieg zu verzeichnen hatte (+2.8 %).

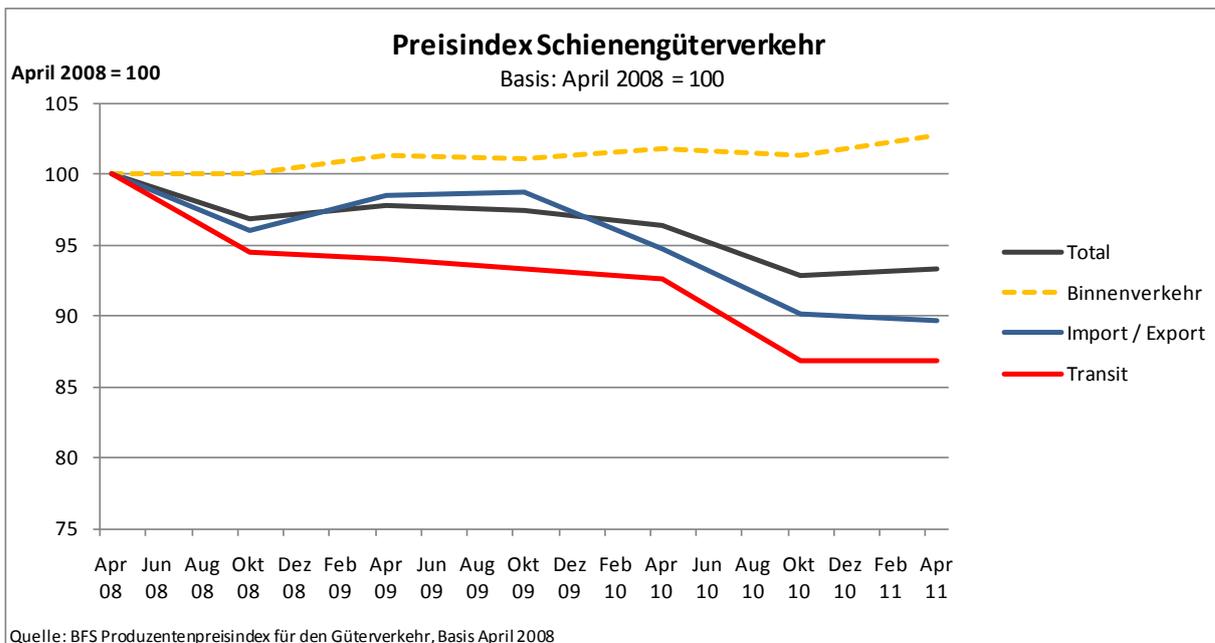


Abbildung 20: Produzentenpreisindex Schienengüterverkehr BFS. April 2008=100.

Einschränkend ist jedoch zu beachten, dass der Preisindex einerseits nur bei inländischen Unternehmen erhoben wird. Im Strassengüterverkehr bilden in der Schweiz zugelassene Fahrzeuge jedoch

einen relativ geringen Anteil im grenzüberschreitenden alpenquerenden Strassengüterverkehr, ihr Anteil beträgt im Transitverkehr weniger als 1 %, beim Import- bzw. Exportverkehr jeweils ca. 35 %. Insofern ist die Aussagekraft des Preisindex in Bezug auf den alpenquerenden Güterverkehr limitiert. Ausserdem basiert der Index im internationalen Verkehr hauptsächlich auf einem in Euro fakturierten Warenkorb. Insofern spiegelt der starke Preisrückgang im internationalen Verkehr sowohl auf der Strasse wie auch der Schiene v.a. auch die Euro/Franken-Kursentwicklung wider. Der Euro hat im Zeitraum Oktober 2008 – April 2011 gegenüber dem Franken um 15 % an Wert verloren, diese Kursveränderung ist deutlich grösser als die Preisänderungen im BFS-Güterverkehrsindex. Ein Grobrechnung unter Einbezug der Euro-Kursentwicklung und unter der vereinfachenden Annahme, dass sämtliche grenzüberschreitenden Verkehre jeweils in Euro fakturiert werden, zeigen ein deutlich anderes Bild bei der Preisentwicklung: im Zeitraum Oktober 2008 – April 2011 erhöhten sich die Preise im kombinierten Verkehr in einer Grössenordnung von +7 % und im Ganzzugsverkehr um +12 %. Im Import-Exportverkehr auf der Schiene sind Preiserhöhungen um +9 % und im Schienentransitverkehr um +7 % zu verzeichnen. Eine ähnliches Bild zeigt die um die Eurokursentwicklung bereinigte Situation im internationalen Sammelgutverkehr auf der Strasse: hier resultiert eine Preiserhöhung im Zeitraum Oktober 2008 - April 2011 von ca. +11 %. Insgesamt dürfte die vereinfachende Grobrechnung die Preiserhöhung im Schweizer Güterverkehr leicht überschätzen, da nicht sämtliche grenzüberschreitende Verkehre in Euro fakturiert werden, aber sie relativieren den Indexverlauf in der Berichtsperiode stark.

Der Preisindex Güterverkehr in Deutschland bestätigt in der Tendenz den um den Eurokurs bereinigten Schweizer Preisindex. Im Zeitraum 4. Quartal 2008 – 1. Quartal 2011 verteuerte sich der EWLV und Ganzzugsverkehr in Deutschland im Schnitt um +5.3 %, KV-Traktionsleistungen blieben in etwa preisstabil und der grenzüberschreitende Verkehr auf der Strasse verzeichnete eine Preisreduktion um -2.2 %. Insgesamt haben sich also die für den alpenquerenden Verkehr massgebenden Preise Strasse vs. KV-Traktionsleistungen in Deutschland leicht zugunsten der Strasse verschoben.

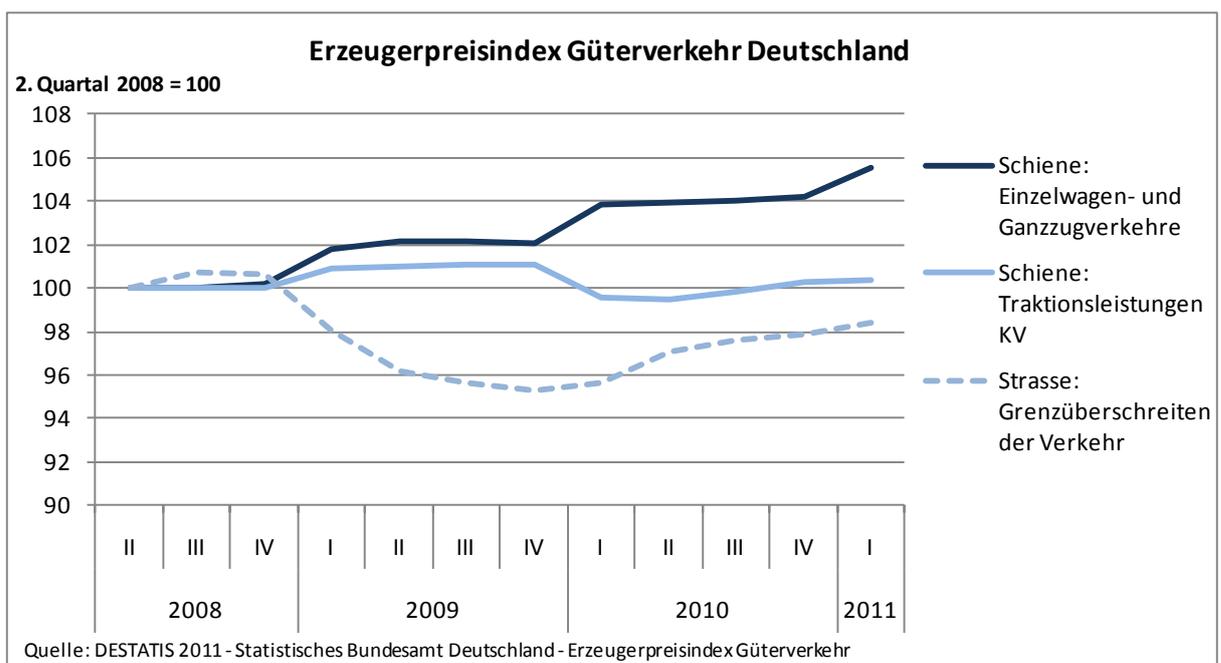


Abbildung 21: Erzeugerpreisindex Güterverkehr. Zur besseren Vergleichbarkeit mit dem Schweizer Index (Indexstand April 2008=100) wurde der Index auf das 2. Quartal 2008 skaliert (Originalindex DESTATIS 2006=100).

LSVA als Preisbestandteil des Strassengüterverkehrs

Die LSVA ist ein wesentlicher Kostenbestandteil im alpenquerenden Güterverkehr. Auf im alpenquerenden Transitverkehr typischen Langstrecken von 800 - 1000 km (z.B. Antwerpen - Novara) macht ihr Anteil an den gesamten Transportkosten zwischen 15 und 20 % aus, auf Kurzstrecken (z.B. Singen-Milano) beträgt ihr Anteil bis über 30 %. Durch den Euro/Franken-Kurs-Verfall während der Berichtsperiode erhöhten sich für alpenquerende Transittfahrten die LSVA-Kosten für in Euro fakturierte Fahrten um ca. +17 % (absolut für eine Transittfahrt zwischen 33 - 35 €). Dies hat auch Auswirkungen auf die Veränderungen der Gesamtkosten. Diese erhöhen sich auf Langstrecken um +2.5 bis +3.5 % und auf Kurzstrecken bis zu +5 %.

Der Einfluss der LSVA-Verteuerung für ausländische Fahrzeuge sowie auf in Euro fakturierte Transporte auf den alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz hat, ist nicht klar von anderen Effekten abgrenzbar. Auf Relationen, die eine Alternativroute durch Österreich bzw. Frankreich mit relativ geringer Mehrdistanz (<5 %) aufweisen, könnte die für Ausländer erhöhte LSVA gewisse Anreize schaffen, die Schweizer Transitachsen zu umfahren. Auf langen Strecken ist dieser Effekt allerdings weitgehend vernachlässigbar. Die Euro/Franken-Kursentwicklung und die damit verbundene Verteuerung der LSVA für ausländische Fahrzeuge hat auf jeden Fall keinen zusätzlichen Anreiz für die Benützung Schweizer Transitachsen geschaffen.

Dieselpreise Schweiz und Europa

Seit Beginn der Wirtschaftskrise im 2. Halbjahr 2008 bis zum Ende der Berichtsperiode 2010 ist der Dieselpreis (ohne MWSt) in der Schweiz um -18 % gesunken, in den im alpenquerenden Verkehr wichtigen Nachbarländern betrug der Rückgang sogar noch deutlich mehr (rund -30 %), wobei sich hier wiederum die Euro/Franken-Kurs Entwicklung und der Ölpreisrückgang überlagern und in diesem Fall verstärken.

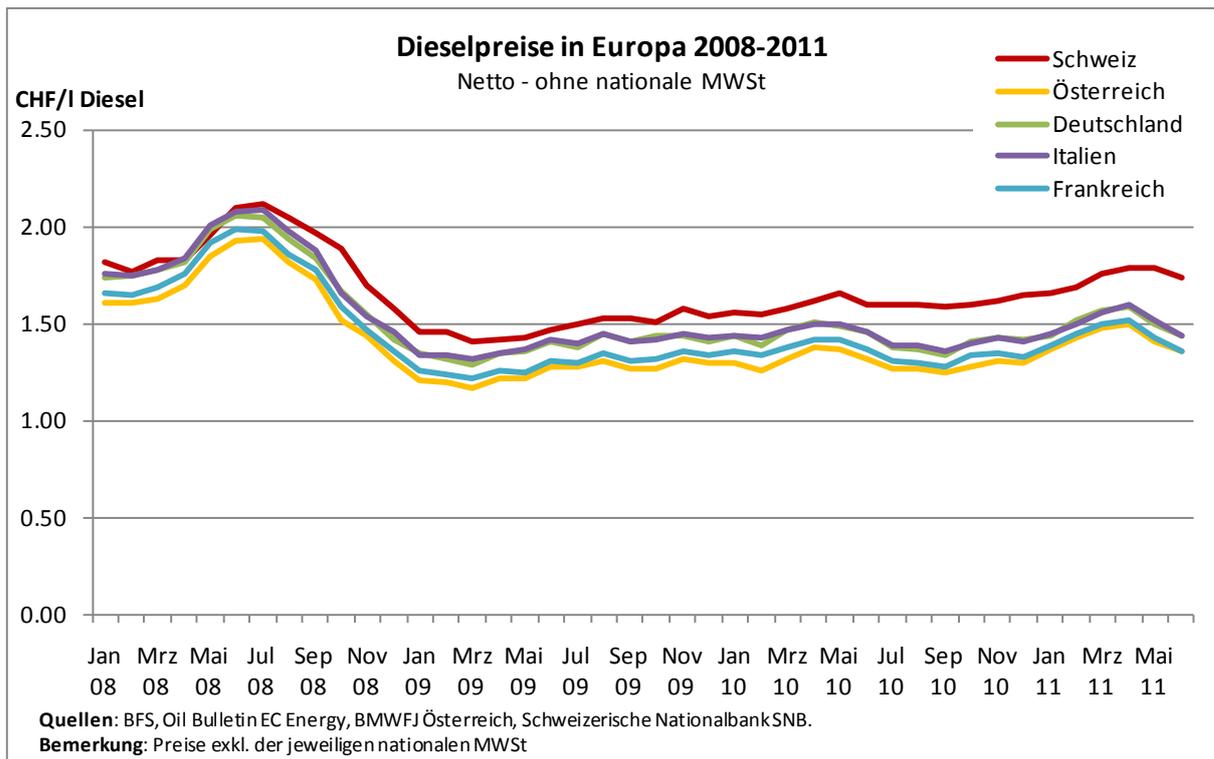


Abbildung 22: Dieselpreisentwicklung in Europa 2008-2011 umgerechnet in Schweizer Franken auf Basis des aktuellen Monatsmittelkurses.

In der Periode von Anfang 2009 bis Juni 2011 ist in der Schweiz ein Anstieg der Dieselpreise von +19.3 % zu verzeichnen, der Anstieg in den Nachbarländern Deutschland, Italien, Frankreich und Österreich ist mit +6 % bis +13 % moderater. Die Dieselpreise in der Schweiz sind deutlich höher als in den Nachbarländern. Zu Beginn des Jahres 2009 ist der Dieselpreise in der Schweiz um ca. +8 % höher als in Deutschland, +9 % höher als in Italien, +17 % höher als in Frankreich und sogar +21 % höher als in Österreich. Diese Preisdifferenzen haben sich bis zum Ende der Berichtsperiode Juni 2011 noch akzentuiert (von +21 % gegenüber Deutschland bis +28 % gegenüber Österreich). Einer der Gründe für diese deutlichen Preisdifferenzen ist die steuerliche Begünstigung von Dieseltreibstoff im Vergleich zu Benzin/Super in den Nachbarländern der Schweiz. Aufgrund der beträchtlichen Preisdifferenzen besteht besonders für ausländische Strassentransporteure kein zusätzlicher Anreiz zur Nutzung der Schweizer Transitachsen.

Obwohl der Einfluss kurzfristiger Schwankungen der Treibstoffpreise auf die Wahl der Verkehrsträger erfahrungsgemäss nachrangig ist, führte der deutliche Rückgang seit Sommer 2008 verbunden mit dem Angebotsüberhang auf der Strasse zu deutlichen Transportpreisreduktionen auf der Strasse. Dadurch hat sich die intermodale Konkurrenz zwischen Strasse und Schiene weiter verstärkt. Dies zeigt in der Tendenz auch die Entwicklung der ausländischen Preisindices im Güterverkehr.

2.4.5 Entwicklung Schiene: WLW, UKV und Rola

Übersicht

Der Schienengüterverkehr wurde 2009 von der Konjunkturkrise ausserordentlich stark betroffen. Mit einem Verkehrsaufkommen von knapp 21 Mio. Nettotonnen im Jahr 2009 fällt die Menge fast auf das Niveau des Jahres 2003 zurück. Der Schienengüterverkehr ist absolut als auch prozentual deutlich stärker vom Mengenrückgang betroffen als der Strassengüterverkehr. Hierfür spielten unter anderem die folgenden Faktoren eine besondere Rolle:

- Im Unterschied zum Strassengüterverkehr haben internationale Verkehre mit dem Transport von Investitionsgütern, Halbfertigerzeugnissen (z.B. chemische Zwischenprodukte oder Stahl) und Fertigprodukten (z.B. Automobile) einen hohen Anteil. Diese Gütergruppen waren vom Nachfragerückgang am stärksten betroffen und wurden daher deutlich weniger transportiert. Dagegen ist der Transportanteil der Schiene bei Konsumgütern der Grundversorgung gering. In diesem Segment, welches vor allem auch im Binnenverkehr transportiert wird, war jedoch ein deutlich geringerer Rückgang zu verzeichnen.
- Der verschärfte Preiswettbewerb mit der Strasse traf vor allem den unbegleiteten kombinierten Verkehr, da hier direkte Konkurrenzbeziehungen bestehen. Die preislichen Reaktionsmöglichkeiten der KV-Operateure waren jedoch beschränkt. Dies lag vor allem im sehr hohen Fixkostenanteil (Rollmaterial, Lokomotiven) der UKV-Wertschöpfungskette begründet. Durch die Erhöhung der Abgeltungen für UKV-Sendungen konnte hier gegengesteuert werden.

Im Jahr 2010 sowie im ersten Halbjahr 2011 wiederum machte sich die wirtschaftliche Erholung in sehr hohen Wachstumsraten im Schienengüterverkehr – vor allem im UKV – bemerkbar.

Für die einzelnen Verkehrsarten waren folgende konkreten Entwicklungen zu beobachten:

Wagenladungsverkehr

Der Wagenladungs- und Ganzzugsverkehr brach im Jahr 2009 um über ein Viertel ein auf nur noch 6.4 Mio. Tonnen ein. Hauptursache hierfür waren gemäss Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen deutliche Rückgänge in der Transportnachfrage in den Branchen Siderurgie (Stahl etc.), Automotive, Holz und Papier als Folge der schwachen konjunkturellen Entwicklung. Im Jahr 2010 wiederum erholte sich der WLW mit einem Wachstum von +15.7 % wieder deutlich. Die konjunkturelle Erholung führte gerade in den Segmenten, die 2009 besonders betroffen waren, zu einem deutlichen Nachfrageanstieg. Trotzdem konnten das Aufkommen nicht wieder auf das Niveau von 2007-2008 gesteigert werden. Die könnten auch erste Auswirkungen der abnehmenden Bedienungsdichte im EWLW in Frankreich und in Italien sein.

Der WLW hat im 1. Semester 2011 um +12.4 % zugenommen, wobei dieses Wachstum vor allem im 1. Quartal 2011 mit +16.9 % sehr deutlich war. Die Schliessung von Bedienpunkten in Italien hat sich bisher nicht feststellbar in der WLW-Entwicklung niedergeschlagen. Das Wachstum des WLW verteilt sich relativ gleichmässig auf die beiden schweizerischen Bahnachsen, wobei am Gotthard leicht höhere Wachstumsraten zu verzeichnen waren.

Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Der UKV war v.a. zu Beginn der Wirtschaftskrise im 1. Semester 2009 ausserordentlich stark rückläufig (-23.9 %), im 2. Semester 2009 stabilisierte sich das Verkehrsaufkommen, sodass für 2009 insgesamt ein Rückgang von -14.1 % resultierte. Da ein grosser Teil der Investitionsgüter sowie Waren aus Übersee in Containern transportiert werden, war der UKV von der Wirtschaftskrise zuerst und überdurchschnittlich betroffen. Grundsätzlich waren alle Relationen in vergleichbarem Ausmass betroffen. Einzelne Angebote wurden eingestellt. Die leichte Trendwende im zweiten Semester 2009 konnte bereits als Frühindikator für eine Stabilisierung der europäischen Wirtschaftslage interpretiert werden. Darüber hinaus hat auch die Anhebung der Abgeltungssätze für UKV-Sendungen ab Mai 2009 zu einer Stabilisierung der Verkehre beigetragen. Das Bundesamt für Verkehr hatte im Mai 2009 auf die ungleiche Mengen- und Preisentwicklung auf der Strasse und im UKV reagiert und als Stützungs-massnahme für den alpenquerenden UKV die maximalen Abgeltungssätze angepasst (vgl. Ziffer 5.2.1). Mit den zusätzlich in Aussicht gestellten Abgeltungen wurde den Operateuren im UKV die Möglichkeit gegeben, ihren Kunden einen gegenüber der Strasse konkurrenzfähigen Preis anzubieten.

Im Jahr 2010 verzeichnete der UKV ein hohes Wachstum um +17.2 % jedoch sehr deutlich, ohne allerdings sein Vor-Krisen-Niveau zu erreichen. Mit 14.9 Mio. Nettonettotonnen wurde ungefähr gleich viel transportiert wie im Jahr 2006. Trotz des mehrwöchigen Streiks in Frankreich, welcher die Verkehre der SNCF teilweise ganz zum Erliegen brachte, konnten sich 2010 neue UKV-Relationen von Frankreich nach Italien im Markt etablieren.

Im ersten Semester 2011 setzte sich das Wachstum des UKV weiter fort: Insgesamt wurden +13.9 % mehr Güter im UKV transportiert womit sogar das Vorkrisen-Niveau deutlich übertroffen wurde. Das Wachstum verteilt sich weitgehend gleichmässig auf die verschiedenen UKV-Relationen. Noch nie wurden in einem 1. Semester so viele Güter im alpenquerenden UKV durch die Schweiz transportiert.

Rollende Landstrasse

Der Trend bei der Rollenden Landstrasse (Rola) war im Jahr 2009 gegenläufig zum sonstigen Schienengüterverkehr. Über das gesamte Jahr 2009 konnte annähernd der Vorjahreswert erreicht werden (-2.5 %). Der Betrieb ist im Jahr 2009 weitgehend von technischen Problemen verschont geblieben. Im Rahmen des Rola-Angebots der RAlpin auf der Simplon-Achse wurden sogar die höchsten Transportmengen seit Bestehen dieses Angebots befördert (+7.3 % gegenüber dem Vorjahr). Auf der Gotthard-Achse ist das Aufkommen infolge der Einstellung der Relation Singen – Milano (resp. Lentate) dagegen deutlich zurückgegangen. Die Einstellung ist Folge der Sanierung des Monte-Olimpino-II-Tunnels und der Schliessung des Rola-Terminals in Milano.

Im Gegensatz zu WLW und UKV war das Wachstum auf der Rollenden Landstrasse (Rola) im Jahr 2010 dagegen nur moderat. Im 2. Semester 2010 war gar ein Rückgang um -3.1 % zu verzeichnen. Über das gesamte Jahr 2010 resultierte noch ein leichtes Wachstum um +1.6 %. Hauptgrund für die rückläufige Entwicklung im 2. Semester 2010 waren die Sanierungsarbeiten an der Galleria Elicoidale Varzo auf der Simplon-Achse, die zu zeitweisen Sperrungen sowie zu Einspurbetrieb führten. In der Folge wurde der Rola-Fahrplan der RAlpin zeitweise ausgedünnt. Auf der Gotthardachse wurde übers ganze Jahr 2010 hinweg ein deutliches Wachstum von +14.0 % - jedoch auf niedrigem Ausgangsniveau - beobachtet.

Auch im 1. Semester 2011 verzeichnete die Rola mit +3.8 % geringere Wachstumsraten als WLV und UKV. Im 2. Quartal 2011 war sogar ein Rückgang um -0.6 % zu verzeichnen. Hauptgrund für den Rückgang im 2. Quartal 2011 war die zeitweise Vollsperrung der Lötschberg-Simplon-Strecke vom 9. bis 13. Juni 2011 aufgrund eines Tunnelbrands. Dadurch fielen bei der Rola von Freiburg i.Br. nach Novara 60 Züge aus, was ca. 1000 schweren Güterfahrzeugen entspricht. Aufgrund des Bahnunfalls in Müllheim (D) im Mai 2011 fielen ausserdem 44 Züge der Rola aus.

Ausserordentliche Ereignisse Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr über die Alpen war in der Berichtsperiode von verschiedenen ausserordentlichen Ereignissen und geplanten Sperrungen betroffen. Dies hatte Einfluss auf die Abwicklung der Verkehre, was zum Teil in einer reduzierten Kapazitätsverfügbarkeit und einer verschlechterten Angebotsqualität resultierte. Als Ereignisse sind zu nennen:

- *Bauarbeiten an der Galleria Elicoidale* zwischen Juni und Dezember 2010: Die Bauarbeiten beschränkten die verfügbare Kapazität für den Schienengüterverkehr, insbesondere die Rollende Landstrasse. Eindringendes Wasser, welches für Störungen im Bahnbetrieb sorgte, hatte eine dringende Sanierung notwendig gemacht.
- *Bauarbeiten im Gambarogno vom Februar bis August 2011*: Für die Durchführung der Bauarbeiten musste die einspurige Strecke im Gambarogno jeweils zu bestimmten Tageszeiten sowie im August 2011 vollständig gesperrt werden. Ein Grossteil der Verkehre musste über die Lötschberg-Simplon-Achse umgeleitet werden.
- *Sperrung und Einschränkungen in Folge des Tunnelbrands im Simplon im Juni 2011*: Als unmittelbare Folge des Tunnelbrands vom 9. Juni 2011 sind bei der Rollenden Landstrasse 60 Züge ausgefallen, was rund 1000 schweren Güterfahrzeugen entspricht. Zudem gilt seit dem 16. Juni bis Ende 2011 ein Spezialfahrplan für die Züge durch den Simplon-Tunnel mit Einschränkungen für den Güterverkehr. Die Kapazitäten im Güterverkehr sind in dieser Zeit um ein Drittel reduziert. Die Kapazität beträgt aktuell 53 Güterzugs-Trassen pro Tag in jede Richtung. Das heisst, in beiden Richtungen stehen ca. 25 Trassen weniger als im Normalfall zur Verfügung.
- *Zugentgleisung in Müllheim/Baden (Mai 2011)*: Am 19. Mai 2011 ist in Müllheim ein KV-Zug entgleist, was zu grossen Schäden an der Infrastruktur geführt hat. Die Strecke zwischen Freiburg im Breisgau und Basel war in der Folge bis am 22. Mai gesperrt. Alleine beim KV-Operateur Hupac sind in Folge des Unfalls über 40 UKV Züge ausgefallen.

2.5 Zusammenfassung Verkehrsentwicklung

Der alpenquerende Güterverkehr war in der Berichtsperiode durch zwei komplett unterschiedliche Entwicklungen geprägt. Zunächst ging im Jahr der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 der Verkehr gesamthaft um -14 % zurück, wobei der Schienengüterverkehr mit -18 % noch deutlich stärker einbrach als der Strassengüterverkehr (-7 %). Infolge dessen sank der Schienenanteil in der Schweiz auf knapp 61 % und damit auf den tiefsten Stand seit Daten zum alpenquerenden Güterverkehr systematisch erhoben werden.

Demgegenüber zeichnete sich das Jahr 2010 sowie das 1. Semester 2011 durch ein äusserst dynamisches Wachstum vor allem auch im Schienengüterverkehr aus. Während im Jahr 2010 das gesamte Transportaufkommen um 12.2 % stieg, wurden im Schienengüterverkehr mit +15 % ein ca. doppelt so hohes Wachstum erzielt wie im Strassengüterverkehr (+7 %). Dadurch stieg der Schienenanteil Ende 2010 wieder auf knapp 63 %. Im 1. Semester 2011 setzt sich das dynamische Wachstum auf Schiene und Strasse weiter fort, wenn auch mit leicht reduzierter Dynamik (Schiene +13 %, Strasse +5 %). Bis Mitte 2011 verbesserte sich der Schienenanteil dadurch nochmals auf über 64 %. Gleichzeitig wurde auch deutlich, dass das Zwischenziel von 1 Mio. alpenquerenden Fahrten im Jahr 2011 relativ klar verfehlt wird. Es ist bis Ende 2011 mit ca. 1.25-1.27 Mio. alpenquerender Fahrten schwerer Güterfahrzeuge zu rechnen. Schienenseitig deutet die Entwicklung im ersten Semester 2011 sowie bis und mit August 2011 auf ein "Rekordergebnis" beim alpenquerenden Schienengüterverkehr hin. Setzt sich die Entwicklung bis Ende 2011 fort, werden erstmals über 26 Mio. Tonnen auf den beiden Schweizer Schienenachsen transportiert.

3 Umweltmonitoring

3.1 Auftrag

Der Bundesrat hat in seiner Antwort auf die Interpellation Stadler vom 6. Juni 2000 zugesagt, mit einem Programm zur Umweltbeobachtung die Umweltauswirkungen des alpenquerenden Güterverkehrs zu überwachen.

In Zusammenarbeit des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) mit den Kantonen BL, LU, UR, TI und GR werden seit 2003 entlang der A2 und A13 die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen gemessen. Für den Bereich Schiene überwacht das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen der Lärmsanierung Eisenbahn die Lärmentwicklung entlang der Gotthard- und der Lötschberg-Linie.

3.2 Überblick

Die Luftschadstoff- und Lärmbelastung werden mit Messungen in unmittelbarer Strassennähe erhoben. Für eingehendere Informationen wird auf die entsprechende Website (www.bafu.admin.ch/mfm-u) des Umweltmonitoring verwiesen

3.2.1 Luftschadstoffbelastung entlang Autobahn A2 (Gotthard) und A13 (San Bernardino)

Die Alpentäler sind aufgrund der besonderen Topografie und meteorologischen Bedingungen sensible Gebiete für Luftschadstoff-Emissionen. So können Luftschadstoffe je nach Bedingung nicht nur seitlich, sondern auch nach oben hin nicht entweichen (Inversionslage). In diesem Fall bewirkt die gleiche Emissionsmenge an Stickoxiden tagsüber eine rund 3 mal stärkere Immissionsbelastung im Vergleich zum Mittelland. Während der Nacht hat eine gleiche Emissionsmenge an Stickoxiden eine bis zu 6fache Immissionskonzentration im Alpental im Vergleich zum Mittelland zur Folge.

Die verkehrlichen Emissionsmengen von Stickoxiden (NO_x) haben im Alpenraum auf der A2 (Gotthard) und A13 (San Bernardino) zwischen 2003 bis 2009 um fast 50 % abgenommen. Die Abnahme des direkt aus dem Auspuff ausgestossenen Feinstaubes (PM10) betrug fast 45 %. Hauptursache ist die verbesserte Motorentechnologie. Die Partikelemissionen durch Brems- Pneu- und Strassenabrieb des Gesamtverkehrs haben hingegen zwischen -2009 um 3 % zugenommen. Diese sind direkt gekoppelt an die Fahrleistungen. Die Abriebsemissionen der schweren Güterfahrzeuge haben aufgrund der geringeren Fahrtenzahl bzw. Fahrleistung im Zeitraum 2000 - 2009 um -13 % abgenommen.

Im Jahr 2009 zeichneten die schweren Güterfahrzeuge auf der A2 und A13 im Alpenraum für rund 50 % der NO_x-Emissionen verantwortlich, der Anteil der schweren Güterfahrzeuge an den gesamten Fahrleistungen 2009 (gefahrte Kilometer / Jahr) lag unter 10 %. Im Rahmen einer Modellrechnung wurde der Quellenanteil an der gesamten Immissionsbelastung bei Erstfeld berechnet. Beurteilt wurde Stickstoffdioxid (NO₂), für den ein Grenzwert in der Luftschadstoff-Verordnung vorliegt. Diese Resultate in Abbildung 23 zeigen deutlich, dass der Anteil des Schwerverkehrs an der Luftbelastung hoch ist im Vergleich zu dessen Verkehrsanteil.

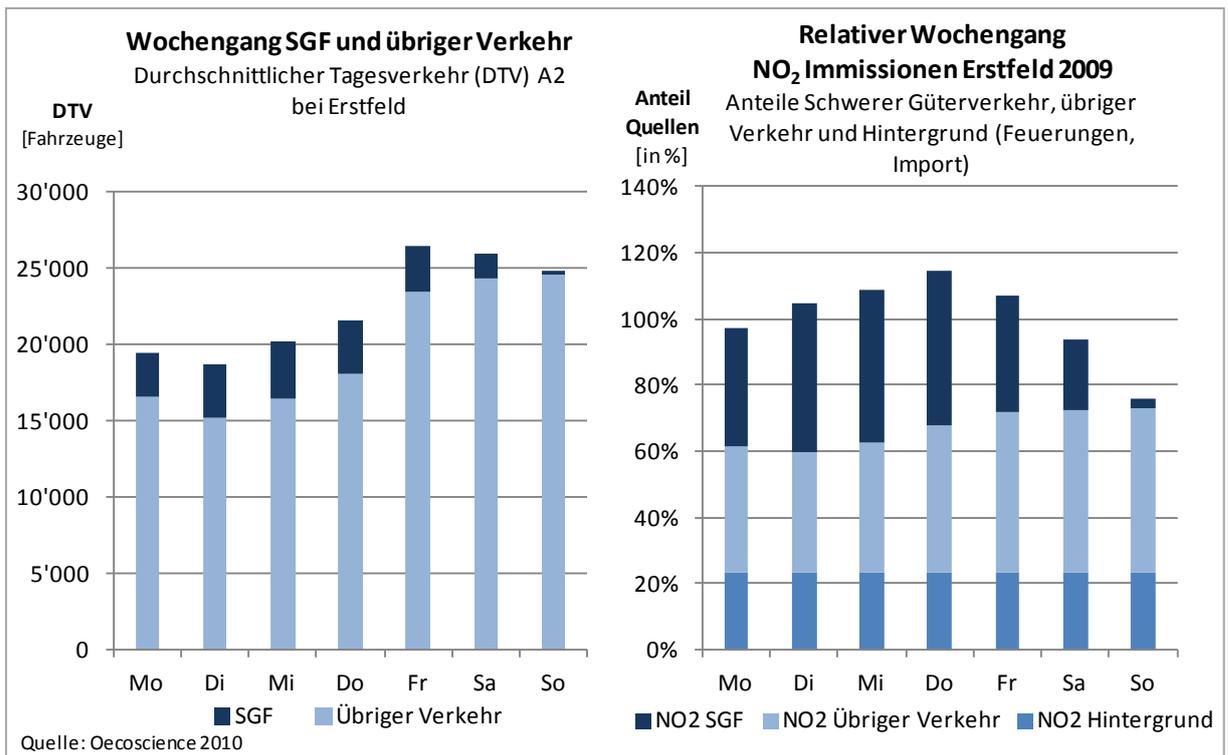


Abbildung 23: Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr sowie an den NO₂-Immissionen in Erstfeld 2009.

Bei der Immissionsbelastung fand zwischen 2003 und 2010 mehrheitlich eine leichte Abnahme bei den Stickoxiden und beim Feinstaub (PM₁₀) statt. Die Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ werden entlang der verkehrsreicheren A2 generell überschritten und an der weniger verkehrsintensiven A13 eingehalten. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Entwicklung der Immissionen der Luftschadstoffe NO₂ und PM₁₀, für die in der Luftreinhalteverordnung LRV Immissionsgrenzwerte festgelegt sind.

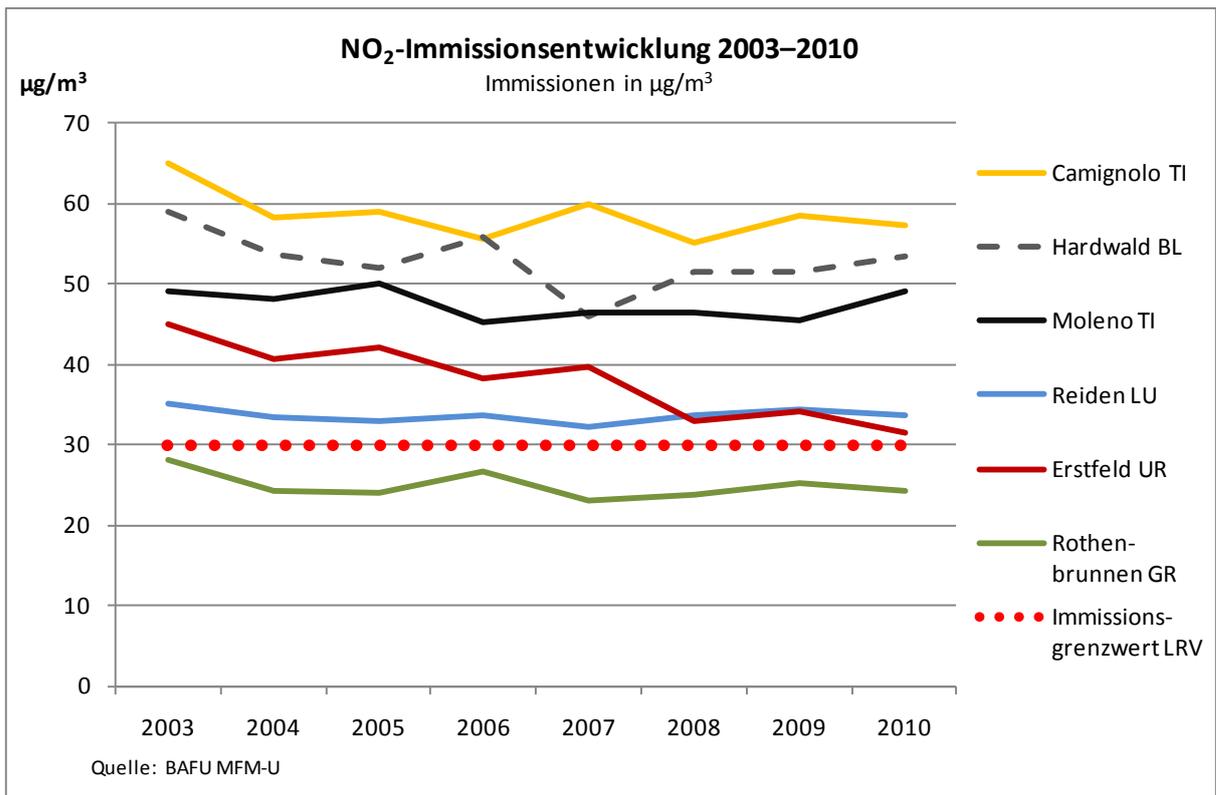


Abbildung 24: NO₂-Immissionsentwicklung 2003 – 2010. Die gepunktete Linie zeigt den Immissionsgrenzwert gemäss LRV (30 µg/m³).

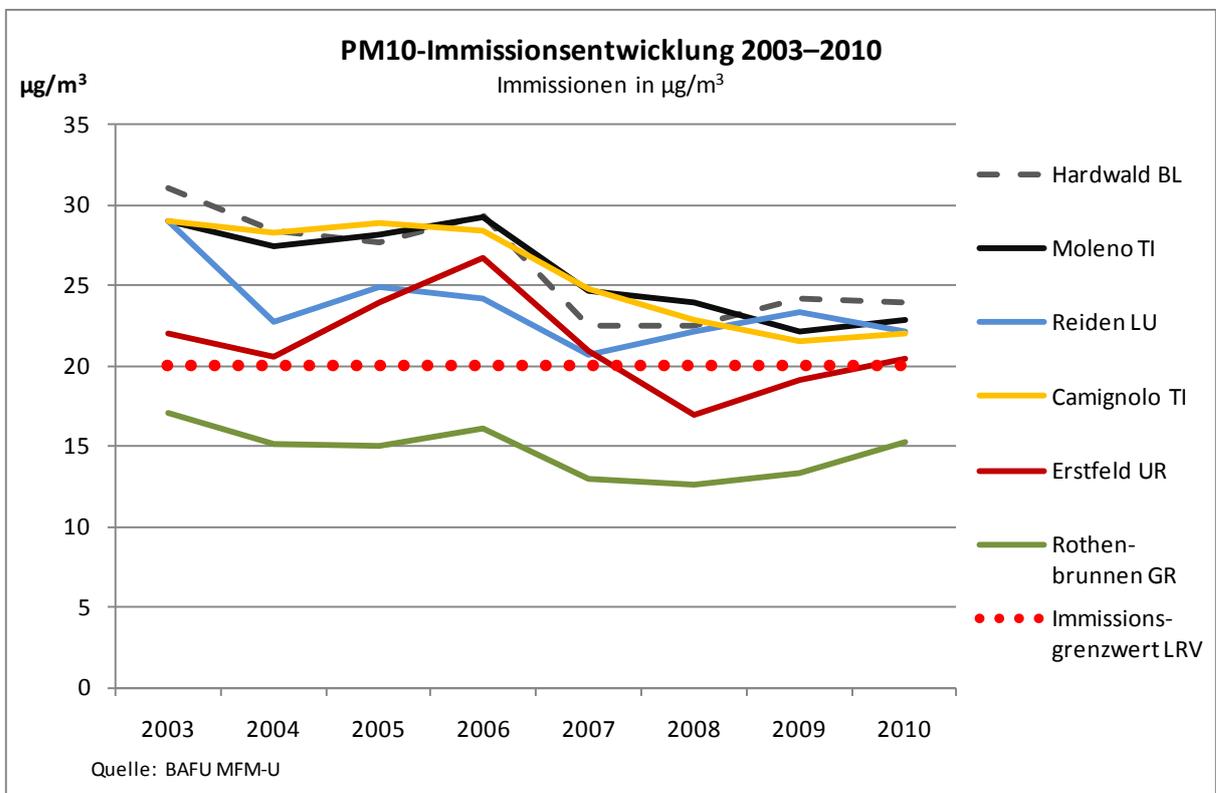


Abbildung 25: PM₁₀-Immissionsentwicklung 2003–2010. Die gepunktete Linie zeigt den Immissionsgrenzwert gemäss LRV (30 µg/m³).

3.2.2 Lärmbelastung entlang der Autobahn A2 (Gotthard) und A13 (San Bernardino)

Die Alpentäler sind aufgrund der besonderen Topografie und meteorologischen Bedingungen sensible Gebiete für Lärm-Immissionen. An den Talflanken wird mit direkter Sichtverbindung zur Lärmquelle auch in grösserer Entfernung die Lärmbelastung wahrgenommen. Die Lärmemissionen entlang der A2 und A13 haben sich zwischen 2004 und 2010 noch nicht signifikant verändert, die Messungen weisen aber eher auf eine Zunahme der Lärmbelastung hin. (siehe Abbildung 26 unten).

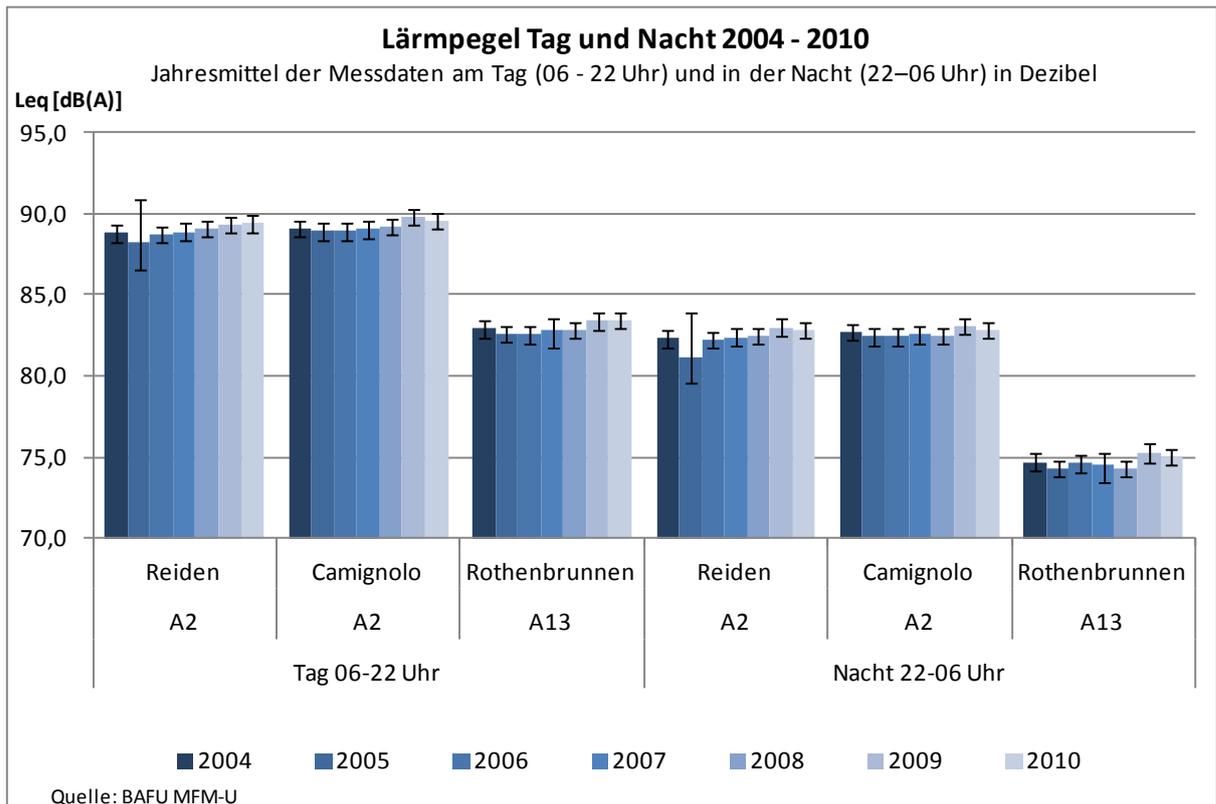


Abbildung 26: Lärmpegel entlang der A2 und A13 2004-2010.

Der schwere Güterverkehr trägt trotz geringem Verkehrsanteil übermässig zur Lärmbelastung bei (siehe Abbildung 27). So betrug beispielsweise der durchschnittliche Lärmanteil schwerer Güterfahrzeuge bei Reiden (Mittelland) am Gesamtlärm in den letzten Jahren 34 %, während der Verkehrsanteil gleichzeitig nur 12 % betrug. Die Morgenstunde zwischen 5 bis 6 Uhr ist aus Sicht des Lärmschutzes kritisch (sie fällt noch in die letzte Nachtstunde gemäss der Lärmschutz-Verordnung, LSV). Mit dem Ende des Nachtfahrverbotes tragen die schweren Güterfahrzeuge übermässig zur Lärmbelastung während den frühen Morgenstunden bei.

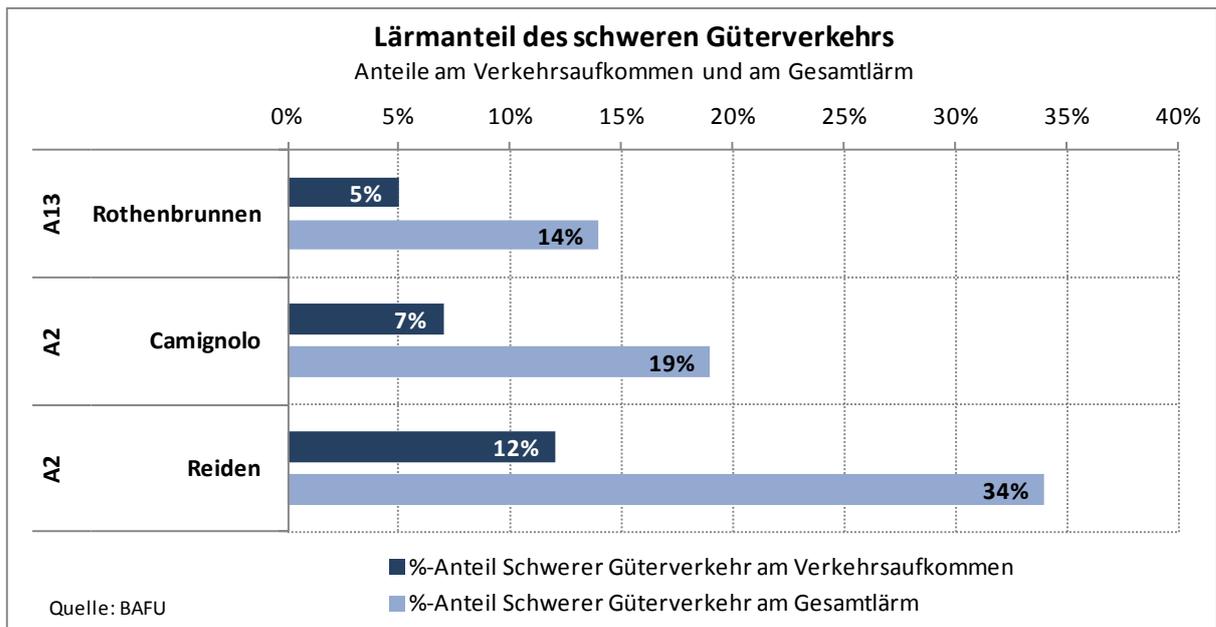


Abbildung 27: Lärmanteil des schweren Güterverkehrs.

3.2.3 Lärmbelastung entlang der Eisenbahnlinien Gotthard und Lötschberg

Das BAV überwacht im Rahmen der Lärmsanierung der Eisenbahnen die Entwicklung des Eisenbahn-lärms in der Schweiz⁷. Anhand der Messstationen an der Gotthard- (Steinen SZ) und Lötschberg-Linie (Wichtrach BE) können Aussagen zur Lärmentwicklung der Personen- und Güterzüge gemacht werden.

Die Anzahl der für den Gütertransport eingesetzten Züge (UKV, WLV, Rola) hat zwischen 2000 – 2010 an der Gotthardlinie um 18 % (2010: 81 Züge im Schnitt pro Tag) abgenommen. An der Lötschberg-Linie hat die Anzahl Züge um 35 % (2010: 61 Züge im Schnitt pro Tag) zugenommen. Während der aus Lärmsicht kritischen Nachtperiode betrug der Anteil der Güterzüge 2010 auf der Lötschberg-Linie 46 % (im Durchschnitt 24 Güterzüge) und auf der Gotthardlinie 70 % (im Durchschnitt 37 Güterzüge).

Die Lärmbelastung hat bei Steinen SZ seit 2003 sowohl tags- wie nachtsüber abgenommen, bei Wichtrach ist eine Abnahme der Lärmbelastung ab 2006 festzustellen. Bei Steinen liegen die Lärm-messwerte 2010 deutlich unter dem vorgegebenen Emissionslärmpegel gemäss Emissionsplan 2015⁸. Bei Wichtrach werden im Jahr 2010 die vorgegebenen Werte gemäss Emissionsplan 2015 erstmals erreicht (siehe Abbildung unten). Die Ursache für die vergleichsweise hohen Lärmemissionen in Wichtrach liegt primär bei der starken Rauheit der Gleise (Verriffelung). Auffallend ist an beiden Messstationen der Rückgang der Lärmemissionen im Jahr 2009 als Folge des Einbruchs des Güterverkehrs aufgrund der Wirtschaftskrise.

⁷ <http://www.bav.admin.ch/ls/01300/index.html?lang=de>.

⁸ Gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen erlässt der Bundesrat einen Plan, der die bis am 31. Dezember 2015 zu erwartenden Lärmemissionen bestehender ortsfester Eisenbahnanlagen enthält (Emissionsplan 2015). Nach Abschluss der Sanierung bilden diese Werte einen Emissionsplafond, der den zulässigen Lärm-emissionen im Sinne von Art. 37a der Lärmschutzverordnung (LSV) entspricht.

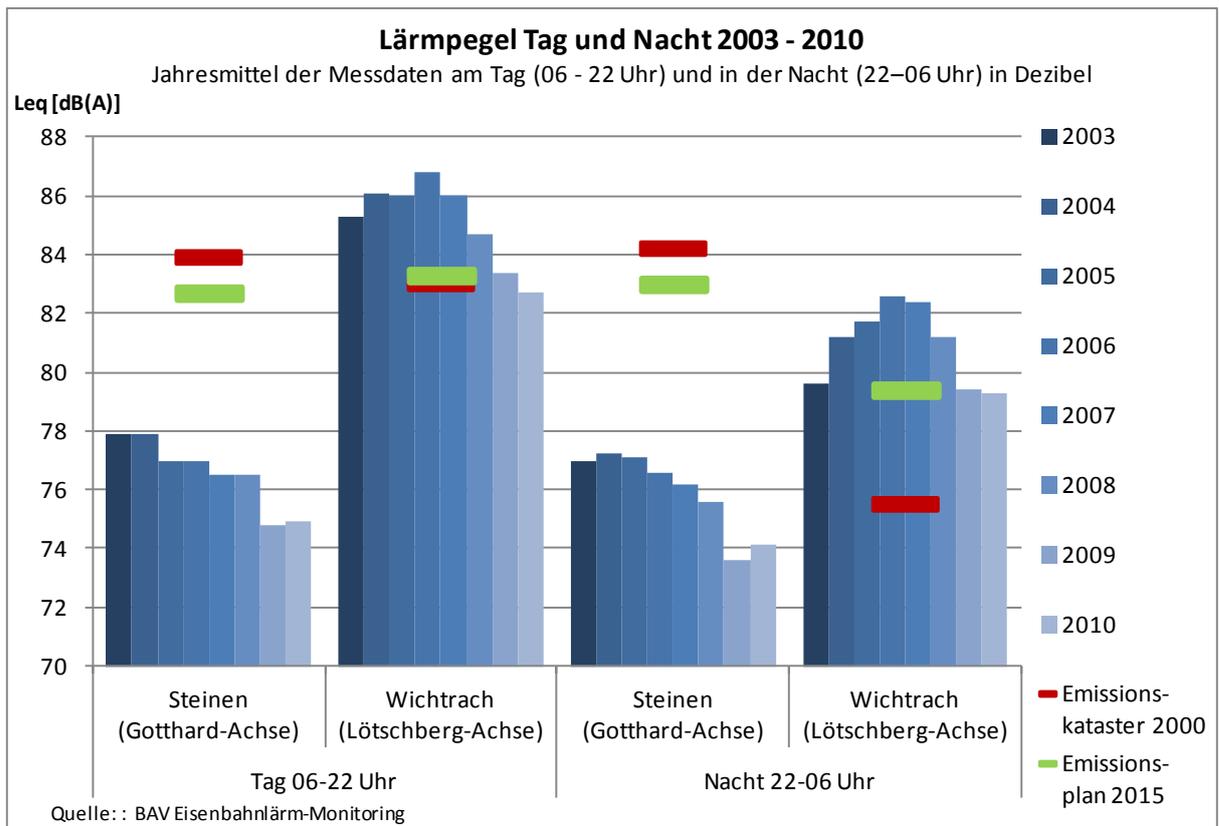


Abbildung 28: Lärmemissionen Steinen (Gotthard-Achse) und Wichtrach (Lötschberg-Achse) 2003-2010.

Bei den Personenzügen sind die mittleren Vorbeifahrtspegel seit 2003 aufgrund des neuen und sanierten Rollmaterials deutlich gesunken. Bei den Güterwagen ist eine derartige Entwicklung erst ansatzweise erkennbar, wie die nachfolgende Abbildung deutlich zeigt.

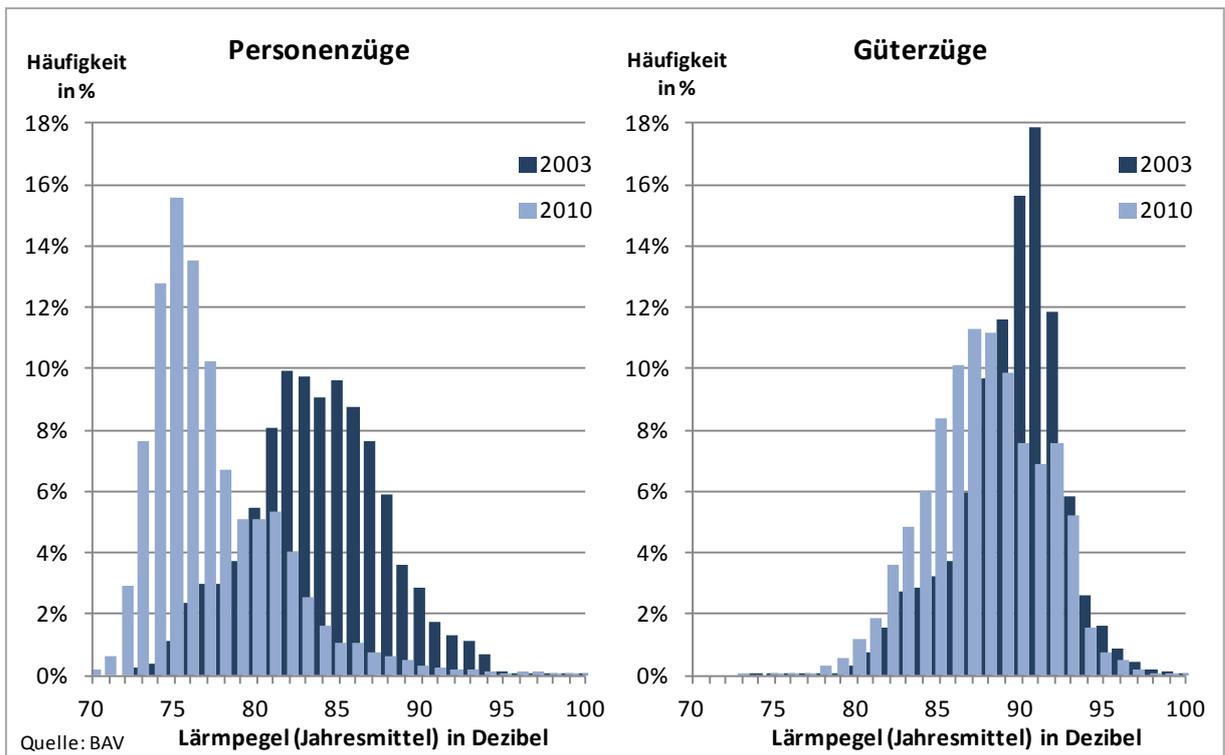


Abbildung 29: Entwicklung der Lärmemissionen von Personen- und Güterzügen an der Station Steinen (SZ) zwischen 2003 und 2010.

In der Nachtperiode (gemäss LSV von 22 Uhr bis 06 Uhr) ist der Anteil der durch Eisenbahnlärm betroffenen Personen über den Grenzwerten zwischen Erstfeld und Bellinzona (knapp 10'000 Personen) deutlich höher als die von Strassenlärm betroffenen Personen. Grund hierfür ist zum einen das Nachtfahrverbot auf der Strasse, zum anderen die grössere Häuserdichte entlang der Bahnlinie.

Betrachtet man die von übermässigem Lärm betroffenen Flächen an der Auto- und Eisenbahn, dann ergibt sich ein etwas anderes Bild: rund 17 % der autobahnnahen Flächen zwischen Erstfeld und Bellinzona sind nachts zu hohem Verkehrslärm ausgesetzt gegenüber rund 11 % der Flächen entlang der Bahnlinie.

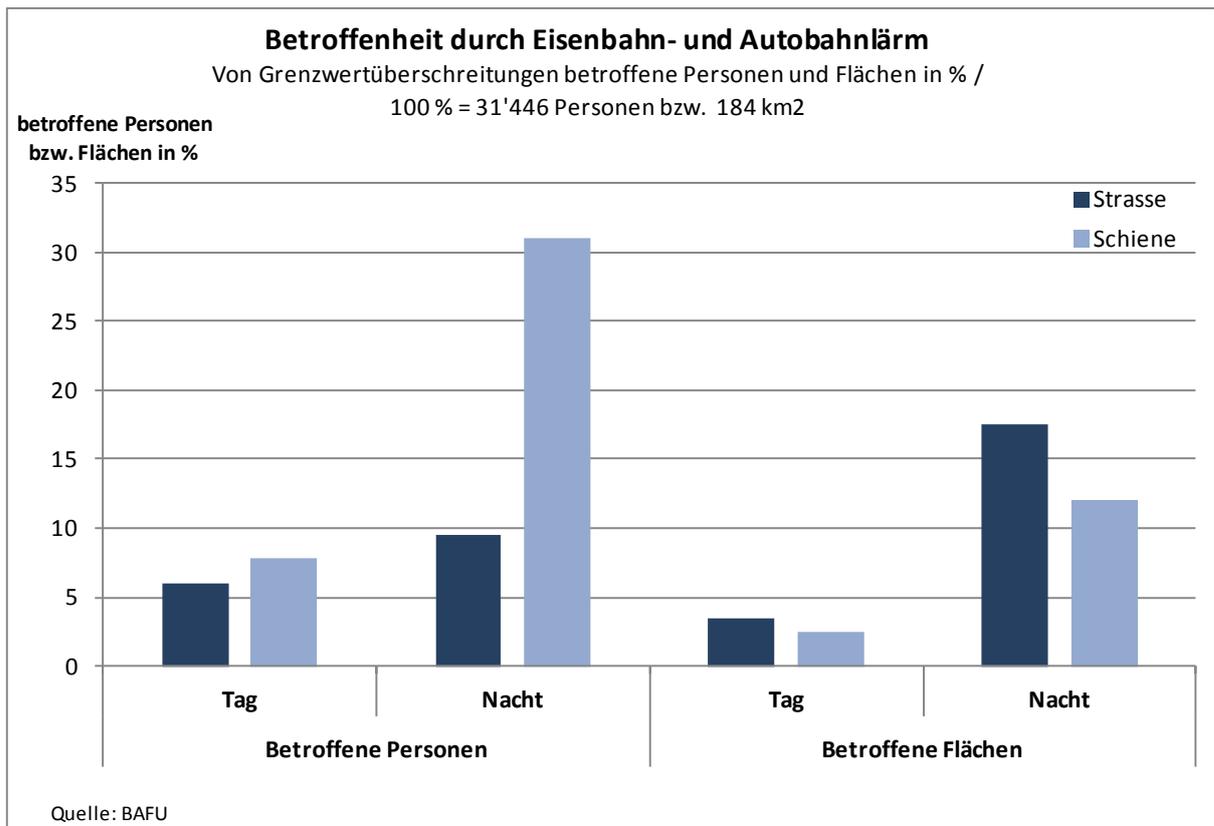


Abbildung 30: Betroffenheit durch Eisenbahn- und Autobahnlärm auf dem Abschnitt zwischen Erstfeld und Belinzone.

Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist aufgrund der Linienführung (Tunnel) und der Sanierung des Rollmaterials bei Güterzügen mit einer deutlichen Entlastung zu rechnen.

3.3 Potentielle Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmbelastung durch den Strassen-Verkehr und Eisenbahn

Neben der Förderung des öffentlichen Verkehrs, dem Ausbau des Langsamverkehrs und der Verlagerung des Güterschwerverkehrs auf die Schiene kann die Luftschadstoff- und Lärmbelastung des Verkehrs mit weiteren technischen Massnahmen reduziert werden:

Verringerung des Ausstosses von Feinpartikel und Sickoxiden mit technischen Massnahmen

Mit Partikelfiltern kann die Anzahl der ultrafeinen Feststoff-Partikel (Dieselruss) in den Abgasen von Nutzfahrzeugen um ca. 99 % reduziert werden. Dies trägt dazu bei, vorzeitige Todesfälle zu verhindern und Gesundheitskosten einzusparen. Neue Diesel-Personenwagen müssen bereits seit 2009 so tiefe Dieselruss-Grenzwerte einhalten, die einen Partikelfilter bedingen. Die Ausrüstung schwerer Nutzfahrzeuge mit Partikelfiltern wird dagegen erst mit EURO VI (ab 2013) kommen.

Die Emissionen von Stickoxiden NO_x können mit Technologien wie Abgasrückführung, DeNO_x, SCR etc. um bis zu 80 % reduziert werden. Die Reduktion von schädlichen Stickoxiden ist ein weiterer Beitrag zur Reduktion von Gesundheitskosten und reduziert gleichzeitig eine wichtige Vorläufersubstanz des Sommersmogs (Ozon) sowie den übermässigen Eintrag von Stickstoff in empfindliche Ökosysteme.

Die Euro VI Norm für neu in den Verkehr gebrachte Nutzfahrzeuge ab 2013/2014 sollen die Stickoxid- und Dieselmotoremissionen um bis zu 80 % resp. 50 % reduzieren. Zudem soll mit EURO VI ein Anzahlgrenzwert für motorische Partikel eingeführt werden.

Lärmindernde Beläge und leise Reifen

Im Rahmen der Erneuerung von Strassenbelägen werden in der Regel lärmindernde Beläge (sog. Drainbeläge) eingesetzt. Damit kann die aktuelle Lärmbelastung des Gesamtverkehrs auf der Autobahn um 5 Dezibel reduziert werden. Der lärmindernde Effekt nimmt aber mit zunehmender Abnutzung ab. Im Alpenraum sind aus Unterhaltsgründen dem Einsatz von lärmarmen, offenporigen Drainbelägen Grenzen gesetzt: solche Beläge können nur bis zu einer Meereshöhe von ca. 600 m ü. M. eingesetzt werden. Allerdings wohnt ein wesentlicher Teil der Bevölkerung in den Alpentälern auf bzw. unter dieser Höhe. Wichtig ist ausserdem die Tatsache, dass der Erneuerungszyklus im Strassenbau Jahrzehnte beträgt. Kurzfristige belagsseitige Effekte sind deshalb primär an jenen Strecken realisierbar, bei denen ein Belagsersatz aus unterhaltstechnischen Gründen ohnehin ansteht.

Durch die Förderung des Einsatzes leiser Reifen (PKW und LKW) liesse sich die Gesamtlärmbelastung in der Schweiz um die Grössenordnung von -3 bis -4 Dezibel senken. Dieser Effekt wäre flächendeckend wirksam. Da zudem die Erneuerungszyklen von Reifen kurz sind, könnte mit gezielter Förderung leiserer Reifen bereits innerhalb weniger Jahren eine flächendeckende lärmreduzierende Wirkung erzielt werden.

Das kumulierte maximale Minderungspotential leiser Reifen und lärmindernder Strassenbeläge beträgt beim Schwerverkehr zwischen 5 bis 6 Dezibel und bei den PW's ca. 8 bis 9 Dezibel.

Mit einer konsequenteren Geschwindigkeitsüberwachung für schwere Güterfahrzeuge (striktes Einhalten von Tempo 80; heute im Schnitt ca. 87 km/h) sowie Geschwindigkeitsreduktionen beim Privatverkehr (Maximalgeschwindigkeit von Tempo 100 bei PWs) könnte die Lärmbelastung auf Autobahnen in der Nähe von Siedlungsgebieten weiter reduziert werden.

Technische Massnahmen zur Lärminderung beim Schienenverkehr

Mit Massnahmen direkt an der Quelle kann die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr erheblich gemindert werden. Im Brennpunkt steht heute insbesondere der Güterverkehr in der Nacht. Die Sanierung des Bremssystems von Schweizer Güterwagen (Ersatz von Graugussklotzbremsen durch Kunststoffklotzbremsen) führt dank glatten Rädern zu einer Pegelminderung bis zu 10 Dezibel (heute sind rund 80 % der Schweizer Güterwagen saniert⁹). Das sanierte Rollmaterial bildet auch die Voraussetzung für künftige weitergehende, lärmreduzierende Massnahmen direkt an der Schiene (z.B. Schienenschleifen und Schienenabsorber). Von grosser Bedeutung ist dabei, dass auch beim europäischen

⁹ Weitere Informationen zur Lärmsanierung: <http://www.bav.admin.ch/ls/01298/index.html?lang=de>

Güterwagenpark des Transitverkehrs vergleichbare Verbesserungen erzielt werden können. Neue Wagen werden seit 2006 nur noch mit lärmarmen Technologie zugelassen. Heute sind bereits rund 15% der ausländischen Wagen lärmarm. Die Schweiz prüft zurzeit die Einführung von Emissionsgrenzwerten für Güterwagen. Diese würden faktisch ein Verbot von Grauguss-Sohlen ca. ab dem Jahr 2020 bedeuten, das insbesondere alle alten Wagen betreffen würde.

3.4 Umweltauswirkungen der bisherigen Verlagerungspolitik

3.4.1 Zielsetzung

Die bisherigen Anstrengungen in der Verlagerungspolitik haben zwar zu einer Stabilisierung der Fahrten schwerer Güterfahrzeuge über die Alpen, nicht aber zum Erreichen des Verlagerungsziels geführt. Die Stabilisierung wirkt sich erst langsam auf eine nachweisbare Senkung der Umweltbelastung (z.B. Luftschadstoff-Immissionen) auf den Alpenkorridoren aus.

Ohne die getroffenen Massnahmen und eingeführten Instrumente der Verlagerungspolitik wäre, wie in Abschnitt 2.3 gezeigt wird, die Zahl der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge allerdings um mindestens 50% höher. Im Rahmen dieser Umweltbilanz sollen in Form einer Pilotrechnung die Auswirkungen dieser Stabilisierung auf die Emission von Luftschadstoffen und Treibhausgasen berechnet werden.

Zusätzlich wird in der Analyse berücksichtigt, dass eine Effizienzsteigerung auf der Strasse bzw. eine Verlagerung auf der Schiene nicht nur Auswirkungen auf die Emissionen in der Schweiz hat, sondern auf der gesamten Transportstrecke von der Quelle zum Zielpunkt eines Transports. Daher werden auch die durch die Verlagerung erzielten Reduktionen von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen separat für die Schweiz und das Ausland ausgewiesen.¹⁰

3.4.2 Methodik der Umweltbilanz

Im Rahmen des vom Bundesamt für Strassen ASTRA geleiteten SVI-Forschungspakets 'Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz' befasst sich das Teilprojekt H mit den Umweltauswirkungen des Güterverkehrs: Mit Hilfe des in diesem derzeit noch laufenden Forschungsprojekts erarbeiteten Mengengerüsts erfolgt die Pilotrechnung zur Umweltbilanz für den vorliegenden Bericht.

¹⁰ Zu beachten ist, dass im Rahmen dieser Umweltbilanz nicht der technische Fortschritt bei der Motorentechnik und der Abgasnachbehandlung bilanziert wird, sondern lediglich die zusätzlichen Auswirkungen des geänderten Schweizer Regulativs und der Verlagerungspolitik (Einführung 40-t-Limite und LSVA).

Abschätzung Fahrleistungen

Die Abschätzung der Fahrleistungen im Referenzszenario (28-t-Limite/keine LSVA) müssen die Lasten, die bisher mit Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 28 t transportiert wurden, mit Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von maximal 28 t befördert werden. Dies führt zu einer Erhöhung der Fahrleistung. Es wurde ausserdem davon ausgegangen, dass im Referenzszenario die mittleren Ladegewichte der 28-t-Fahrzeuge steigen (Optimierung der Transporte durch die Branche). Bei den Lasten-/Sattelzügen wird von einer Steigerung des mittleren Ladegewichts von 5 t auf 8.6 t/Fahrzeug ausgegangen, d.h. die entsprechenden Fahrleistungen erhöhen sich auf das 1.5-fache, bei den Lastwagen um das 1.2-fache. Zusätzlich wurde auf Basis der Haupterhebung zum alpenquerenden Güterverkehr 2009 der Anteil der Fahrstrecken im In- und Ausland abgeschätzt.

	Schweiz <i>Mio. Fzkm</i>	Ausland <i>Mio. Fzkm</i>	Total <i>Mio. Fzkm</i>
Beobachtete Entwicklung 2010	308	460	769
Referenzentwicklung ohne 40-t-Limite und LSVA	466	737	1'203
Differenz	+157	+277	+434

Tabelle 10: Fahrleistungen im alpenquerenden Strassengüterverkehr, Abschätzung auf Basis der Fahrtenzahlen 2010 und Durchschnittsdistanzen im alpenquerenden Verkehr der Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr 2009.

Ohne LSVA und ohne Erhöhung der Gewichtslimite wären die Fahrleistungen des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Strasse in der Schweiz heute ca. 50 % höher, die Fahrleistung der Fahrzeuge im Ausland gar um 60 % höher.

Abschätzung der Flottenzusammensetzung

Die Erhöhung der Gewichtslimite und die Einführung der LSVA hatten starke Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte. Die Flottenzusammensetzung beschreibt die Verteilung der Fahrleistungen einer Fahrzeugkategorie (z.B. schwere Güterfahrzeuge) nach Grössenklassen und Emissionsstufen (EURO-Klassen). Entscheidend im vorliegenden Kontext sind folgende Elemente:

Die spezifischen Emissionsfaktoren bzw. der Energieverbrauch variieren je nach Schadstoff in Abhängigkeit der Auslastung des betreffenden Nutzfahrzeugs. Diese Variation ist zudem abhängig von der Steigung des jeweiligen Streckenabschnitts, exemplarisch sind diese Sachverhalte am Beispiel der CO₂-Emissionen eines EURO V LKW in folgender Grafik illustriert:

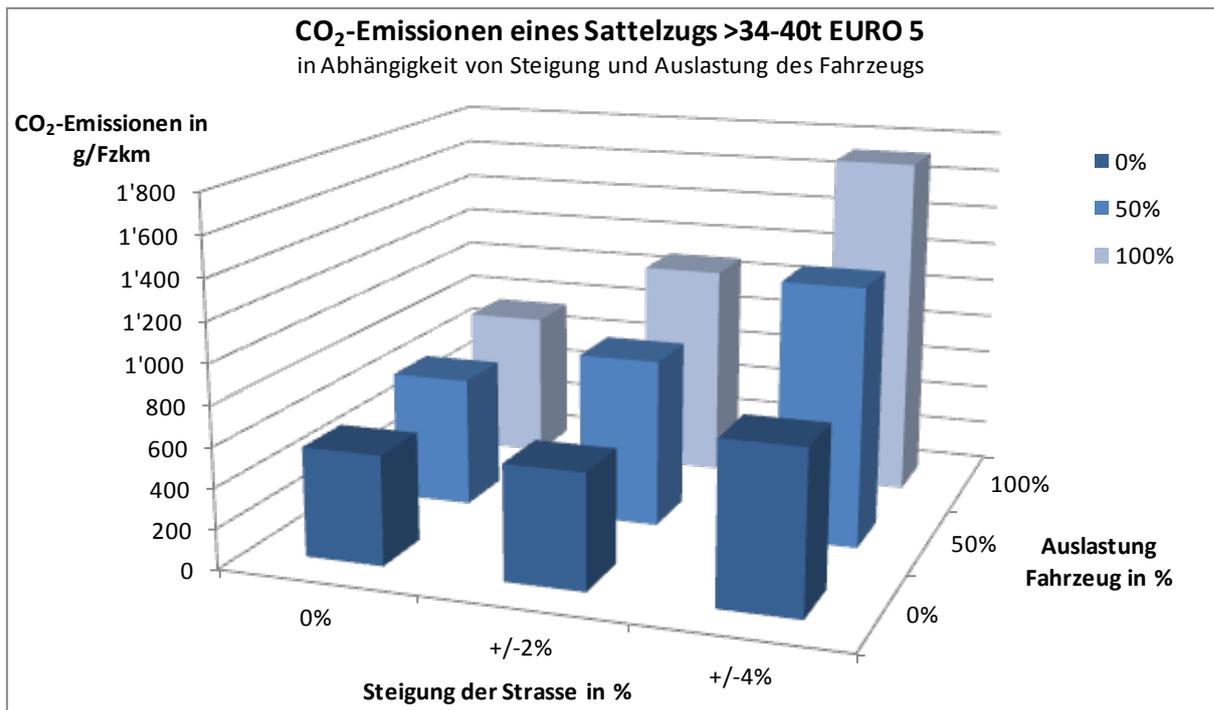


Abbildung 31: CO₂-Emissionen eines Sattelzugs >34-40t EURO 5 (SCR) in Abhängigkeit von Steigung und Auslastung des Fahrzeugs auf der Autobahn. Quelle: HBEFA 3.1.

Der Treibstoffverbrauch und damit auch die CO₂-Emissionen sind bei einem voll beladenen LKW bei 4% Steigung um über einen Faktor 3 höher als bei einem unbeladenen Fahrzeug in der Fläche.

Für die Berechnung des Referenzszenarios ohne 40-t-Limite und LSVA sind nun 2 verschiedene hypothetische Reaktionsmuster vorstellbar:

1. Die Transporte würden mit *kleineren Fahrzeugen* (spezifische 28-t-Fahrzeuge) durchgeführt: Diese haben grundsätzlich tiefere Emissionsfaktoren, allerdings steigt die Auslastung entsprechend, was wiederum zu einem Anstieg der Emissionsfaktoren führt.
2. Die Transporte würden mit *40-t-Fahrzeugen* transportiert, die aber aufgrund der tieferen Gewichtslimite weniger ausgelastet werden können: Die spezifischen Emissionsfaktoren dieser Fahrzeuge sind zwar grundsätzlich höher als diejenigen der spezifischen 28-t-Fahrzeuge, aber die geringere Auslastung führt zu einer Absenkung der Emissionsfaktoren.

Für die Berechnung des Referenzszenarios wurde davon ausgegangen, dass beide Reaktionsmuster relevant sind und die Emissionsfaktoren entsprechend gleichgewichtet.

3.4.3 Auswirkungen auf die Luftschadstoffemissionen und die Treibhausgasemissionen

Basierend auf den vorhergehenden Annahmen und Berechnungen resultieren folgende Veränderungen der Emissionen von Stickoxiden (NO_x), Partikeln (PM10, Auspuff) sowie CO₂. Dargestellt sind jeweils auf der linken Säule die heutigen Emissionen und auf der rechten Säule die Emissionen des Referenzszenarios ohne LSVA und ohne 40-t-Limite.

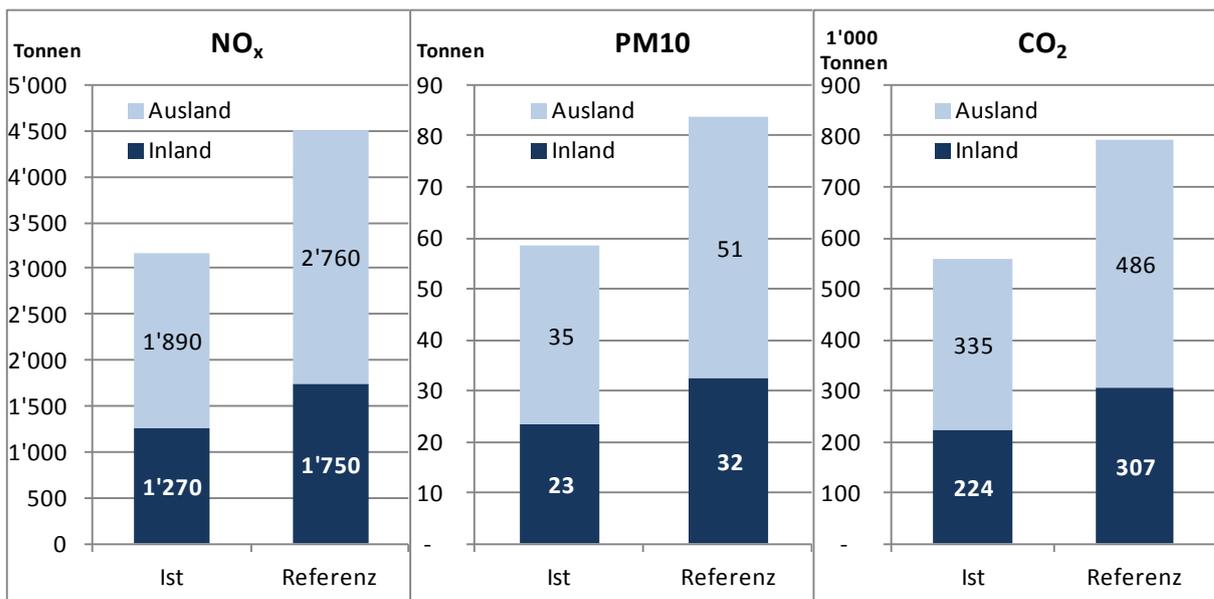


Abbildung 32: Auswirkungen der bisherigen Verlagerungspolitik auf die Emissionen des Strassenverkehrs im Jahr 2010. *Bemerkungen:* Emissionen Luftschadstoffe NO_x und PM10 in Tonnen, Emissionen CO₂ in 1'000 Tonnen.

Gegenüber dem Referenzszenario emittiert der alpenquerenden Strassengüterverkehr 2010 heute in der Schweiz ca. -27% weniger NO_x und ca. -28% weniger PM10. Auch die Treibhausgasemissionen CO₂ konnten um ca. -27% gesenkt werden. Die Reduktionen im Ausland sind sogar noch leicht höher: bei den Luftschadstoffen NO_x und PM10 jeweils ca. -32%, beim CO₂ -31.0%.

3.4.4 Würdigung und Fazit

Die bisherige Verlagerungspolitik hat auf der Strasse zu einer beträchtlichen Effizienzsteigerung geführt, die sich auch umweltseitig auswirkt. Insgesamt haben sich dadurch die Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen des alpenquerenden Strassengüterverkehrs gegenüber dem Referenzszenario ohne LSVA und 40-t-Limite um knapp 30% reduziert, die Reduktion im Ausland ist sogar noch leicht höher.

Bezogen auf die Gesamtemissionen des Strassengüterverkehrs mit schweren Fahrzeugen (>3.5 t) in der Schweiz beträgt die Reduktion immerhin noch ca. 4% bei den Luftschadstoffen sowie 5% bei den Treibhausgasemissionen.

4 Stand der Umsetzung der Verlagerungsinstrumente

4.1 Verlagerungskonzept des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) – Übersicht

Die verschiedenen Instrumente und Massnahmen der Verlagerungspolitik wurden mit dem GVVG bestätigt und ergänzt. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Hauptinstrumente der Verlagerung und die einzelnen unterstützenden Verlagerungsinstrumente im Überblick.

Instrument / Massnahme	Beschreibung	Stellenwert	Kapitel
LSVA	Schaffung der Kostenwahrheit im Strassengüterverkehr durch Umsetzung des Verursacherprinzips; Finanzierung FinöV	Zentrales Instrument, eingeführt auf 1.1.2001	4.3
NEAT: Modernisierung der Schieneninfrastruktur	Schaffung der notwendigen Kapazitäten und Voraussetzungen für Produktivitätssteigerungen auf der Schiene	Zentrales Instrument, in Umsetzung (Inbetriebnahme Lötschberg-Basistunnel)	4.2
Bahnreform: Liberalisierung des Schienengüterverkehrs	Steigerung der Produktivität der Schiene durch intramodalen Wettbewerb	Zentrales Instrument, weitgehend umgesetzt	4.4
Bestellungen im UKV	Bestellung und Abgeltung von UKV-Zügen und -Sendungen	Zentrale Verlagerungsmassnahme (seit 2000), macht mehr als 1/3 des alpenquerenden Verkehrs aus	5.2
Bestellungen im begleiteten kombinierten Verkehr (Rola)	Bestellung und Abgeltung von Rola-Zügen und -Sendungen	Ergänzungsmassnahme	5.2
Förderung von KV-Investitionen (Terminalinvestitionen)	Investitionsbeiträge für den kombinierten Verkehr im In- und Ausland (Terminals)	Terminalkapazitäten sind Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs	5.3
Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen	Sicherstellung der Einhaltung der relevanten Strassenverkehrsvorschriften	Zentrale strassenseitige Massnahme zur Steigerung der Sicherheit im Strassenverkehr und Angleichung der Wettbewerbsbedingungen Schiene/Strasse	5.4

Tabelle 11: Übersicht Verlagerungsinstrumente und -massnahmen.

Die Instrumente und Massnahmen sowie deren Umsetzung und Beitrag zum Verlagerungsprozess werden in den folgenden einzelnen Kapiteln und Abschnitten erläutert.

4.2 NEAT (Modernisierung der Bahninfrastruktur)

4.2.1 Stand der Umsetzung

Beim Jahrhundertprojekt Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) sind in der Berichtsperiode weitere wichtige Etappen erreicht worden. Die konkreten Fortschritte sind in den halbjährlich bzw. seit 2011 jährlich publizierten NEAT-Standberichten¹¹ detailliert dokumentiert.

Gotthard-Achse

Nach dem ersten Hauptdurchschlag in der Oströhre des Gotthard-Basistunnels am 15. Oktober 2010 erreichte die Tunnelbohrmaschine den berechneten Durchschlagspunkt zwischen Sedrun und Faido in der Einspurröhre West am 23. März 2011. Zwei Monate später, am 19. Mai 2011 fand im Tunnelabschnitt Faido bei Querschlag 91 die letzte Sprengung im Gotthard-Basistunnel statt. Damit sind die Vortriebsarbeiten im längsten Eisenbahntunnel der Welt nach fast zwölf Jahren Bauzeit abgeschlossen.

Die Arbeiten in den Tunnelabschnitten des Gotthard-Basistunnels waren im 1. Halbjahr 2011 unterschiedlich weit fortgeschritten. Auf Urner Seite waren der Ausbruch und der Innenausbau in den Abschnitten Erstfeld und Amsteg weitgehend abgeschlossen, die Tunnelröhren waren bereit für den Einbau der Bahntechnik. In den Abschnitten Sedrun und Faido wurde noch auf den 2. Hauptdurchschlag hingearbeitet. Bis zum 30. Juni 2011 wurden zwischen Faido und Sedrun fast 7100 m Innengewölbe betoniert. Die Arbeiten werden in diesem Tunnelabschnitt bis Ende 2011 abgeschlossen sein. Im Tunnelabschnitt Bodio ist der Innenausbau abgeschlossen, der Einbau der bahntechnischen Installationen ist angelaufen. Auf dem Installationsplatz Bodio wurden weitere Flächen für den Trasseebau geräumt. In der Weströhre zwischen Faido und Bodio wurde der Einbau der festen Fahrbahn auf einer Länge von 15 km abgeschlossen.

Beim Ceneri-Basistunnel waren von insgesamt 39.8 km Tunnelröhren per Ende August 2011 14.3 km oder 36 % ausgebrochen. Die Arbeiten werden vom Nordportal, vom Südportal und vom Zwischenanriff bei Sigirino aus vorangetrieben. Beim Nordportal in Vigana ist der Ausbruch unter der Autobahn A2 vollständig ausgeführt und geht nun plangemäss in Richtung Süden weiter. Beim Hauptvortrieb ab Sigirino in Richtung Norden und Süden weisen die Arbeiten eine Verspätung von fünf bis sechs Monaten gegenüber dem Terminprogramm auf. Der Rückstand ist auf die längere Installationsphase, die ungünstige Geologie und das Unterschreiten der vertraglich vereinbarten Vortriebsleistungen zurückzuführen. Die Untertagearbeiten gehen nun mit dem Innenausbau des Tunnelgewölbes weiter.

Lötschberg-Simplon-Achse

Der Lötschberg-Basistunnel (LBT) ist mit seinen 34.6 km der längste Alpentunnel. Am 15. Juni 2007 ist der erste Güterzug durch den Basistunnel gefahren. Seit diesem Zeitpunkt benutzt ein Teil der Güterzüge den Basistunnel, insbesondere in Richtung Nord-Süd. Zum Fahrplanwechsel am 9. De-

¹¹ Vgl. die NEAT-Standberichte unter <http://www.bav.admin.ch/alptransit/01386/index.html?lang=de>

zember 2007 erfolgte die volle Inbetriebnahme des Basistunnels für den Personen und Güterverkehr. Seit diesem Zeitpunkt benützen auch Personenfernzüge im fahrplanmässigen Verkehr den LBT. Die Zuverlässigkeit der Infrastruktur auf der Achse Lötschberg ist sehr hoch. Anfang März 2011 ist der 100'000. Zug durch den Tunnel gefahren. Die durchschnittliche Auslastung liegt insgesamt bei über 77 % und ist auch im Güterverkehr sehr hoch (vgl. auch das Kapazitäts-Monitoring für die Lötschberg-Simplon-Achse in Ziffer 6.2.1). Bisher mussten 1770 Züge (1,8 %) vor allem wegen Verspätungen über die Bergstrecke umgeleitet werden. Weniger als 8 % der Umleitungen sind auf Probleme mit der Infrastruktur des Lötschberg-Basistunnels zurückzuführen.

Das Bundesamt für Verkehr schätzt die Gesamtkosten der NEAT bis zum Abschluss des Projekts unverändert auf 19,1 Milliarden Franken (Preisstand 1998, inkl. Reserve ohne Teuerung, Mehrwertsteuer und Bauzinsen). Bei den Terminen rechnet der Bundesrat mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 und des Ceneri-Basistunnels Ende 2019.

4.2.2 Relevanz der NEAT für den Verlagerungsprozess

Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur und die mit ihr verbundenen Kapazitäts- und Produktivitätseffekte sind eine zentrale Voraussetzung für einen nachhaltigen Verlagerungsprozess. Nur eine Bereitstellung der für die Verlagerung nötigen Kapazitäten und eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität kann garantieren, dass Verkehre ohne Qualitätsverlust für den Nachfrager und ohne volkswirtschaftliche Nachteile von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Entsprechend kann nur eine qualitativ hochwertige Schieneninfrastruktur die Grundlage für die notwendigen Anreize für Verkehrsverlagerungen darstellen.

Produktivitätseffekte zeigen sich in Anpassungen bei der Produktion der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Leistungen auf der modernisierten Schieneninfrastruktur erbringen. Im Ergebnis verändern sich deren Kostenstrukturen und damit die Möglichkeit, die Transportpreise für Traktionsleistungen im Nord-Süd-Verkehr gegenüber der eigenen Kundschaft (Operateure resp. Verloader) zu reduzieren. Auf diese Weise wird der Schienengüterverkehr gegenüber dem Strassengüterverkehr attraktiver. Wenn der Schienengüterverkehr in der Summe aus Marktpreis, Transportzeit und Transportqualität günstiger erbracht werden kann als der Strassengüterverkehr, bestehen offensichtliche Anreize für eine Verkehrsverlagerung.

Die Produktivitätsgewinne im Rahmen der Inbetriebnahme der NEAT resultieren einerseits aus Einsparungen bei den Fahrzeiten, die sich wiederum in Einsparungen bei den zentralen Ressourcen, dem Lokomotiv- und Personaleinsatz, niederschlagen. Wichtige Einsparungen können vor allem dann erzielt werden, wenn dank der Fahrzeiteinsparungen effizientere Umlaufplanungen möglich sind.

Aufgrund der durchgehenden Flachbahn (in Folge der Basistunnel am Gotthard und Ceneri) verändern sich die für den Betrieb wichtigsten Trassierungsparameter Steigung/Gefälle, Radien und Lichtraumprofil. Dies hat direkte Wirkung auf höchstzulässige Längen und Gewichte der Züge. Vor allem sollte es möglich sein, zukünftig Güterzüge, die bisher von zwei Lokomotiven gezogen wurden und/oder noch Schiebedienste für steile Streckenabschnitte in Anspruch genommen haben, durchwegs mit einer Lokomotive zu fahren.

Die Produktivitäts- und Verlagerungseffekte, die mit der Inbetriebnahme von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel erwartet werden, wurden im Vorfeld zu diesem Verlagerungsbericht vertieft analysiert. Die Ergebnisse sind in Ziffer 7.2.2 detailliert dokumentiert.

Die Effekte mit der Inbetriebnahme der Lötschberg-Basislinie wurden im Verlagerungsbericht 2009 detailliert analysiert. An der Grundfeststellung hat sich nichts geändert: Die grössten Produktivitätseffekte des LBT für den Güterverkehr resultieren aus der Einsparung von Lokomotiven durch den LBT dank der geringeren Steigung und der reduzierte Energieverbrauch. Bisher nicht relevant sind Zeiteinsparungen. Aufgrund der weiterhin vorhandenen Steigungen und Gefälle sowie des Mischverkehrs aus Güter- und Personenverkehr sind die Produktivitätseffekte aber eher gering. Dennoch ist die Attraktivität der Lötschberg-Simplon-Achse für den Schienengüterverkehr hoch. Dies ist neben der Verfügbarkeit des Basistunnels darauf zurückzuführen, dass die Lötschberg-Simplon-Achse auch für den Transport hochprofiliger Verkehre (Eckhöhen bis vier Meter) geeignet ist. Ein solches Angebot ist auf der Gotthard-Achse bisher nicht möglich und könnte dort zusätzliche Anreize für eine Verkehrsverlagerung setzen (vgl. auch Ziffer 7.2.2 und 7.5.3).

4.3 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

4.3.1 Stand der Umsetzung

Der Annahme des Verfassungsartikels zur Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Februar 1994 und der Zustimmung durch das Schweizer Volk zum Ausführungsgesetz am 27. September 1998 folgend, ist die LSVA am 1. Januar 2001 eingeführt worden. Seit diesem Datum muss jedes Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, welches auf den Schweizer Strassen verkehrt, die Abgabe entrichten. Die LSVA folgt dem Verursacherprinzip und wird an der Anzahl gefahrener Kilometer, dem zulässigen Gesamtgewicht und den Emissionen umweltschädigender Substanzen des Fahrzeugs bemessen.

Das Verkehrsregime mit LSVA und erhöhter Gewichtslimite dient als Grundlage für die koordinierte Verkehrspolitik, die die Alpenregion schützen soll. Diese Politik ist Gegenstand des am 01.06.2002 in Kraft getretenen Landverkehrsabkommens¹² zwischen der Schweiz und der EG und auf diesem Weg von Seiten der EU akzeptiert.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hat zum Ziel, dass der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig deckt. Zudem soll sie zu einer vermehrten Verlagerung der Güter auf die Bahn beitragen sowie die Produktivitätsgewinne des Strassengüterverkehrs infolge der Erhöhung der Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen soweit wie möglich ausgleichen.

¹² SR 0.740.72

Die letzte Anpassung der LSVA ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. In Übereinstimmung mit dem Gemischten Ausschuss des Landverkehrsabkommens hat der Bundesrat beschlossen, dass ab diesem Datum folgende Sätze gelten:

Tarifkategorie	EURO-Norm	LSVA einer Fahrt eines LKW von 40 Tonnen über 300 Km	Rappen pro Tonne und Kilometer
1	0, I und II	369 CHF	3.07
2	III (ab 1.1.2009)	320 CHF	2.66
3	III (bis 31.12.2008) IV, V und VI	272 CHF	2.26

Tabelle 12: Aktuell gültige LSVA-Sätze gem. Anpassung LSVA vom 1. Januar 2008.

Wie es die Strassentransporteursbranche forderte, sind die EURO III-Fahrzeuge erst ab dem 1. Januar 2009 von der billigsten in die mittlere Tarifkategorie abklassiert worden, um dieser Fahrzeugkategorie eine längere Abschreibungsdauer zu gewähren.

Zudem ist zu erwähnen, dass aufgrund des Urteils vom 21. Oktober 2009 des Bundesverwaltungsgerichts, die Tarife ab September 2009 für Schweizer Transporteure und ab 4. November 2009 für ausländische Transporteure je während 6 Monate auf die ab 1. Januar 2005 geltenden LSVA-Tarife zurückgestuft wurden. Nach dem Urteil des Bundesgerichtes vom 19. April 2010 wurden dann wieder die ab 1. Januar 2008 geltenden Tarife erhoben.

Am 19. April 2010 hiess das Bundesgericht einen vom eidgenössischen Finanzdepartement gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eingereichten Rekurs gut. Es begründete seinen Entscheid damit, dass aufgrund des Wortlauts von Gesetz und Verordnung die vom Schwerverkehr dem Personenverkehr verursachten Stauzeitkosten in die Berechnung der externen Kosten einzubeziehen seien. Damit sei die auf den 1.1.2008 vorgenommene Erhöhung des Abgabtarifs rechtmässig gewesen. Die Frage, ob die Vorgabe von Art. 7 des Schwerverkehrsabgabegesetzes¹³, wonach eine Kostenüberdeckung des Schwerverkehrs unzulässig sei oder ob allenfalls die Vorgaben von Art. 8 vorzugehen hätten, liess das Bundesgericht ausdrücklich offen.

In Bezug auf die letzten Entwicklungen ist zu anzuführen, dass der Nationalrat am 15. März 2011 mit 112 zu 65 Stimmen die Motion 09.3133 Germanier angenommen hat. Wie es der Bundesrat in seiner Antwort erwähnt hat, kann diese Motion in dem Sinne ausgelegt werden, dass die Fahrzeuge aller drei LSVA-Tarifkategorien während mindestens sieben Jahre in der zugeteilten Kategorie bleiben sollten. Das hätte zu Folge, dass ein Fahrzeug nicht vor Ablauf einer Mindestdauer von 14 Jahren (also meistens während seiner ganzen Betriebszeit) in die teuerste Tarifkategorie abklassiert würde. Damit wären die über die LSVA geschaffenen Anreize für den Kauf von emissionsärmeren Fahrzeugen deutlich vermindert. Am 2. September 2011 hat der Ständerat beantragt, die in der Motion vorgesehene Sieben-Jahres-Frist nur auf die günstigste Tarifkategorie zu beschränken. Dieser Vorschlag geht in Richtung der Stellungnahme des Bundesrates zu dieser Motion. Zudem setzt der Ständerat den Beginn der Frist ab dem Zeitpunkt an, ab dem nur noch neue Fahrzeuge in der Schweiz in Verkehr gesetzt werden können. Die KVF-N hat diesem Vorschlag am 21. November zugestimmt. Unter Vorbehalt der

¹³ SR 641.81

Zustimmung der EU zu diesem Vorschlag würde dies bedeuten, dass die Euro-IV-Kategorie nicht vor Oktober 2013 und die EURO-V-Kategorie nicht vor Oktober 2016 abklassiert werden könnten.

Der Bundesrat hat Ende November 2011 beschlossen, dass Lastwagen der Emissionsklassen Euro II und Euro III mit Partikelfiltersystem ab 1. Januar 2012 eine Ermässigung von 10 Prozent auf der LSVA erhalten. Zudem will er mit der EU über die Einführung eines 10-prozentigen Rabatts für Euro VI-Fahrzeuge verhandeln. Die im Grundsatz bereits beschlossene Anpassung der LSVA an die Teuerung soll gleichzeitig mit dem zusätzlichen Rabatt für Euro VI-Fahrzeuge in Kraft treten. Dies wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2012 der Fall sein.

4.3.2 Relevanz für den Verlagerungsprozess

Aus verlagerungspolitischer Sicht ist mit der Erhebung der LSVA als wichtigem verlagerungspolitischem Instrument zentral die Erwartung eines Rückgangs der Zahl der alpenquerenden Fahrten verbunden. Die mit der LSVA verbundenen Anreize für die Erneuerung des Fahrzeugparks sind mit Blick auf das Verlagerungsziel zweitrangig.

Mit der Umsetzung der LSVA sind einerseits ein Preiseffekt und andererseits auch ein Produktivitätseffekt verbunden. In den einzelnen Teilmärkten des Strassengüterverkehrs wirkte sich die LSVA daher unterschiedlich aus. Dies ist vor allem auf den mit der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen verbundenen Produktivitätseffekt zurückzuführen. Die durchschnittliche Beladung der Fahrzeuge (inkl. Leerfahrten) hat aufgrund der zweistufigen Erhöhung der Gewichtslimiten seit 2004 und bis 2010 um 15 % zugenommen. Im Vergleich zu 1999 bedeutet dies sogar eine Zunahme um knapp 80 %. Der Effekt der LSVA konnte so in vielen Bereichen kompensiert werden, da nun mit annähernd den gleichen Kosten für Fahrzeug und Chauffeur eine grössere Transportmenge befördert werden kann. Je nachdem, ob das Ladevolumen oder das Gewicht der limitierende Faktor für einen Transport sind, konnte der Produktivitätseffekt in unterschiedlicher Weise ausgeschöpft werden.

Die in den Jahren 2004 bis 2006 zu beobachtende Reduktion der alpenquerenden Fahrten ist zu grossen Teilen auf den beschriebenen Regimewechsel zum 1. Januar 2005 (2. Stufe der LSVA und 40-Tonnen-Gewichtslimite) zurück zu führen. In den Jahren vor 2005 wurde dieser Entwicklung auch aufgrund der Verfügbarkeit von 40-t-Kontingenten teilweise vorgegriffen. Die volle Umstellung erfolgte im Jahr 2005. Für das Jahr 2006 ist nur noch ein kleiner Teil des Rückgangs auf den Regimewechsel bei der Gewichtslimite zurückzuführen, auch weil die durchschnittliche Auslastung der Fahrzeuge nur marginal zunahm.

Allgemein kann rückblickend gesagt werden, dass der mit der zweiten Stufe der LSVA verbundene Rückgang der Zahl der alpenquerenden Fahrten am unteren Rand der erwarteten Wirkung des Regimewechsels lag. Der Preiseffekt wurde mehr als ursprünglich erwartet durch die mit dem Regimewechsel möglichen Produktivitätsfortschritte kompensiert.

Mit der dritten Stufe der LSVA zum 1.1.2008 konnte kein zusätzlicher Verlagerungseffekt festgestellt werden, vielmehr konnte lediglich eine Stabilisierung der Verlagerungswirkung erreicht werden.

Für die Zukunft ist im Rahmen der Möglichkeiten des geltenden SVAG sowie der Bestimmungen des Landverkehrsabkommens bestenfalls eine Erhöhung der durchschnittlichen Beladung noch in kleinen Schritten zu erwarten. Aufgrund des hohen Anteils von Binnenverkehrsfahrten und der hierfür eingesetzten kleineren Fahrzeugen ist nicht zu erwarten, dass dasselbe Niveau erreicht wird wie an den ausländischen Übergängen im Alpenbogen. Am Brenner betrug 2008 – zum Vergleich – die durchschnittliche Beladung ca. 16 t pro Fahrzeug und lag so immer noch fast 40% über der durchschnittlichen Beladung an den schweizerischen Übergängen.

4.4 Bahnreform: Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes

4.4.1 Stand der Umsetzung

Artikel 24 in Verbindung mit Anhang 1 Abschnitt 4 des Landverkehrsabkommens verweist auf die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991¹⁴ zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Richtlinie 91/440/EWG). Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG sieht die vollständige Liberalisierung des grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehrs vor. Aufgrund derselben Bestimmung ist auch der grenzüberschreitende Güterverkehr von internationalen Gruppierungen liberalisiert. Internationale Gruppierungen sind Verbindungen von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder der Schweiz zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen. Diese haben in der Schweiz Zugangs- und Transitrechte, sofern eines der Unternehmen in der Schweiz seinen Sitz hat. Dies betrifft vor allem Züge des Wagenladungsverkehrs. Darüber hinaus bestehen auch dann Transitrechte von internationalen Gruppierungen durch die Schweiz, wenn kein Unternehmen der Gruppierung seinen Sitz in der Schweiz hat. Daneben ist der Schienengüterverkehrsmarkt für schweizerische Bahnunternehmen gemäss Art. 9a EBG vollständig liberalisiert. Da jedes ausländische Unternehmen das Recht hat, in der Schweiz eine Tochtergesellschaft zu gründen, und dies innert kurzer Frist möglich ist, besteht auf diesem Weg auch eine weitgehende rechtliche Liberalisierung des Binnenverkehrs.

Für die Weiterführung des Prozesses der Marktöffnung hat der Bundesrat Ende 2010 das zweite Teilpaket der Bahnreform 2¹⁵ ans Parlament verabschiedet. Dieses hat zum Ziel die Interoperabilität der Eisenbahnen und die Rechtssicherheit bei Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr zu verbessern und die Marktüberwachung (Schiedskommission im Eisenbahnverkehr) zu stärken. Mit dieser Bahnreform werden die Interoperabilitäts- (Richtlinie 2008/57/EG) und Sicherheitsrichtlinien (Richtlinie 2004/49/EG), wie auch das 1. und 2. EU-Eisenbahnpaket, mit Ausnahme der Ausgestaltung einer von den Infrastrukturbetreiberinnen unabhängigen Trassenvergabestelle, ins schweizerische Recht übernommen. Dadurch können die technischen und sicherheitsrelevanten Vorschriften vereinheitlicht und die dafür benötigten Konformitätsbewertungsstellen, welche die Übereinstimmung

¹⁴ ABI. L 237 vom 24.8.1991, S. 25, zuletzt geändert durch Richtlinie 2007/58/EG, ABI. L 315 vom 3.12.2007, S. 44.

¹⁵ <http://www.parlament.ch/d/dokumentation/dossiers/bahnreform-2-2/Seiten/bahnreform-2-2-botschaft.aspx>, Geschäfts-Nr. 05.028

von Eisenbahnbestandteilen mit den europäischen Vorschriften bescheinigen, geschaffen werden. In Folge kann ein reibungsloser Eisenbahnverkehr über die Grenzen hinweg sichergestellt und die Voraussetzungen für ein europaweites vereinheitlichtes Bahnnetz realisiert werden. Durch die zusätzliche Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr mit der Ausweitung derer Kompetenzen von Amtes wegen Untersuchungen einleiten zu können und auch Sanktionen auszusprechen, wird ein diskriminierungsfreier Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sichergestellt. Das Geschäft befindet sich zur Beratung im Zweitrat (Stand: Oktober 2011).

4.4.2 Relevanz für den Verlagerungsprozess

Der Nord-Süd-Verkehr entlang der Achse Niederlande/Belgien-Mailand via Schweiz ist seit mehreren Jahren ein starker Wachstumsmarkt. Dies betrifft über die verschiedenen Berichtsperioden hinweg vor allem den Kombinierten Verkehr. Dies ist unter anderem auch Folge der Marktöffnung. Im Zuge der Liberalisierung ist die Nord-Süd-Achse auch als Achse mit dem intensivsten Wettbewerb zwischen den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bekannt.

In der Berichtsperiode hatte die sich etablierte Wettbewerbssituation weiter Bestand. Dies betrifft sowohl den konventionellen Verkehr wie auch den kombinierten Verkehr. Die im Zuge der Liberalisierung festgestellten Änderungen der Produktionsformen (grenzüberschreitender Einsatz von Lokomotiven und Lokführern) sowie der Vertragsbeziehungen sind nachhaltig und erfolgreich. Die herkömmliche aufeinander folgende Frachtführerschaft wurde vom System der Hauptfrachtführerschaft (mit Unterakkordanten) weitestgehend abgelöst. Die KV-Operateure und Verloader von Ganzzugsverkehren haben ihrerseits reagiert, indem Traktionsleistungen vermehrt ausgeschrieben werden. Konkret ist feststellbar, dass im Nord-Süd-Markt die Marktanteile der einzelnen Akteure nicht gefestigt sind, sondern es laufend Verschiebungen (Ausschreibung von Neuverkehren oder bei Ende bestehender Verträge) gibt.

Die Marktöffnung hat bewirkt, dass sämtliche im Markt aktiven Unternehmen unter dem Druck stehen, die Effizienz zu steigern und Kosten zu senken. Dies führt zu Reorganisations- und Konzentrationsvorgängen auf allen Stufen der Wertschöpfungskette im Transportwesen. Ziel ist einerseits eine Produktion zu niedrigeren Kosten. Damit können die Unternehmen ihre Leistungen preisgünstiger am Markt anbieten. Andererseits wächst damit der Druck auf die Verbesserung der Qualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit).

Folgende Wirkungen dieses funktionsfähigen Wettbewerbs auf die Verlagerungspolitik stehen im Vordergrund:

- Produktionsseitig: Qualitätsverbesserung durch Reduktion der Verspätungen
- Produktionsseitig: Kostenreduzierung durch Optimierung der Rollmaterial-Umläufe, des Personaleinsatzes etc.
- Nachfrageseitig: bessere Kundenorientierung durch Definition des verantwortlichen Frachtführers und Produktion aus einer Hand
- Nachfrageseitig: Berücksichtigung konkreter Kundenwünsche im Rahmen eines Ideenwettbewerbs zwischen den Akteuren

Auf diesem Weg hat der Wettbewerb elementar dazu beigetragen, dass im Nord-Süd-Verkehr der Schienengüterverkehr ein substantielles Wachstum erreichen konnte. Mit der Erhöhung der Transportmenge dank des Wettbewerbs wurden auch zusätzliche Ressourcen, vor allem Arbeitskräfte, im Schienengüterverkehr eingesetzt.

4.4.3 Entwicklung der Marktanteile und Marktsituation

Marktanteile

Im alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz dominieren drei Eisenbahnverkehrsunternehmen. Neben den Cargo-Unternehmen von SBB und BLS etabliert sich ab 2009 zunehmend Crossrail als dritter bedeutender Player.

Im Zeitraum 2008 - 2010 ging der Marktanteil von SBB Cargo insgesamt um 2.5 Prozentpunkte zurück, derjenige von BLS Cargo um 2.8 Prozentpunkte während Crossrail um 6.0 Prozentpunkte zulegte. Im Krisenjahr 2009 büssten SBB Cargo und BLS Cargo sowohl absolut wie auch relativ ein, während Crossrail als einziges EVU seinen Marktanteil verdoppeln und auch ein höheres absolutes Wachstum erzielen konnte. Im Jahr 2010 verloren SBB Cargo und BLS Cargo nochmals 0.5 bzw. 0.7 Prozentpunkte Marktanteil, dies jedoch bei einem wachsenden Gesamtmarkt, sodass die transportierten Tonnen bei SBB und BLS trotz Marktanteilsverlust im zweistelligen Prozentbereich anstiegen.

Marktanteile in % an Netto- netto-Tonnen	2008			2009			2010		
	Gotthard	Simplon	Total	Gotthard	Simplon	Total	Gotthard	Simplon	Total
SBB Cargo	67.0%	23.6%	50.1%	66.2%	25.3%	48.1%	64.4%	22.4%	47.6%
BLS Cargo	28.9%	65.4%	43.1%	29.9%	54.8%	41.0%	30.9%	54.3%	40.3%
CR Crossrail	0.4%	10.9%	4.5%	0.4%	19.9%	9.0%	1.9%	23.3%	10.5%
Rail4Chem	1.8%	0.0%	1.1%	2.2%	0.0%	1.2%	0.8%	0.0%	0.5%
TX Logistik	1.3%	0.0%	0.8%	1.2%	0.0%	0.6%	1.9%	0.0%	1.1%
DB Schenker Rail DE AG	0.3%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
RTS	0.3%	0.0%	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%

Tabelle 13: Marktanteile im alpenquerenden Güterverkehr in % (Anteile an Netto-netto-Tonnen)

Dank der Marktöffnung und Liberalisierung entwickeln die Akteure im alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz kontinuierlich ihre Geschäftsmodelle weiter. Dies kann unternehmerische Reorganisationen und eine Änderung der Geschäftsmodelle beinhalten. Im Folgenden sind Beispiele hinsichtlich der wichtigsten Akteure aufgeführt:

- SBB Cargo AG: Im Rahmen der internationalen Strategie hat SBB Cargo als erstes Eisenbahnverkehrsunternehmen eine durchgehende Produktion aus einer Hand von Deutschland durch die Schweiz bis Norditalien aufgebaut. Mit Beginn des Jahres 2011 hat SBB Cargo das internationale Geschäft in einer eigenen Tochtergesellschaft, der SBB Cargo International ausgelagert. Die neue Gesellschaft fokussiert sich im alpenquerenden Verkehr neu als Traktionär auf Kombi- und Ganzzugsverkehre. Das Angebot reicht von den Nordseehäfen und dem Ruhrgebiet bis nach Nord-

- Italien und umfasst auch Import- und Exportverkehre. Der Schweizer KV Operateur Hupac hält 25 % der Anteile an der neu gegründeten SBB Cargo International.
- BLS Cargo AG: Seit 2001 hat BLS Cargo seine Marktstellung im alpenquerenden Schienengüterverkehr kontinuierlich ausgebaut und stabilisiert. Unterstützt wird dies durch ein internationales Aktionariat mit Beteiligung der DB Schenker Rail und dem Spediteur und Operateur Ambrogio, sowie einer engen Partnerschaft mit DB Schenker Rail und weiteren Partnern zur Realisierung von durchgehenden Angeboten.
 - Crossrail: die 2004 aus der RM heraus gegründete Crossrail hat sich zum drittstärksten Player im alpenquerenden Güterverkehr entwickelt. Nach Besitzerwechsel und Umstrukturierung hält der Schweizer KV-Operator Hupac seit 2010 ebenfalls einen Anteil von 25 % an Crossrail.

Marktsituation

Die Kosten im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz haben sich in der Berichtsperiode nicht stark verändert. Das Güterverkehrsobservatorium Schweiz-EU quantifiziert anhand von Modellrechnungen die Kosten im alpenquerenden Strassen- und Schienengüterverkehr, wobei im Schienenverkehr der Fokus auf dem UKV und der Rola liegt¹⁶. Im aktuell vorliegenden Bericht zeigt sich, dass im Zeitraum 2008 - 2009 nur marginale Veränderungen beim UKV beobachtet wurden (Reduktion um knapp 0.5 %). Anders sieht es auf der Einnahmenseite aus: die aktuelle Schwäche des Euro gegenüber dem Schweizer Franken (CHF) hat für die im internationalen Verkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International, BLS Cargo und Crossrail negative Auswirkungen. Weil ein wesentlicher Teil der Kosten (Schweizer Löhne und Trassenentgelt) in Schweizer Franken anfallen, die Dienstleistungen aber in aller Regel in Euro verkauft werden, sehen sie sich mit einem namhaften währungsbedingten Ertragsrückgang konfrontiert. Die Problematik trifft teilweise ebenso für schweizerische KV-Operateure zu. Die problematische Entwicklung dieser nicht beeinflussbaren Rahmenbedingung wird im Jahr 2012 von den EVU teilweise mittels Tarifierhöhungen kompensiert werden müssen. Für den kombinierten Verkehr wurden Massnahmen zur Abfederung beschlossen (vgl. Ziffer 5.2.2).

4.5 Fazit: Stand, Umsetzung und Wirkung der Verlagerungsinstrumente

Die beschlossenen und weitgehend umgesetzten Verlagerungsinstrumente – NEAT, LSVA und Bahnreform – haben ihre Wirkung entfaltet und wirken auch weiterhin, indem sie helfen, die Anzahl alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge zu stabilisieren und weiterhin einen hohen Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr zu sichern. Diese Verlagerungs- und Stabilisierungswirkung entfaltete sich auch während der Konjunkturkrise. Aus Sicht der Verlagerungspolitik wurde in der Berichtsperiode deutlich, dass durch die Verlagerungsinstrumente LSVA und Bahnreform in ihrer gegenwärtigen Ausgestaltung in Zukunft keine weiteren Verlagerungspotentiale erschlossen werden

¹⁶ Güterverkehrsobservatorium Schweiz-EU, Jahresbericht 2009 (Alpifret): http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t.Inp6I0NTU042I2Z6In1acy4Zn4Z2gZp nO2Yuq2Z6gpJCDeIB_hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

können. Die Entwicklung bei der LSVA hat gezeigt, dass auf die mit der 3. Stufe der LSVA verbundenen geringfügige Anhebung eine Reaktion des Marktes im Sinne eines Nachfragerückgangs nicht feststellbar war.¹⁷ Für die Zukunft wird aber die stabilisierende Wirkung dieser Instrumente von entscheidender Bedeutung sein. Ein weiterer Verlagerungsschub wird aber erst und allein mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und in der Folge auch des Ceneri-Basistunnels verbunden sein.

¹⁷ In der mittleren Abgabekategorie betrug die Anhebung +5.6%. Der Effekt der Anhebung wurde zudem durch die laufende Inverkehrsetzung von Fahrzeugen mit tieferer Abgabekategorie weitgehend kompensiert.

5 Stand der Umsetzung der flankierenden Verlagerungsmassnahmen

5.1 Finanzielle Mittel

Mit dem Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs vom 28. September 1999 bewilligte das Parlament einen Zahlungsrahmen von höchstens 2850 Mio. Franken für die Jahre 2000-2010. Dieser wurde durch das Entlastungsprogramm 03 um 20 Mio. Franken gekürzt. Über diesen Zahlungsrahmen wurden die Trassenpreisverbilligungen (KV bis 2009 / WLV bis 2007) und die Abgeltungen im alpenquerenden und im nicht alpenquerenden KV finanziert. Vom gesamten Zahlungsrahmen wurden insgesamt 225.5 Mio. Franken nicht beansprucht. Der Zahlungsrahmen umfasst *nicht* die Investitionsbeiträge an Terminals, Beiträge an die Erstellung privater Anschlussgleise sowie die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen.

Insgesamt präsentieren sich Rechnungen bzw. Voranschlag für die verschiedenen Massnahmen in der Berichtsperiode (2009-2011) wie folgt:

Massnahme	Kredit	Rechnung 2009 (CHF Mio.)	Rechnung 2010 (CHF Mio.)	Voranschlag 2011 (CHF Mio.)
Abgeltung kombinierter Verkehr: Bestellungen KV einschliesslich Rola; bis 2009 inkl. Trassenpreisverbilligung KV.	ab 2007 802.A2310.0214	213.6	205.5	179.5 ¹⁸
Trassenpreisverbilligung Wagenladungsverkehr WLV	ab 2007 802.A2310.0217	0	0	0
Investitionsbeiträge Terminalanlagen	ab 2009 802.A4300.0141	28.6	9.9	33.3
Polizeiliche Kontrollen des Schwerverkehrs¹⁹	806.3600.007 ab 2007 806.A6210.0141	23.4	21.2	29.8
(Anschlussgleise)	ab 2007 802.A4300.0122	21.6	23.5	21.7

Tabelle 14: Bundesmittel für Verlagerungsmassnahmen 2009-2011.

Für die Förderung des Kombinierten Verkehrs hat der Bund 2010 insgesamt 205.5 Millionen Franken eingesetzt. Dieser Betrag wurde 2010 erstmals ausschliesslich in Form von Betriebsabgeltungen an die Operateure ausgerichtet. Die Trassenpreisverbilligungen für den Kombinierten Verkehr wurden per Ende 2009 abgeschafft.

Ende 2010 ist der Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs 2000 bis 2010 ausgelaufen. Das Parlament hat im Dezember 2008 im Rahmen der Beratungen zur Güterver-

¹⁸ Exkl. Nachträge II/2011; ab 2011 nur alpenquerender KV (nicht alpenquerender UKV wird über separaten Kredit finanziert)

¹⁹ Kosten für Bau und Unterhalt der Schwerverkehrskontrollzentren sind in diesem Kredit nicht enthalten.

kehrsvorlage einen neuen Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs in der Höhe von ursprünglich 1.6 Milliarden Franken gesprochen. Im Rahmen des Nachtrag I/2010 wurde der Zahlungsrahmen infolge der Anpassungen des Trassenpreissystems auf 2010 (Wegfall des Deckungsbeitrags im Güterverkehr) um 105 Millionen auf 1,495 Milliarden Franken gekürzt. Ab 2011 werden die Betriebsabgeltungen für den nicht alpenquerenden KV über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs - über den auch die Abgeltungen für das System Wagenladungsverkehr entrichtet werden - ausgerichtet.

Seit 2010 erfolgt die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs gestützt auf Artikel 8 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG). Gemäss Finanzplan des Bundes sind folgende Mittel vorgesehen:

Massnahme	2011 (in Mio. CHF)	VA 2012 (in Mio. CHF)	FP 2013 (in Mio. CHF)	FP 2014 (in Mio. CHF)	FP 2015 (in Mio. CHF)
Abgeltungen KV A2310.0214	182.7 ²⁰	174.5	174.5	164.5	161.9

Tabelle 15: Finanzplan Abgeltungen KV 2011-2015

Der Kredit Abgeltungen alpenquerender KV unterliegt auf Basis der Beschlüsse zur Güterverkehrsvorlage einem schrittweisen Abbaupfad. Ziel des Abbaus ist es, Anreize für Produktivitätsverbesserungen für die Akteure im alpenquerenden KV zu setzen – zugleich soll aber eine Rückverlagerung von Verkehren des KV auf die Strasse möglichst vermieden werden. Entsprechend sind bei der Ausgestaltung des Abbaus auch jeweils gravierendere Änderungen bei den anderen Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr zu berücksichtigen. Dies ist in den kommenden Jahren mit der Anpassung des Trassenpreissystems der Fall: Die auf 2013 in Kraft tretenden Änderungen im Trassenpreissystem (vgl. Ziffer 6.1) haben gemäss aktuellen Berechnungen eine Erhöhung der Trassenpreise im Güterverkehr um insgesamt rund 20 Mio. Franken zur Folge. Um den Effekt der steigenden Trassenpreise etwas abzufedern, ist im Finanzplan von 2012 auf 2013 keine Reduktion der Fördermittel vorgesehen.

5.2 Bestellungen im kombinierten Verkehr: UKV und Rola

5.2.1 Stand der Umsetzung

Die Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr (KV) werden aus zweckgebundenen Mitteln (Mineralölsteuer) finanziert. Die Mittel dienen der Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Empfänger der Betriebsabgeltungen sind die Operateure des KV. Mit dieser Subvention werden die geplanten ungedeckten Kosten für Verkehrsrelationen im begleiteten und unbegleiteten KV abgegolten. Die Auszahlung der Abgeltungen erfolgt nach effektiv erbrachter

²⁰ Im Rahmen des Nachtrags IIb/2011 wird dem Parlament eine Aufstockung der Fördermittel an die KV-Operateure für 2011 von 179.5 auf 182.7 Mio. CHF beantragt. Damit kann das höher als ursprünglich prognostizierte Transportaufkommen des alpenquerenden Verkehrs im 2011 abgegolten werden. Die beantragten zusätzlichen 3.2 Millionen für 2011 werden vollumfänglich durch eine Reduktion beim Kredit A4300.0141 Terminalanlagen kompensiert. Im Rahmen des Nachtrag IIa (BBl 2011 6749) hat das Parlament 28.5 Mio. zur Abfederung der Frankenstärke im 2011 über diesen Kredit gesprochen. Die Mittel sind z.G. der EVU vorgesehen und sind in der Zahl von 182.7 Mio. nicht enthalten.

Leistung. Die Subvention wird hierbei nach Zügen und Sendungen differenziert. Die Subvention pro Zug richtet sich nach dem Abgangs- und Bestimmungsterminal und wird für jeden Zug gewährt, der vom Operateur tatsächlich durchgeführt wird. Die Subvention pro alpenquerende Sendung ist für alle Sendungen im UKV gleich und wird für jede transportierte Sendung gewährt. Die maximalen Abgeltungssätze haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

	2008		2009				2010		2011	
	pro Sdg.	pro Zug	Januar - April		Mai - Dezember		pro Sdg.	pro Zug	pro Sdg.	pro Zug
			pro Sdg.	pro Zug	pro Sdg.	pro Zug				
Niederlande	45	345	45	330	90	345	90	850	75	850
UK / Belgien / Luxemburg / N-Frankreich	45	1'150	45	1'100	90	1'150	90	1'650	75	1'600
Frankreich							90	1'420	75	1'350
N-Deutschland Skandinavien	45	1'035	45	990	90	1'035	90	1'540	75	1'540
Deutschland Rhein-Ruhr / Rhein-Main	45	1'093	45	1'045	90	1'093	90	1'600	75	1'600
SW-Deutschland / Schweiz Basel, Mittelland	45	1'438	45	1'375	90	1'438	90	1'940	75	1'900

Tabelle 16: Maximale Abgeltungssätze in Euro je Sendung und je Zug nach Abgeltungsregionen 2008-2011.

Die Entwicklung der Höhe der Abgeltungen für den kombinierten Verkehr war in der vergangenen Berichtsperiode von zwei ausserordentlichen Massnahmen geprägt:

Abgeltungserhöhung aufgrund der Konjunkturkrise

Der unbegleitete kombinierte Verkehr war 2009 durch die Wirtschaftskrise überproportional betroffen. Das Bundesamt für Verkehr sah nach Auswertung der Daten zur Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs in den ersten Monaten 2009 mit dem verzeichneten Marktanteilsverlust der Schiene einen dringenden Handlungsbedarf. Um die Einstellung von Relationen / bestimmten Angeboten im UKV sowie den Abbau von Ressourcen (insbesondere beim Rollmaterial) zu verhindern, hat sich das BAV – nach Abwägung verschiedener Handlungsoptionen – für eine Erhöhung der Betriebsabgeltungen an die KV-Operateure entschieden. Für die Periode Mai bis Dezember 2009 wurde der maximale Abgeltungssatz je Zug auf das Niveau des Jahres 2008 angehoben und gleichzeitig der maximale Abgeltungssatz je Sendung von 45 auf 90 Euro erhöht (vgl. Tabelle 16). Der Abgeltungssatz je Sendung wurde in den Folgejahren dann schrittweise wieder auf das ursprüngliche Niveau zurückgeführt.

Aufgrund dieser Massnahme konnte ein noch deutlicherer Verkehrsrückgang vermieden werden und Liquiditätsprobleme bei den Operateuren und Eisenbahnverkehrsunternehmen vermieden werden. Diese temporäre Sonderförderung trug auch einen Anteil dazu bei, dass der Markt in den Jahren 2010 und 2011 wieder in der Lage war, neue Verkehr zu akquirieren und das beförderte Volumen deutlich zu steigern.

Umschichtung der Trassenpreissubventionen

Bis 2009 hat der Bund neben den Betriebsabgeltungen im kombinierten Verkehr noch Trassenpreissubventionen für den kombinierten Verkehr entrichtet. Mit Inkrafttreten der Güterverkehrsvorlage bestand für die Entrichtung von Trassenpreissubventionen im KV ab 2010 keine rechtliche Grundlage mehr. Über den neuen Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterver-

Stand der Umsetzung der flankierenden Verlagerungsmassnahmen

kehr für die Jahre 2011 bis 2018 können nur noch Betriebsabgeltungen an die KV-Operateure ausgerichtet werden. Entsprechend fielen die Trassenpreissubventionen weg, so dass nur in der Folge nur noch eine einseitige Förderung an die KV-Operateure erfolgt. Mit der Abschaffung der Trassenpreissubventionen im KV müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen den vollen Trassenpreis an die schweizerischen Infrastrukturbetreiberinnen entrichten. Damit einher ging eine Umschichtung der aus dem Entfall der Trassenpreissubventionen freiwerdenden Mittel auf die Betriebsabgeltungen an die KV-Operateure und eine entsprechende Anhebung der Abgeltungssätze im alpenquerenden KV zugunsten der KV-Operateure. Die Abgeltung pro Zug wurde im Rahmen dieser ‚Umschichtung‘ (für jedes Gebiet) so erhöht, dass nun zusätzlich die Kosten gedeckt sind, die sich durch die Erhöhung des Trassenpreises im KV ergeben (vgl. Tabelle 15 mit dem Anstieg der Abgeltungssätze für Züge zwischen 2009 und 2010).

Entwicklung der Zahl der geförderten Sendungen im UKV

Der alpenquerende UKV hat 2010 gegenüber dem konjunkturell schwachen 2009 wieder deutlich zugelegt. Die Zunahme beläuft sich bei den Sendungen auf +15 %, und liegt damit deutlich über dem Wachstum auf der Strasse (+ 6.5 %). Insgesamt waren im Jahr 2010 23 Operateure im alpenquerenden UKV tätig (3 neue Anbieter). Diese haben 2010 insgesamt rund 771'000 Sendungen, 101'000 mehr als 2009 durch die Alpen transportiert (+2430 Züge). Damit wurde der Rekordwert von 2008 um lediglich 9'000 Sendungen unterschritten. Für 2011 ist nochmals mit einem deutlichen Wachstum zu rechnen.

Seit 2002 haben sich die Sendungen im alpenquerenden Verkehr wie folgt entwickelt:

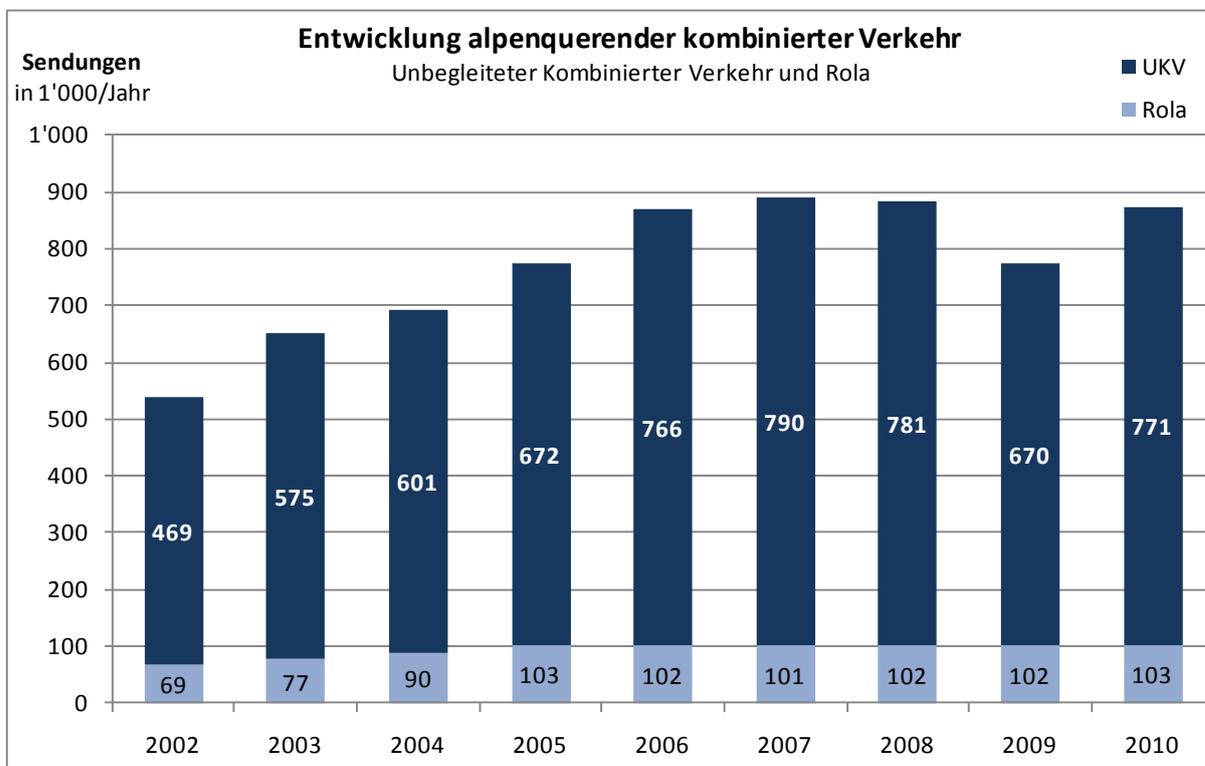


Abbildung 33: Entwicklung der Anzahl alpenquerender Sendungen 2002-2010

Pro Zug wurden 2010 im Durchschnitt 29.5 Sendungen transportiert (2009: 28.3 Sendungen). Diese Leistung wurde den Operateuren mit rund 153 Millionen Franken abgegolten. Die durchschnittliche Subvention je alpenquerende Sendung im UKV lag damit bei 198 Franken. Die finanzielle Unterstützung half, die negativen Effekte der Wirtschaftskrise beinahe wieder auszugleichen. Im Jahr 2010 konnte im alpenquerenden Güterverkehr die Schiene wieder Marktanteile von der Strasse zurückgewinnen. Für 2011 wird sich dieser Trend fortsetzen.

Die Zahl der Sendungen im nicht alpenquerenden UKV hat 2010 gegenüber dem Vorjahr um 6 % zugenommen. Insgesamt wurden im schweizerischen Binnenverkehr und im Import-/Exportverkehr in die Länder nördlich der Schweiz rund 298'000 Sendungen gefördert. Die Fördersumme lag bei 17 Mio. Franken.

Rollende Landstrasse (Rola)

2010 wurden auf der rollenden Landstrasse (Rola) 102'720 Lastwagen durch die Schweiz befördert. Dies entspricht einer Zunahme um lediglich 0.3 %. Die Rola wurde 2010 mit Bundesmitteln in der Höhe von rund 36 Mio. Franken abgegolten. Die Abgeltung je LKW lag damit bei 349 Franken.

5.2.2 Massnahmen aufgrund der Frankenstärke

Die Schwäche des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, die sich im Jahr 2011 akzentuiert hat, ist für die im internationalen alpenquerenden Verkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. SBB Cargo, BLS Cargo und Crossrail) mit Ertragsrückgängen verbunden, da ein wesentlicher Teil der Kosten (Schweizer Löhne und Trassenentgelt) in Schweizer Franken anfallen, die Dienstleistungen aber in aller Regel in Euro verkauft werden. Ohne Kompensation oder Abfederung der Erlösminderungen kann diese problematische Entwicklung von den Eisenbahnverkehrsunternehmen nur mittels Tarifierhöhungen kompensiert werden müssen. Die Frage aus verlagerungspolitischer Sicht ist, ob dies mit Verkehrsverlusten und allfälligen Rückverlagerungen auf die Strasse verbunden ist.

Im Rahmen des Massnahmenpakets zur Abfederung der Frankenstärke und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

Als kurzfristige Reaktion auf die Euro-Problematik hat der Bundesrat dem Parlament im Rahmen der *Botschaft zum Bundesgesetz über Massnahmen zur Abfederung der Frankenstärke und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit sowie zum Bundesbeschluss über den Nachtrag IIa zum Voranschlag 2011*²¹ zusätzliche 28.5 Millionen Franken beantragt. Durch eine Aufstockung des Kredits für die Abgeltung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs können die auf die Euroschwäche zurückzuführenden Erlösminderungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Teil kompensiert werden.

Das Parlament ist dem Vorschlag des Bundesrates gefolgt und hat am 30. September 2011 zusätzliche 28.5 Mio. Franken gesprochen. Diese Mittel werden ausnahmsweise direkt an die Eisenbahnverkehrsunternehmen entrichtet, insofern diese einen entsprechenden währungsbedingten Mindererlös

²¹ BBI 2011 6749

nachweisen können. Das Bundesamt für Verkehr hat im Oktober 2011 die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgefordert, eine Offerte gemäss Art. 14 BGFV²² einzureichen, auf deren Basis eine Abgeltung der ungedeckten Kosten aus den Mindererlösen in Folge der Wechselkursentwicklung erfolgen soll.

Im Rahmen des Abgeltungsverfahrens für die Operateure des alpenquerenden KV

Da die Abgeltungen für den alpenquerenden UKV bis anhin in Euro ausbezahlt werden, konnten die entrichteten Abgeltungen die Wechselkursentwicklung nicht entlasten. Der Gegenwert der auf Basis des Referenzkurses für das Bundesbudget 2011 (1.45 CHF/Euro) vereinbarten Abgeltungen hat sich aufgrund des schwachen Euros bis Mitte 2011 um fast 20 Prozent reduziert.

Das BAV war bereits im Herbst 2010 bestrebt, auf die währungsbedingte Ausnahmesituation zu reagieren, indem die Möglichkeit einer Ausrichtung der Betriebsabgeltungen für 2011 in CHF statt Euro abgeklärt wurde. Die verwaltungsinternen Vorgaben liessen eine kurzfristige Umstellung jedoch nicht zu, so dass die Abgeltungen bis Ende 2011 in Euro ausgerichtet werden müssen. Ab 2012 erfolgt die Abgeltung für schweizerische und ausländische Operateure in Schweizer Franken. Aus der Währungsumstellung per 2012 ergibt sich ein gewisser finanzieller Spielraum bei der Festlegung der Abgeltungssätze für 2012. Die Betriebsabgeltungen an die KV-Operateure wurden so festgelegt, dass es den EVU möglich sein sollte, die durch die Wechselkursentwicklung notwendigen Preiserhöhungen am Markt durchzusetzen und so nachhaltig kostendeckend zu produzieren.

5.2.3 Rola: Ausschreibung, Verhandlungen

Das Bundesamt für Verkehr hat – wie es in der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage angekündigt worden war – im März 2009 die Rollende Landstrasse durch die Schweizer Alpen für die Jahre 2012 bis 2018 international ausgeschrieben. Mit der Ausschreibung verfolgte das BAV die Ziele, die Subventionseffizienz sowie die Leistung und Qualität des Rola-Angebots zu verbessern. Dank der Ausschreibung sollte es erstens zu mehr Wettbewerb innerhalb dieses Marktes kommen. Zweitens sollte der gesicherte mehrjährige Planungshorizont bessere Voraussetzungen für Investitionen und für grössere Anpassungen der Organisation sowie der Produktion ermöglichen.

Für die Bestellung und Abgeltung einer Rola durch die Schweizer Alpen stellte der Bund im Rahmen des Pflichtenhefts der Ausschreibung aus dem vom Parlament bewilligten Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs von 2012 bis 2018 jährlich 50 Millionen Franken zur Verfügung. Diese insgesamt 350 Millionen Franken sollten eine möglichst effiziente Förderung des Betriebs einer Rollenden Landstrasse mit jährlich mindestens 115'000 beförderten Güterfahrzeugen – also in der Summe über die Dauer von 2012-2018 eine Verlagerung von über 800'000 schweren Güterfahrzeugen – bewirken.

Die Frist für die Eingabe der Angebote lief bis zum 30. September 2009. Vor Ablauf der Frist erfolgten Eingaben von RAlpin und von Modalohr. Nach detaillierter Prüfung stand fest, dass die Vorgaben des

²² SR 740.12

Pflichtenhefts von beiden Eingaben nicht erfüllt wurden. Die Offerte der RAlpin entsprach nicht den in der Ausschreibung genannten Muss-Kriterien, während die Eingabe von Modalohr keine eigentliche Offerte darstellte. Aus diesem Grund musste das Verfahren abgebrochen werden, was formgerecht im SHAB publiziert und den Anbietern kommuniziert wurde.

Die Offerte von RAlpin war nicht nur formal ungenügend. Inhaltlich führte RAlpin in ihrem Angebot das aktuelle Angebot ohne sichtbare Verbesserungen weiter: Das Verhältnis Abgeltung zu Sendung wurde nicht verbessert, das Angebot enthielt keine Innovationen (bspw. Ausbau des Angebots auf der Gott-hardachse), eine Optimierung der Nachfrage (z.B. neue Abfahrtsorte) wurden nicht erwogen, die Zusammensetzung der Kosten sowie die Gründe für deren Höhe blieben intransparent und zur Erstellung der Leistungen wurden keine Garantien angeboten. Die Eingabe von Modalohr war zwar unvollständig und konnte nicht als Angebot akzeptiert werden, zeigte jedoch den Spielraum für Innovationen und Kostensenkungen auf.

Nach Abbruch der Ausschreibung der Finanzhilfe für eine Rola durch die Schweiz für die Jahre 2012 bis 2018 konnte die Förderung direkt vergeben werden (maximal im Umfang der Vorgaben des Pflichtenhefts). Eine massgebende Grösse wurde angepasst, weil sich die Kalkulationsgrundlagen im Zuge der zwischenzeitlich beschlossenen Trassenpreisänderung zum 1.1.2010 (Wegfall des Deckungsbeitrags und Aufhebung der Trassenpreissubventionen) geändert hatte. Das ursprüngliche Pflichtenheft sah eine mögliche jährliche Fördersumme von 50 Mio. Franken vor. Um in gleicher Weise wie im Pflichtenheft eine Anhebung der Fördersumme für die Rola in Aussicht zu stellen, wurde zukünftig von einem Förderbetrag von jährlich ungefähr 43 Mio. Franken ausgegangen.

Verhandlungen zur Rollenden Landstrasse

Die Eingabe von Modalohr entsprach nicht einem Angebot für die Rollende Landstrasse, da es sich vornehmlich um unbegleiteten kombinierten Verkehr handelte. Nichtsdestotrotz hat das BAV mit Modalohr Gespräche geführt, um das Potenzial ihres Angebots auszuloten. Die Ergebnisse dieser Gespräche sind in Ziffer 6.4.3 dargestellt.

Auch Ökombi, der wichtigste Anbieter von Leistungen der Rollenden Landstrasse in Europa, wurde angefragt, ob sie Verhandlungen aufnehmen wollten. Ökombi kommunizierte klar, kein Interesse an einem Rola-Betrieb durch die Schweiz zu haben.

Die Verhandlungen mit RAlpin begannen im April 2010 und wurden durch eine Vereinbarung im November 2010 abgeschlossen. Der Bundesrat schätzt die Verhandlung wie folgt ein: RAlpin verhandelte aus einer starken Position, da sie als einziger möglicher Anbieter über ein Monopol verfügen. RAlpin zeigte sich risikoavers, d.h. finanzielle Risiken sollte - wenn immer möglich - der Bund tragen. Beispielsweise schreibt RAlpin gemäss ihrer Offerte die Investitionen in Terminals und neues Rollmaterial bis ins Jahr 2018 ab, um das Risiko einer Einstellung der Förderung der Rola durch den Bund nach dem Jahr 2018 nicht tragen zu müssen.

Insgesamt hat das Bundesamt für Verkehr die gesetzten Verhandlungsziele befriedigend erreicht. Im Vergleich zur Rahmenvereinbarung 2001-2010 sind jedoch massgebende Verbesserungen erzielt worden. Die Vereinbarung ist klarer formuliert, die Leistungsziele und Auflagen sind kontrollierbar und umsetzbar. Der Betrieb der Rola wurde bis ins Jahr 2018 gesichert. Zudem wurde die Qualität der

Leistungen verbessert: RAlpin investierte in neues Rollmaterial und erhöht die Sicherheit in den Begleitwagen durch Videoüberwachung.

Bezüglich der Leistung und der Förderung wurden zwei Varianten ausgehandelt. Die Varianten unterschieden sich durch die Erstellung eines Terminals in Domodossola. In der Vollvariante (mit einem Terminal in Domodossola) würde die Leistung bis 2018 um 30 % gesteigert, gleichzeitig die Subvention pro Sendung um 13 % gesenkt. In der Rückfallvariante (ohne Terminal Domodossola) bliebe die Leistung und die Subvention praktisch konstant, was das BAV als unbefriedigend einschätzt. RAlpin argumentierte, dass insbesondere in Begleitwagen investiert werde, womit kein Potenzial zur Senkung der Subventionen mehr bestand. Auf Grund der Auslastung der bestehenden Terminals in Italien (sowie der hohen Auslastung des SIM-Korridors südlich Domodossola) kann ohne Terminal in Domodossola die Leistung der Rola nicht gesteigert werden. Es war im Interesse von RAlpin und des BAV, die Vollvariante umzusetzen. Der Hinderungsgrund war die fehlende Genehmigung von RFI für die Nutzung der Terminals in Domodossola für die Rollende Landstrasse. Trotz Diskussion von RAlpin mit RFI und des BAV mit dem italienischen Verkehrsministerium im Rahmen der bestehenden bilateralen Arbeitsgruppen konnte die Erstellung bzw. Anpassung eines Terminals in Domodossola nicht durchgesetzt werden, womit nun die Rückfallebene umgesetzt wird. Damit verpflichtet sich RAlpin pro Jahr, rund 105'000 Sendungen (für die Jahre 2012 - 2014) bzw. rund 108'000 Sendungen (für die Jahre 2015 - 2018) zu befördern. Zur Abgeltung der ungedeckten Kosten dieser insgesamt knapp 750'000 Sendungen in sieben Jahren legte das BAV ein Kostendach von 268 Mio. Franken fest. In den Jahren 2012 bis 2018 stellt somit der Bund für die Abgeltung der Rola pro Jahr maximal 37.6 Mio. Franken (für die Jahre 2012 bis 2014) resp. 38.8 Mio. Franken (für die Jahre 2015 bis 2018) zur Verfügung. Die Abgeltungssätze pro Sendung nehmen dabei von Jahr zu Jahr ab.

Die Alternative zur ausgehandelten Vereinbarung wäre die Einstellung der Rola-Förderung und damit das wahrscheinliche Ende eines Angebots der Rollenden Landstrasse durch die Schweizer Alpen. Im Vergleich stellt sich – aus Sicht des Bundesrats – der Bund mit dem Abschluss einer Vereinbarung besser. Um auf die Veränderung der durch die eidgenössischen Räte formulierten Rahmenbedingungen reagieren zu können, bedingte sich das BAV Klauseln zur Anpassungen oder zur Kündigung der Vereinbarung aus. Es ist festgehalten, dass bei wesentlichen Änderungen der gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen durch die eidgenössischen Räte die Vereinbarung aufgekündigt werden kann (bspw. Verzicht oder Befristung der Förderung der Rollenden Landstrasse, Kürzung des Kredits zur Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs resp. Anpassung der Höhe des Zahlungsrahmens oder Verlängerung bzw. Verkürzung seiner Geltungsdauer, Veränderung der Förderbedingungen).

5.2.4 Qualitätsmonitoring für den alpenquerenden kombinierten Verkehr

Die kontinuierliche Verbesserung der Qualität der alpenquerenden Schienenverkehre ist ein entscheidender Faktor für den Verlagerungserfolg. Als Besteller der kombinierten Verkehre hat das BAV die Möglichkeit, die Vergabe von finanziellen Mitteln an Qualitätsanforderungen zu knüpfen. Das integrierte Qualitätsmonitoring des BAV für den kombinierten Verkehr soll

- Die Qualitätsentwicklung (v.a. im alpenquerenden Kombiverkehr) laufend überwachen und anhand einfacher Indikatoren kommunizieren,
- Defizite und Schwachstellen bei der Qualitätsentwicklung frühzeitig erkennen, um entsprechende Massnahmen einleiten zu können.

Dazu werden die Rola-Betreiber und KV-Operateure zu Verspätungen und Servicequalität auf jeder Relation befragt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pünktlichkeit

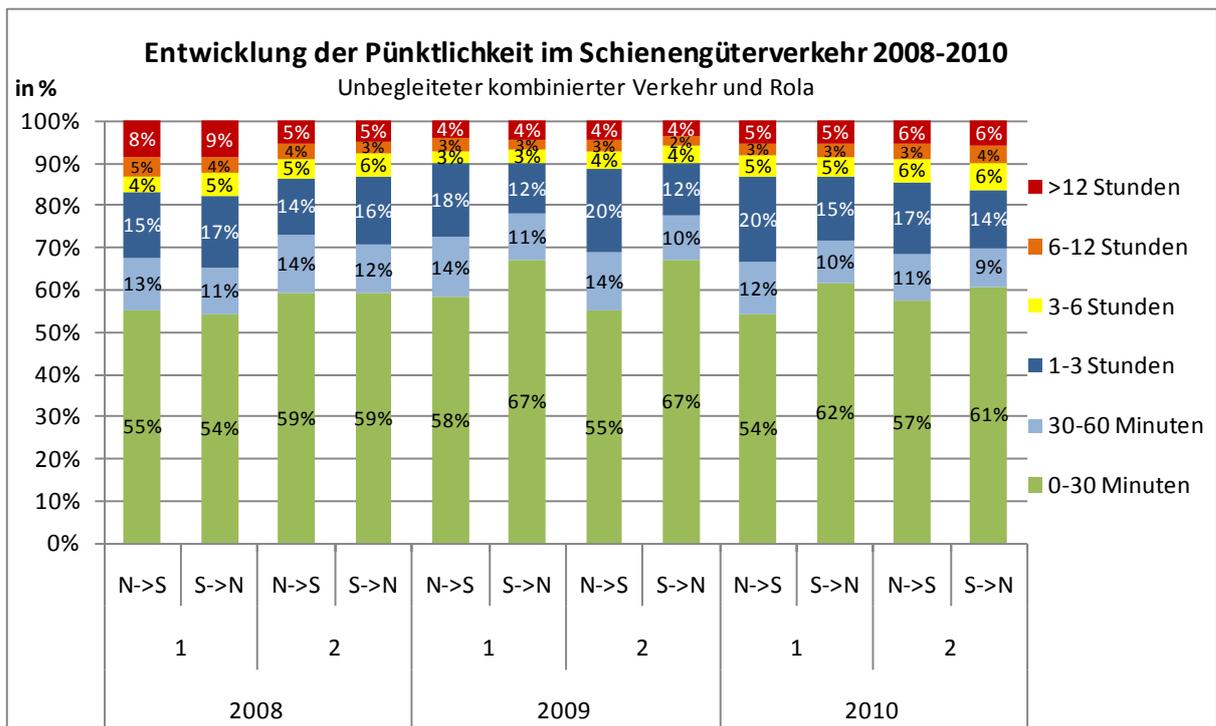


Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden Verkehr 2008-2010. Quelle: Ergebnisse der kontinuierlichen Erhebung bei den KV-Operateuren (quartalsweise, relationspezifische Erhebung).

Insgesamt zeigt sich im Verlauf der Jahr 2008 - 2010 keine wesentlichen Verbesserungen der Pünktlichkeit. In der Berichtsperiode 2009 - 2010 waren je nach Richtung und Jahr nur ca. 54 - 67 % aller Züge pünktlich. Der Anteil der Züge mit grossen Verspätungen (> 3 Stunden) bewegte sich zwischen ca. 10 % im Jahr 2009 und ca. 15 % im Jahr 2010. Generell fiel auf, dass die Züge in Süd-Nord-Richtung pünktlicher sind als jene in Nord-Süd-Richtung.

Im Jahr 2009 war zwischenzeitlich vor allem in Süd-Nord-Richtung eine deutliche Verbesserung bei der Pünktlichkeit zu beobachten gewesen. Die Zahl der grossen Verspätungen (>3 Stunden) hat im Vergleich zum Vorjahr 2008 deutlich abgenommen. Die Verbesserungen bei der Pünktlichkeit waren teilweise auf den deutlichen Verkehrsrückgang im Schienengüterverkehr zurückzuführen. Der Rückgang hat zu freien Kapazitäten auf Terminals, der Schieneninfrastruktur sowie bei den Traktionsmitteln geführt. Die Qualität hat sich dadurch insgesamt positiv entwickelt, auch weil Folgeverspätungen weniger häufig auftreten oder infolge der freien Kapazitäten eher aufgeholt werden konnten.

Die anziehende Konjunktur im Jahr 2010 und die damit verbundene erhöhte Auslastung der Infrastruktur hat dann jedoch wieder zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit geführt. 13 - 16 % aller Züge hatten Verspätungen von mehr als 3 Stunden und auch in Süd-Nord-Richtung verschlechterte sich die Pünktlichkeit wieder.

Insgesamt ist die Qualität für die Erschliessung neuer Marktsegmente durch den kombinierten Verkehr und neuer Verlagerungspotentiale nicht ausreichend.

5.3 Förderung von Investitionen für den kombinierten Verkehr (Terminalinvestitionen)

KV-Terminals bzw. KV-Umschlagsanlagen sind ein wichtiges Glied in der Verlagerungskette des kombinierten Verkehrs. Mit unterschiedlichen Umschlagsmitteln (Portalkräne, mobile Kräne) werden Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger von der Strasse und vom Schiff auf die Schiene verlagert.

Grundlage für die finanzielle Beteiligung des Bundes an Umschlagsanlagen sind die Regelungen des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)²³. Sie werden gestützt auf die BGFV vom Bund mitfinanziert. Voraussetzung für eine Beteiligung des Bundes ist jedoch, dass sich die Gesuchsteller mit eigenen Mitteln an der Investition beteiligen (Art. 4 BGFV). Der Bund macht auf Basis der rechtlichen Grundlagen, die nur eine finanzielle Unterstützung der Projekte vorsehen, keine Terminalplanung. Die Gesuchsteller (Terminaleigentümer, Terminalbetreiber) erhalten bei einem förderwürdigen Projekt eine Anschubfinanzierung, wobei jeder Investor mindestens 20 % Eigenmittel der anrechenbaren Projektkosten einbringen muss. Der Förderbeitrag des Bundes hängt von der verkehrspolitischen Bedeutung, der Wirtschaftlichkeit und der Bewertung des Projekts im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse ab. Gemäss aktuellem Mehrjahresprogramm 2009 - 2013 stehen zur Förderung rund 40 Mio. Franken jährlich zur Verfügung. Die Förderbedingungen und -schwerpunkte sind in einem Leitfaden zuhanden der Gesuchsteller zusammengefasst.

Terminalanlagen für den alpenquerenden Verkehr

Im 2010 konnte in Antwerpen ein vom Bund mitfinanzierter Terminal den Betrieb aufnehmen. Der Terminal stellt eine Umschlagskapazität von zusätzlich mindestens 175'000 TEU/Jahr bereit. Im 2010 wurden über diesen Terminal bereits 142'000 TEU umgeschlagen. Davon wurden 134'000 TEU von/nach und durch die Schweiz auf der Schiene befördert. Die Schweiz hat sich am Projekt mit 21 % an den anrechenbaren Projektkosten beteiligt. Desweiteren wurde in Duisburg ein neuer vom Bund mitfinanzierter Terminal fertiggestellt. Der Terminal weist eine Umschlagskapazität von 70'000 TEU/Jahr auf. Im ersten Betriebsjahr 2010 wurden auf dem Terminal 20'000 TEU umgeschlagen, die alpenquerend im kombinierten Verkehr durch die Schweiz transportiert wurden. Der Bund hat sich mit 60 % an den anrechenbaren Kosten in Form von zinslosen, rückzahlbaren Darlehen und A-fondsperdu-Beiträgen beteiligt. In Melzo (Lombardei, Italien) hat der Bund für die Erweiterung von Umschlagskapazitäten eines bestehenden Terminals für alpenquerende Verkehre einen Mitfinanzie-

²³ SR 725.116.2

rungsbeitrag zugesichert (2006). Die Erweiterung ist noch nicht abgeschlossen infolge Verzögerungen bei der Erteilung der Baubewilligung. Trotzdem konnte mit den bereits erfolgten Erweiterungsmassnahmen eine Zunahme der die Schweiz betreffenden Umschläge von 75'000/Jahr (2005) auf 94'000 TEU/Jahr (2010) verzeichnet werden. Der Bund übernimmt maximal 35 % der anrechenbaren Kosten.

Standort	Funktion	Eigentümer/ Betreiber	In Betrieb seit	Umschlags-	IST-Umschlag	Auslastung
				kapazität	TEU	TEU
Antwerpen	Terminal; Import-/Export, alpenque- rend Schweiz	Hupac Intermodal BVBA (BE)	2010	175'000	84'000 ^{a)}	81
					50'000 ^{b)}	
					8'000 ^{c)}	
Duisburg	Terminal; alpenquerend Schweiz	DKT Duisburg Kombiterminal GmbH (DE)	2010	70'000	20'000 ^{a)} 50 ^{c)}	30
Busto-Arsizio / Gallarate	Terminal; Import-/Export, alpenque- rend Schweiz	Termi SA, Chiasso	2005 (Erweiterungsprojekt Gallarate); im 2012 Ausbau Gesamtanlage abgeschlossen	750'000	492'000 ^{a)} 10'000 ^{c)}	67
Melzo	Terminal; Import-/Export, alpenque- rend Schweiz	Sogemar Spa, Rho (IT)	Erweiterungsprojekt seit 2007; nicht abgeschlos- sen	280'000	94'000 ^{a)} 184'000 ^{c)}	100
Singen	Terminal; alpenquerend Schweiz	Termi SA, Chiasso	Mitte 1990er Jahre			

Erläuterungen: a) alpenquerend Schweiz
b) Import-/Export Schweiz
c) Schweiz nicht betreffend

Tabelle 17: Terminalkapazitäten der im Ausland vom Bund mitfinanzierten Terminals (Stand 2010).

Terminalanlagen für den Binnen-, Import-/Export Verkehrs

In der Schweiz verdichtet sich zusehends die Terminallandschaft. Seit 2009 werden in Sion und Rennens auf bestehenden Freiverladeanlagen mobile Umschlagskräne (Reachstacker) eingesetzt. An diesen Standorten werden Umschlagskapazitäten von jährlich 25'000 TEU bereitgestellt. Die Anlagen dienen in erster Linie dem nicht alpenquerenden kombinierten Verkehr. In Frenkendorf werden bis im Jahr 2012 mit einem neuen zusätzlichen Brückenkran die Umschlagskapazitäten von 50'000 TEU schrittweise auf 142'000 TEU für den Import-Export Verkehr erhöht. In Visp erfolgte eine Erweiterung der Umschlagskapazität um 7'500 TEU auf 20'000 TEU infolge Kranbahnverlängerung und Kranerneuerung. Der Terminal wird vom Import-Export Güterverkehr Richtung Norden und Süden benutzt. Der Bund hat sich an den Neubau- und Erweiterungsprojekten in der Schweiz mit 60 % bis 75 % an den anrechenbaren Kosten mit zinslosen Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträgen beteiligt.

Die Terminalbetreiber in der Schweiz sind in ihrer Mehrzahl privat organisiert. Die in den letzten 10 bis 15 Jahren entstandenen Terminals sind ausschliesslich Ausfluss unternehmerischer Initiative. In Zusammenhang mit diesen Projekten wurden nicht unerhebliche Eigenmittel in den KV-Markt eingebracht. Die Mehrzahl dieser Terminals entstand aus konkreten Transportbedürfnissen oder im Rahmen der Einbindung in KV-Netzwerke. Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die vom Bund mitfinanzierten Terminals in der Schweiz und deren Umschlagskapazitäten.

Standort	Funktion	Eigentümer/ Betreiber	Umschlag-	IST-	Auslastung
			kapazität	Umschlag	
			TEU	TEU	%
Basel, Hafenbecken 2	trimodaler Terminal	Contargo	60'000	57'000	95
Birsfelden	trimodaler Terminal	Swissterminal AG	33'000	33'000	100
Frenkendorf	Terminal	Swissterminal AG	62'000	58'000	94
Niederglatt	Terminal	Swissterminal AG	50'000	42'000	85
Rekingen	Terminal	Hochrhein Terminal AG	66'000	64'000	97
Dagmarsellen	Terminal	Galliker Transport AG	5'000	2'500	50
Birr	Terminal	Bertschi AG	51'000	50'000	98
Chavornay	Terminal	TERCO SA	22'000	13'000	60
Visp	Terminal	Bertschi AG	20'000	13'000	65
Renens	Reach Stacker	SBB Cargo AG	25'000	5'000	20
Sion	Reach Stacker	SBB Cargo AG	25'000	5'000	20
Genf	Terminal	CTG SA	12'000	12'000	100

Tabelle 18: Terminalkapazitäten in der Schweiz der vom Bund mitfinanzierten Terminals (Stand 2009/2010).

Abhängigkeit der Projekte von Umfeldentwicklung

Im Rahmen der finanziellen Unterstützung von Terminalinvestitionen ist der Bund auch bemüht, mögliche Terminalengpässe zu identifizieren und Projekten zur Entschärfung dieser Engpässe Priorität zu geben. Dies schlägt sich auch in der Förderpolitik der vergangenen Berichtsperioden nieder. Grundsätzlich muss aber festgestellt werden, dass die Projektierung neuer Vorhaben sehr stark von den generellen wirtschaftlichen Perspektiven geprägt ist. Die Konjunkturkrise im Jahr 2009 hat dazu geführt, dass viele Projekte zurückgestellt oder nochmals überarbeitet wurden. Entsprechend konnten in der Berichtsperiode die verfügbaren Kredite nicht ausgeschöpft werden. Mit dem Wiedereinsetzen des wirtschaftlichen Aufschwungs werden von Gesuchstellern vermehrt auch neue Projekte geprüft.

Zugleich ist die Schaffung zusätzlicher Terminalkapazitäten neben der finanziellen Förderung von vielen anderen Umfeldfaktoren, u.a. von der Akzeptanz der Anlagen durch lokale Institutionen und Anwohner, der speditiven Behandlung der Bewilligungsverfahren etc. abhängig. Obwohl der Bund seit längerem Engpässe bei der Verfügbarkeit von Umschlagskapazitäten in Norditalien ausgemacht hat, konnten dort in den vergangenen Jahren nur ansatzweise neue Projekte realisiert werden. Die Gründe liegen in der Regel in einer sehr langsamen Projektanbahnung, Schwierigkeiten beim Grunderwerb und verzögerten Bewilligungsverfahren durch die verschiedenen involvierten Behörden.

5.4 Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen

Die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen ist eine flankierende Massnahme zur Erreichung des Verlagerungsziels. Durch die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen sollen zwischen dem Schienen- und Strassengüterverkehr gleich lange Spiesse - faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Strasse und Schiene - geschaffen werden. Zudem stellen die zusätzlichen Kontrollen sicher, dass insbesondere auf den Transitachsen die Sicherheit im Strassenverkehr weiter verbessert wird. Dabei

sollen die gesetzlichen Vorschriften gemäss dem Grundsatz "Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht!" noch besser durchgesetzt werden.

Die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen geschah in einer ersten Phase durch vermehrte mobile Schwerverkehrskontrollen, in einer zweiten Phase zusätzlich durch Kontrollen in Schwerverkehrskontrollzentren. Aktuell hat das UVEK mit 21 Kantonen Leistungsvereinbarungen über die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen abgeschlossen. Im Rahmen von Schwerverkehrskontrollen werden verschiedene Punkte überprüft: Kontrolliert werden unter anderem Gewicht und Abmessungen der Lastwagen und ihr technischer Zustand (Bremsen, Lenkung, allgemeiner Zustand). Auch die Chauffeure werden überprüft. Kontrolliert werden die Führerausweise und insbesondere, ob die vorgeschriebenen Arbeits- und Ruhezeiten von den Fahrern eingehalten werden. Die Polizei führt auch Alkohol- und Drogentests durch.

Im Jahr 2010 wurde für die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen eine Vergütung in der Höhe von rund 24 Millionen Franken ausgerichtet. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel werden aus den Einnahmen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur Verfügung gestellt. Kontrolliert wurden im Jahr 2010 insgesamt rund 70'000 Fahrzeuge.

Das erste Schwerverkehrskontrollzentrum ging 2003 in Stans (NW) an der A2 in Betrieb. Es handelt sich um ein sogenanntes Mini-Zentrum. Mini-Zentren sind die kleinste Kategorie der Schwerverkehrskontrollzentren. Sie werden im Rahmen von mobilen Kontrollen genutzt und von mobilen Einsatzkräften betrieben.

Sogenannte Midi-Zentren bestehen in der Regel aus einer Hochbaute und diversen Prüfeinrichtungen. Sie werden von stationären Polizeikräften betrieben. Das erste Midi-Zentrum befindet sich seit 2004 in Unterrealta (GR) an der A13 nördlich des San-Bernardino-Tunnels. Im Dezember 2007 konnten in Schaffhausen (SH) und im Juni 2008 in Ostermundigen (BE) zwei weitere Midi-Zentren den Betrieb aufnehmen.

Das erste Maxi-Zentrum in Ripshausen (UR) an der A2 auf der Nordseite des Gotthard-Strassentunnels hat seinen Betrieb 2009 aufgenommen. Maxi-Zentren sind im Grundsatz gleich ausgerüstet wie Midi-Zentren. Sie sind aber so dimensioniert, dass in ihnen eine wesentlich grössere Anzahl von Fahrzeugen kontrolliert werden kann. Zudem verfügen Maxi-Zentren über eine Fläche für das Schwerverkehrsmanagement.

Ein zweites Maxi-Zentrum ist an der A2 auf der Südseite des Gotthard-Strassentunnels in Monteforno (TI) vorgesehen. Hier müssen bis zur Realisierung noch einige Hürden genommen werden. In der Realisierung bereits weit fortgeschritten ist das Midi-Zentrum in St-Maurice (VS); das Zentrum wird 2012 den Betrieb aufnehmen. Im Weiteren sind zwei Midi-Zentren in Oensingen (SO) und Chavornay (VD) in Planung.

5.5 Zusammenfassung flankierende Verlagerungsmassnahmen

Die verschiedenen strassen- und schienenseitigen flankierenden Verlagerungsmassnahmen setzen an verschiedenen Punkten in der Wertschöpfungskette des Güterverkehrs an. In der vergangenen Berichtsperiode wurden nahezu alle Massnahmen weiterentwickelt. Je nach Stossrichtung konnte so ein Beitrag zur verbesserten Kapazität und Qualität und einen kostengünstigen Betrieb des Schienengüterverkehrs sowie für eine intensivierete Kontrolltätigkeit im Strassengüterverkehr geleistet werden.

Zugleich zeigt sich – analog zu den zentralen Verlagerungsinstrumenten – dass die einzelnen Massnahmen wirken und ein wichtiges Element im Gesamt der Konzeption der Verlagerungspolitik darstellen, aber keine weiteren Impulse und Anreize für zusätzliche Verlagerungen setzen können. Insbesondere hinsichtlich der finanziellen Förderung ist ein gewisser Gewöhnungseffekt feststellbar, so dass zur Abfederung der Konjunkturkrise wie auch der Frankenstärke spezielle Abgeltungsanpassungen erforderlich waren. Dass die verschiedenen flankierenden Massnahmen keine zusätzlichen Verlagerungsanreize setzen können, ist auch Resultat der Entwicklungen im europäischen Umfeld, welche im folgenden Kapitel 6 detailliert dargelegt wird.

6 Entwicklung der Rahmenbedingungen und des Umfelds für den Güterverkehr

6.1 Trassenpreise in der Schweiz

Der Trassenpreis in der Schweiz, aber auch entlang der gesamten Nord-Süd-Achse ist ein wichtiger Bestandteil der Preisbildung im Schienengüterverkehr. Er stellt allerdings im Verständnis des Bundesrats keine Verlagerungsmassnahme dar. Der Bundesrat hat entsprechend immer betont, dass der Trassenpreis in erster Linie ein technischer Preis ist, der der Infrastrukturfinanzierung und der effizienten Auslastung der Kapazitäten dienen soll²⁴.

Ergänzend ist anzumerken, dass der schweizerische Trassenpreis an den Gesamtkosten eines üblichen Transitgüterzugs (im Durchschnitt 25'000 Franken für einen KV-Zug von Deutschland nach Italien) durch die Schweiz nur einen sehr kleinen Anteil (ca. 10 % bei einem üblichen KV-Zug, wobei die für die Gesamtstrecke, also von Quelle bis Ziel entrichteten Trassenpreise ca. 25 – 30 % der Gesamtkosten ausmachen) darstellt. Eine Steuerung des Verlagerungsprozesses vor allem über den Trassenpreis kommt schon allein deswegen nicht in Frage.

Anpassungen im Trassenpreissystem auf 2010

Neben den Betriebsabgeltungen an die KV-Operateure bezahlte der Bund bis Ende 2009 auch einen Teil des Trassenpreises für den Kombinierten Verkehr. Der Bundesrat hat im September 2009 eine Aussprache über die künftigen Trassenpreise im Güterverkehr gehalten und auf 2010 diverse Anpassungen beschlossen. Gemäss diesem Beschluss stehen die ab 2010 gesprochenen Fördermittel ausschliesslich für Betriebsabgeltungen an die Operateure im KV zur Verfügung. Ab dem 01.01.2010 entfallen somit die Trassenpreissubventionen für den KV. Der Wegfall dieser Subvention schafft die schon seit längerer Zeit geforderte Transparenz bei der finanziellen Förderung des Kombinierten Verkehrs und entspricht den Vorgaben entsprechend der im Dezember 2008 vom Parlament verabschiedeten Güterverkehrsvorlage. Mit dem Wegfall der Trassenpreissubventionen hat sich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der von den Infrastrukturbetreiberinnen in Rechnung gestellte Trassenpreis um 0.0015 Franken pro Bruttotonnenkilometer erhöht. Um zu vermeiden, dass sich die Erhöhung des Trassenpreises negativ auf die finanzielle Situation der EVU auswirkt, wurden die Betriebsabgeltungen zu Gunsten der KV-Operateure pro gefahrenen, alpenquerenden Zug im UKV im Vergleich zu 2009 erhöht (vgl. Ziffer 5.2.1).

Da gleichzeitig eine generelle Anpassung bei der Berechnung der Trassenpreise für den Güterverkehr stattfand und dieser seit dem 01.01.2010 im Rahmen der Trassenpreise keinen Deckungsbeitrag mehr zu entrichten hat, hat der Wegfall der Trassenpreissubventionen im KV keine weiteren finanziellen Auswirkungen für die EVU und die Operateure.

²⁴ Vgl. u.a. die Botschaft zur Güterverkehrsvorlage, BBl 2007 4454 f.

Anpassungen im Trassenpreissystem auf 2013

Der Bundesrat hat am 31.08.2011 im Rahmen der Revision der Netzzugangsverordnung über Anpassungen am Trassenpreissystem (differenzierte Preise je nach Verkehrsnachfrage und Verstärkung des Lärmbonus) ab dem Jahr 2013 entschieden. Verschiedene Entwicklungen in den letzten Jahren haben dazu geführt, dass die Züge die Kosten (mindestens die Grenzkosten), für die sie gemäss Art. 9 EBG²⁵ aufkommen müssen, nicht mehr decken: Der Mehrverkehr auf den Schienen führt zu einer höheren Auslastung, aufwändiger Planung, kürzeren Unterhaltsintervallen und damit wesentlich höheren Unterhalts- und Erneuerungskosten. Hinzu kommt die Teuerung, welche in den vergangenen Jahren nicht auf die Trassenpreise überwälzt wurde. Aktuelle Berechnungen haben diesen Anstieg der Grenzkosten bestätigt. Um die gesetzlichen Vorgaben zur Deckung der Grenzkosten zu erfüllen, wurde eine Erhöhung des Trassenpreises zwingend. Insgesamt wird der Schienengüterverkehr zusätzlich mit ca. 20 Millionen Franken belastet.

Die Anpassungen am Trassenpreissystem umfassen verschiedene Preisdifferenzierungen: Neu werden die Trassenpreise nach Tageszeit differenziert, die Qualität einer Trasse wird berücksichtigt und mit Anpassungen am Lärmbonus sollen die Bahnen dazu animiert werden, stärker auf lärmarmes Rollmaterial zu setzen. Beim Bahnstrom sollen künftig durch differenzierte Preise für Fahrzeuge mit Rekuperationsbremsen (Einspeisung der Bremsenergie in die Fahrleitung) Anreize zur Energieeffizienz gesetzt werden. Der speziellen Situation im Güterverkehr wurde bei der Trassenpreisrevision Rechnung getragen, indem neu die Qualität der Trasse (u.a. tiefere Preise für Güterzüge ohne Priorität) und das Verkehrsaufkommen (tiefere Preise in Randzeiten) bei der Trassenpreisberechnung berücksichtigt werden. Zudem wurde der Rabatt für lärmsanierte Güterzüge deutlich erhöht und differenziert. Ein spezieller Zuschlag wird für Güterzüge mit Gefahrgut erhoben, um die speziellen Sicherheitsmassnahmen (wie Heissläuferortungsanlagen oder spezifische Ausrüstung der Betriebswehr) zu decken.

Im Folgenden ist ein Vergleich zwischen dem bis 2012 gültigen Trassenpreis und dem ab 2013 neu geltenden Trassenpreis für einen Transitgüterzug (1000 Brutto-Tonnen, 600 Netto-Tonnen) auf der Referenzstrecke Basel – Chiasso, d.h. 321.6 km, dargestellt. Dabei kommen auch die verschiedenen Differenzierungen zur Anwendung:

²⁵ SR 742.101

Preisbestandteil	Bemessungs- grundlage	Annah- men	Preis	Preis	Faktor HVZ ²	Preis total		
			2012	2013		2012	2013 normal	2013 HVZ
Einheit			CHF	CHF		CHF	CHF	CHF
Beispiel Güterzug	Basel - Chiasso	Kat. C ¹	Distanz in km:		321.6 km			
Strom (kWh)	Bruttotonnen	1000	0.0029	0.0028	1.10	1026.00	979.01	1174.81
BP Gewicht (btkm)	Bruttotonnen	1000	0.0025	0.0027		804.08	868.40	868.40
BP Trasse (zkm)³	Distanz in km	321.6	0.53	0.99	1.45	170.46	319.70	462.38
Knoten/ Haltezuschlag⁴	Anzahl	2	5.00	2.00		10.00	4.00	4.00
Gefahrgut- zuschlag	Achsen	24	0.00	0.02		0.00	154.38	154.38
Lärmbonus⁵	Achsen	36	-0.01	-0.02		-115.79	-231.57	-231.57
Summe						1894.75	2093.92	2432.40
Durchschnitt pro Zugskilometer						5.89	6.51	7.56
Rel. Preiserhöhung Art. 21 NZV							+10.5%	+28.4%

Bemerkungen:

- 1) Der Basispreis Trasse wird mit einem Faktor Trassenqualität multipliziert. Kat. C mit Faktor 0,7 entspricht einer schnellen Gütertrasse. (Kat. D mit 0,6 hat Wartezeiten > 15 Min.)
- 2) durchschnittliche HVZ-Faktoren (neu ab 2013) für Strom und BP Trasse (Annahme Basel - Erstfeld zu HVZ, z.B. Ankunft Erstfeld um 9 Uhr; Erstfeld - Chiasso zu Normaltarif)
- 3) Preis setzt sich neu zusammen aus Streckenpreis Netz B (Hauptnetz; 1.42) multipliziert mit dem Faktor Trassenqualität (0,7) sowie zu Hauptverkehrszeiten (HVZ) mit dem Nachfragefaktor (vgl. 1)
- 4) Abhängig von Betriebswechselln etc. Annahme: Halt nur in Basel und Chiasso (beide sind im alten Trassenpreissystem grosse Knoten)
- 5) Lärmbonus für Verbundstoffbremsen, Raddurchmesser > 50 cm

Tabelle 19: Vergleichsrechnung Trassenpreissystem 2012-2013.

Bezahlt 2012 ein Transitgüterzug (1000 Brutto-Tonnen) einen Trassenpreis von 1894.75 Franken, muss er ab dem Jahr 2013 einen Trassenpreis von 2093.92 Franken entrichten, was einem Preisanstieg um +10.5 % entspricht. Wenn der Zug zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt, erhöht sich der Preis sogar um +28.4 %. Für den Beispielzug wurden 9 lärmsanierte Wagen und 6 Wagen mit Gefahrgut unterstellt. Ohne Gefahrgut wäre der Trassenpreis 154.38 Franken günstiger, so dass gegenüber 2012 lediglich ein Anstieg um 1 % resultieren würde, betrachtet man beispielhaft einen mit 23 Sendungen beladenen UKV-Zug, macht die Trassenpreissteigerung ca. 9 Franken je Sendung aus (jeweils ausserhalb Hauptverkehrszeit).

Die Preissteigerungen im Rahmen des Trassenpreissystems müssen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen entweder durch Produktivitätssteigerungen aufgefangen oder an die Kunden weitergegeben werden.

6.2 Entwicklung der Schienenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen

Die Verfügbarkeit von ausreichenden Schieneninfrastrukturkapazitäten auf den Nord-Süd-Schienenkorridoren der Schweiz und den Zulaufstrecken im Ausland und die Realisierung von Produktivitätsfortschritten durch die Modernisierung der Infrastruktur sind elementare Voraussetzungen für eine erfolgreiche Fortsetzung der Verlagerungspolitik. Die Weiterentwicklung der Infrastruktur ist

Gegenstand aktueller politischer Vorlagen sowie bilateraler Diskussionen mit den Nachbarländern. Im Vorfeld des Verlagerungsberichts wurde – auf Basis des Monitoring der heutigen Auslastung der Schienenkapazitäten – analysiert, in welcher Form diese Projekte bzw. die Entwicklung der Schieneninfrastruktur im In- und Ausland Einfluss auf den Verlagerungsprozess nimmt.

6.2.1 Auslastung der Schienenkapazitäten entlang der Nord-Süd-Achsen

Im Rahmen des Güterverkehrsobservatoriums Schweiz-EG (Alpifret) wurde eine systematische Erfassung der Inanspruchnahme der zur Verfügung stehenden Trassen erarbeitet. Grundsätzlich stehen heute folgende Trassenkapazitäten für den alpenquerenden Schienengüterverkehr auf den beiden Nord-Süd-Achsen zur Verfügung:

Achse	Kapazität Güterverkehr
	Anzahl Züge pro Tag, beide Richtungen
Lötschberg-Simplon-Achse	110
Gotthard-Achse	180
Summe	290

Tabelle 20: Übersicht über die Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen im alpenquerenden Güterverkehr (von Grenze zu Grenze).

In den folgenden Abbildungen ist die Auslastung der Schienenkapazitäten für die Berichtsperiode 2008-2010 dargestellt für die Gotthard- sowie die Lötschberg/Simplon-Achse²⁶. Ersichtlich ist auch, inwiefern die Kapazitäten durch WLV, UKV und Rola (RLS) in Anspruch genommen werden.

²⁶ Grundsätzlich stehen am Gotthard wöchentlich ca. 1035 Trassen und am Lötschberg/Simplon wöchentlich 633 Trassen zur Verfügung, wobei jeweils die Kapazität am Wochenende aufgrund der Wochenganglinie nicht voll gewichtet werden. Diese Trassenzahlen werden als konstant unterstellt, auch wenn die faktische Verfügbarkeit aufgrund von Bau- und Unterhaltsarbeiten und witterungs- oder unfallbedingten Sperrungen geringer sein kann.

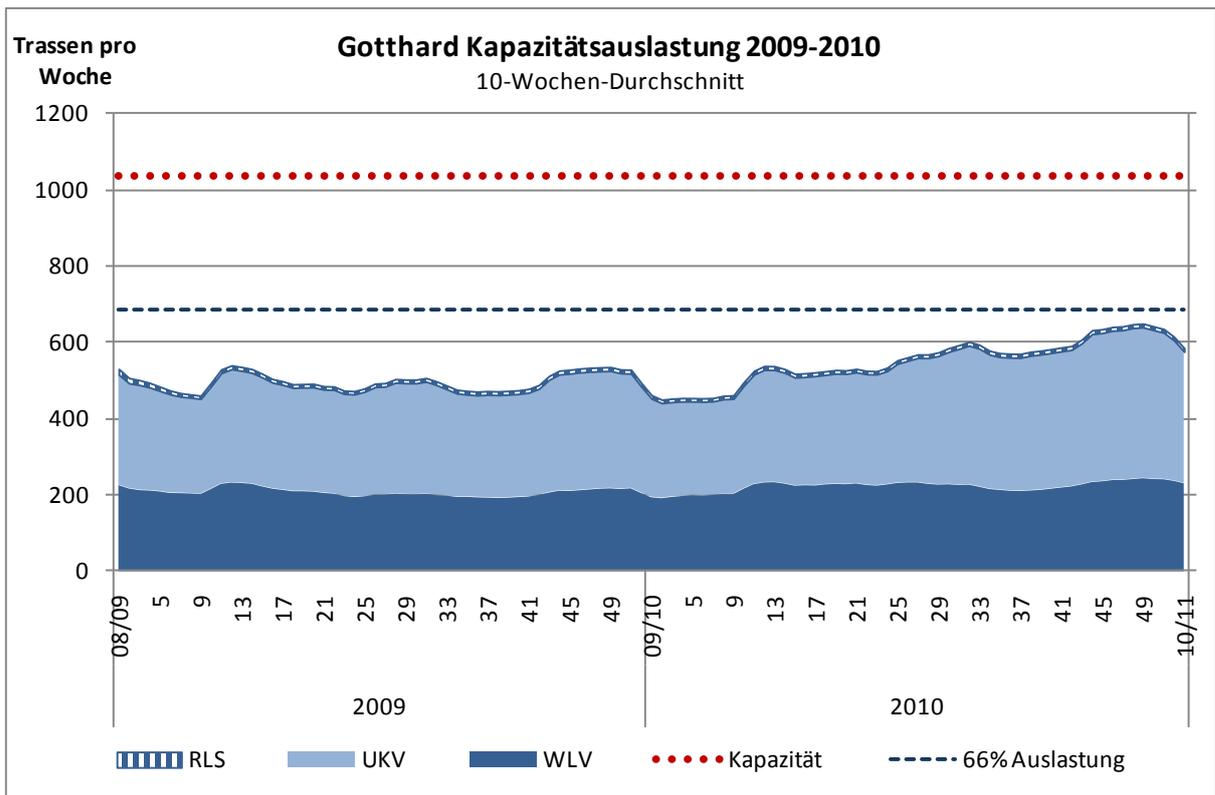


Abbildung 35: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard-Achse 2009 - 2010. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Chiasso/Luino).

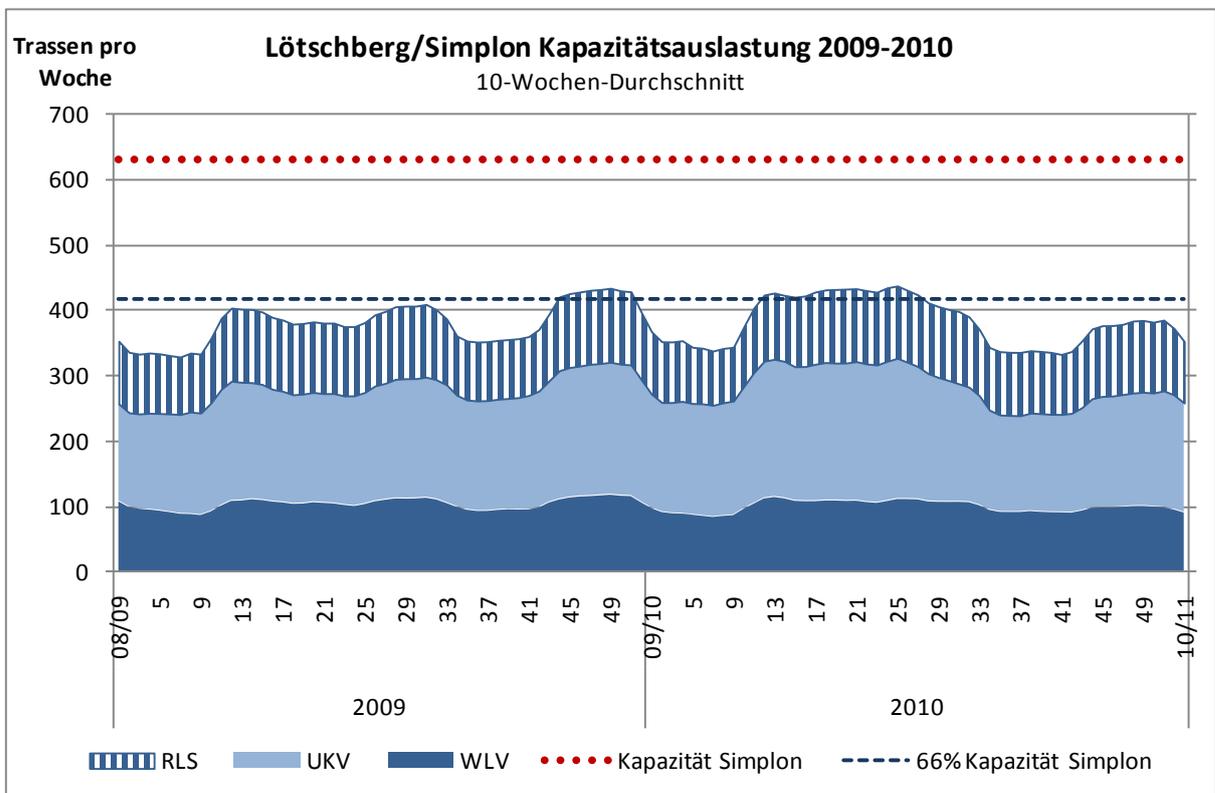


Abbildung 36: Kapazitätsauslastung auf der Lötschberg/Simplon-Achse 2009 - 2010. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Domodossola).

Die Gesamtauslastung der alpenquerenden Schienengüterverkehrskapazitäten am Gotthard und Lötschberg/Simplon im Jahr der Wirtschafts- und Finanzkrise 2009 betrug nur knapp 53 %. Dabei war die Auslastung am Gotthard mit 48.1 % deutlich tiefer als auf der Lötschberg-Simplon-Achse (60.4 %). Im Jahr 2010 zeigen sich deutliche Erholungstendenzen: am Gotthard ist ein kontinuierlicher Anstieg der Kapazitätsauslastung zu beobachten, der u.a. auch durch die Bauarbeiten an der Galleria Elcoidale zwischen Juni und Dezember 2010 auf der Lötschberg-Simplon-Achse bedingt waren, die zu einer Umleitung von Zügen auf die Gotthard Achse geführt haben. Über das ganze Jahr hinweg war der Gotthard im Jahr 2010 zu 53.6 % ausgelastet, am Lötschberg-Simplon betrug die durchschnittliche Auslastung 2010 insgesamt 60.7 % (Gesamtkapazitätsauslastung beide Achsen 56.3 %).

Der Schienengüterverkehr zeigt einen ausgeprägten Wochengang, dessen Maximum in der Regel Mittwochs oder Donnerstags auftritt, während Sonntags am wenigsten Güterzüge fahren. Aus diesem Grund wird neben der Durchschnittsauslastung auch jeweils die Auslastung an Spitzentagen ausgewertet. Die folgenden Grafiken zeigen die Auslastungen am Donnerstag für den Gotthard- sowie den Lötschberg/Simplon-Korridor:

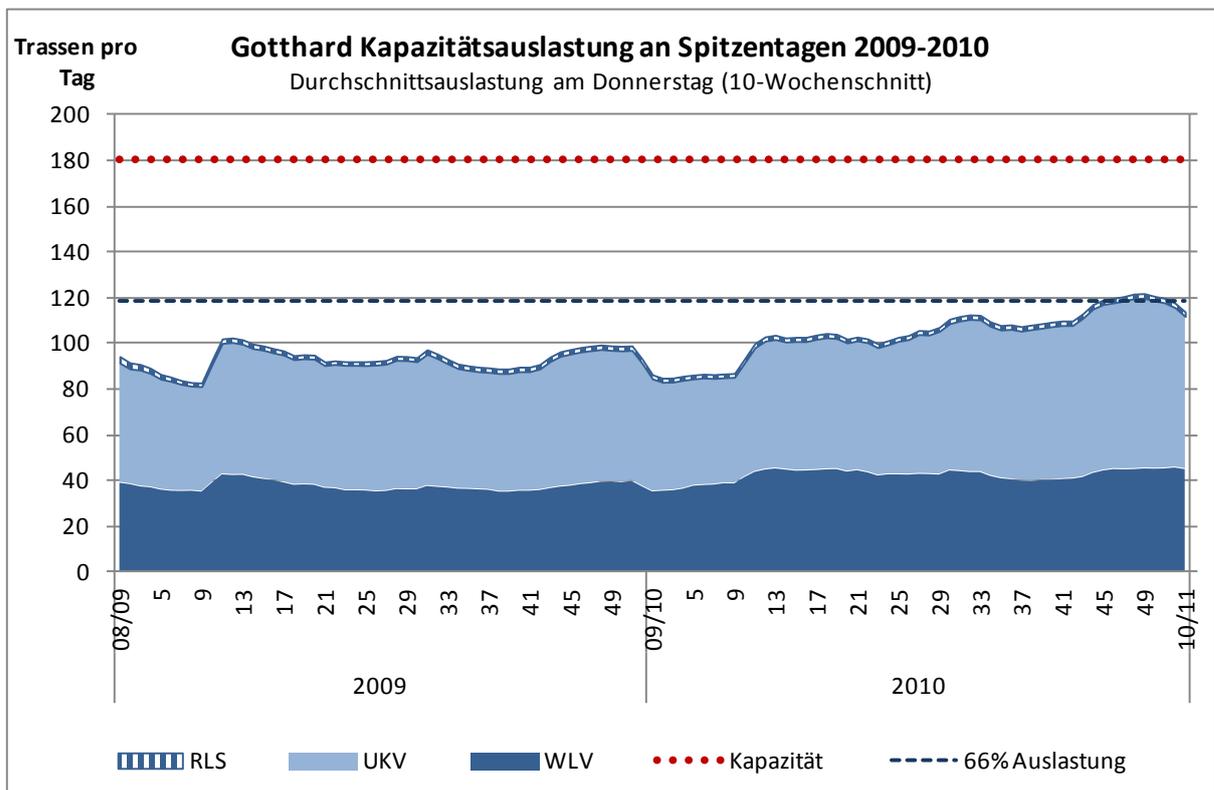


Abbildung 37: Kapazitätsauslastung an Spitzentagen (Donnerstags) auf der Gotthard-Achse 2009 - 2010. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Chiasso/Luino).

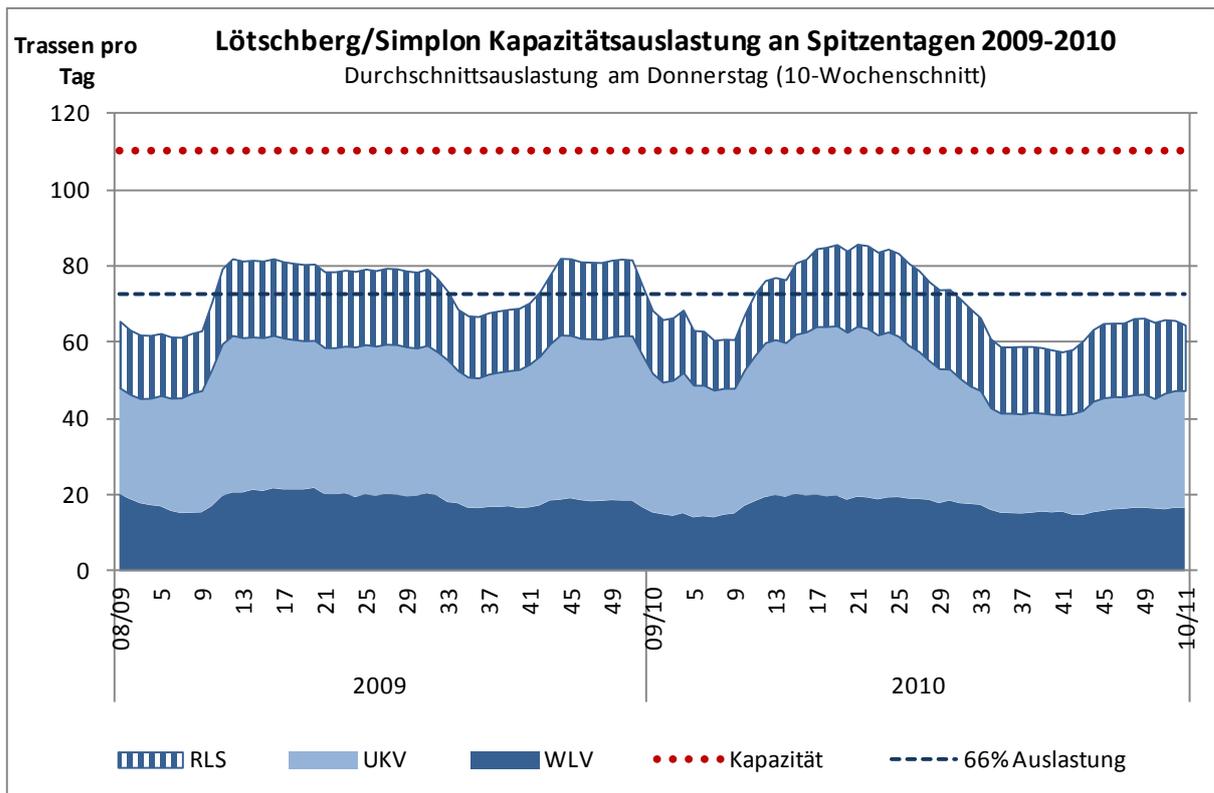


Abbildung 38: Kapazitätsauslastung an Spitzentagen (Donnerstags) auf der Lötschberg-Simplon-Achse 2009 - 2010. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Domodossola).

Insgesamt fällt im Gegensatz zur Gesamtauslastung die leicht höhere Auslastung an Donnerstagen auf beiden Achsen auf. Allerdings zeigt die Auswertung, dass in den Jahren 2009 und 2010 selbst an Spitzentagen noch beträchtliche Kapazitätsreserven vorhanden waren. Am Gotthard betrug die durchschnittliche Auslastung an Donnerstagen 2009 ca. 52 %, sie erhöhte sich im Jahr 2010 auf ca. 58 %. Auf der Lötschberg-Simplon-Achse verzeichnete man 2009 durchschnittliche Auslastungen an Spitzentagen von 68 %, im Jahr 2010 verringerte sich diese auf 63 %. Es ist zu beachten, dass die Analyse auf Durchschnittsauslastungen an Spitzentagen basiert und zu diesem Zweck jeweils einen Mittelwert über 10 Donnerstage bildet. Daher kann an einzelnen Tagen bzw. zu gewissen Tageszeiten oder bei eingeschränkter Verfügbarkeit der Infrastruktur die Maximalkapazität der Lötschberg-Simplon-Achse nahezu erreicht werden.

Artikel 46 des Landverkehrsabkommens Schweiz-EG sieht bei schwerwiegenden Problemen bei der Abwicklung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs verbunden mit einer ungenügenden Auslastung der in der Schweiz bereitgestellten Schienenkapazitäten (Auslastung unter 66 % während eines Zeitraums von 10 Wochen) vor, dass die Schweiz einseitige Schutzmassnahmen ergreifen und die Gebühren in Artikel 40 (Durchschnittsgebühr 325 Franken im Alpentransit) um 12.5 % erhöhen kann. Zwar erreichte die Auslastung der Schienenkapazität in den Jahren 2009 und 2010 nur gerade auf der Lötschberg-Simplon-Achse während ca. 16 Wochen im Jahr 2010 den Richtwert einer 66 %igen Auslastung, aufgrund der problemlosen Abwicklung des Strassengüterverkehrs im Jahr 2010 ist die notwendige Bedingung für die Ergreifung von einseitigen Schutzmassnahmen gemäss Art. 46 nicht erfüllt worden.

6.2.2 Infrastruktureinschränkungen

Im Rahmen von Sanierungsarbeiten und auch im Zuge der Vorbereitung der Inbetriebnahme der NE-AT sind die Nord-Süd-Bahnachsen durch die Schweiz vermehrt von Infrastrukturbeschränkungen betroffen, die einerseits Einfluss auf die verfügbare Kapazität haben und andererseits auch die Qualität und Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs beeinflussen. Zugleich haben auch Arbeiten auf anderen Bahnachsen Einfluss auf die Verkehrsabwicklung durch die Schweiz. Für die anstehende Berichtsperiode sind im Besonderen zu nennen:

- Sanierung Simplon-Tunnel vom Dezember 2011 bis Mai 2014: Von Januar 2012 bis Mai 2014 wird der Simplon-Tunnel saniert. Die hierbei vorgesehenen Sanierungsmassnahmen, welche unabhängig vom Brandfall vom 9. Juni 2011 erfolgen, reduzieren die verfügbare Kapazität für den Güterverkehr auf der Simplon-Achse um ein Drittel. Während rund 13 Wochen (in zwei Phasen) reduziert sich die Kapazität gar um zwei Drittel (erforderliche Sperrung einer ganzen Röhre). Die Zeit im Jahr 2012, in welcher der Simplon nur einspurig befahrbar ist, fällt voraussichtlich zusammen mit der Totalsperre des Brenner-Eisenbahntunnels vom 6. August bis 10. September 2012. Die starken Einschränkungen am Simplon haben, zusammen mit einer weiteren Nachfragesteigerung nach hochprofiligen Trassen, bei der Planung der Trassenzuteilung für 2012 zu einer Zunahme von Bestellkonflikten geführt. Die Trassenvergabestelle Trasse Schweiz AG hat in diesem Rahmen ein Bietverfahren durchführen müssen, um diese Konflikte zu lösen. Bei den nicht gelösten Trassenkonflikten handelt es sich ausschliesslich um SIM-Trassen (vier Meter Eckhöhe).
- Sanierung Brenner-Eisenbahntunnel von Juni bis September 2012: Der Brenner-Eisenbahntunnel muss 2012 saniert werden. Gemäss aktuellem Kenntnisstand wird es in der Zeit vom Juni bis September 2012 zu Einschränkungen bei der Infrastruktur kommen. Über mehrere Wochen ist nur ein eingleisiger Betrieb möglich, darüber hinaus kommt es im August/September zu einer fünfwöchigen Totalsperre und zu diversen Wochenendsperrungen zwischen Juni und September. Nach den Plänen der ÖBB sollen die Züge bevorzugt über die rund 300 km längere Tauernstrecke umgeleitet werden (diese lässt wie der Brenner den Transport hochprofiliger Verkehre zu). Entsprechend müssten aber mehr Loks und Waggon eingesetzt werden, um das Volumen trotz längerer Umläufe zu halten. Die Auswirkungen für die Schweiz sind derzeit ungewiss. Es muss aber damit gerechnet werden, dass die Tauernstrecke nicht alle umzuleitenden Züge aufnehmen kann. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang das von der Tiroler Landesregierung per Mai 2008 eingeführte und später schrittweise erweiterte sektorale Fahrverbot auf der Inntal Autobahn (Brenner). Am Europäischen Gerichtshof ist derzeit eine Klage der Europäischen Kommission gegen Österreich zur Aufhebung des sektoralen Fahrverbots hängig. Der Entscheid wird auf diesen Sommer erwartet. Bleibt das aktuelle Fahrverbot während der Sanierung am Brenner bestehen und muss infolge der Sperrung gleichzeitig der Betrieb der Rollenden Landstrasse über den Brenner eingestellt werden, so sind diese Verkehre gezwungen, auf andere Alpenübergänge auszuweichen. Von diesen Umwegverkehren auf der Strasse dürften auch die schweizerischen Strassenübergänge am Gotthard und am San Bernardino betroffen sein.

6.2.3 Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) Ausbau der Neat-Zulaufstrecken für den Schienengüterverkehr, insbesondere gebührende Beschleunigung der entsprechenden bereits beschlossenen ZEB1-Projekte

In Beantwortung des Postulats 10.3893 KVF-N Genügende Kapazitäten bei der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (Ziffer 1: Ausbau der Neat-Zulaufstrecken für den Schienengüterverkehr, insbesondere gebührende Beschleunigung der entsprechenden bereits beschlossenen ZEB1-Projekte)

Die eidgenössischen Räte haben 2009 das Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) verabschiedet. Das Gesetz ist am 1. September 2009 in Kraft getreten. Damit können 28 Infrastrukturmassnahmenbündel in der ganzen Schweiz in den nächsten zwei Jahrzehnten umgesetzt werden.

Mit verschiedenen Massnahmen im Zu- und Ablauf nördlich und südlich des Gotthard-Basistunnels werden die Kapazitäten für die Umsetzung des Verlagerungsauftrags bereitgestellt. Für den Ausbau der Zufahrtsstrecken der NEAT auf den Nord-Süd-Achsen sind ca. 700 Mio. Franken vorgesehen. Mit diesen Mitteln können Massnahmen zur Reduktion der Zugfolgezeiten und Knoten- und Streckenausbauten vorgenommen werden.

Dank eines neuen Unterhaltskonzepts für den Gotthard- und den Ceneri-Basistunnel (konzentrierte Durchführung des Unterhalts während verkehrsschwacher Zeiten am Wochenende) ist eine Erhöhung von 220 Trassen (gemäss FinöV-Botschaft) auf 260 Trassen pro Tag möglich. Um diese aus Nachfragesicht erforderliche Trassenerhöhung nutzen zu können, erfolgt eine Leistungssteigerung auf der Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel mittels Verkürzung der Zugfolgezeiten. Dadurch kann die Kapazität für den Güterverkehr ohne nachteilige Auswirkungen auf die Angebote im Fern- und Regionalverkehr erhöht werden. Durch die flüssigere Abfolge der Züge kann der vorgesehene dichte Personenfern- und Regionalverkehr neben dem ebenso dichten Güterverkehr abgewickelt werden.

Auf der Strecke Richtung Mailand via Luino werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, damit die maximale Güterzuglänge um 100 Meter auf 650 Meter erhöht werden kann. Somit wird mit ZEB auf dieser Strecke eine deutliche Produktivitätssteigerung möglich. Auch werden zusätzliche Trassen auf der Luino-Linie geschaffen, um das prognostizierte Verkehrswachstum in die Terminals im Raum nordwestlich von Mailand abwickeln zu können.

Im Rahmen von ZEB sind die Inbetriebnahmetermine der einzelnen Projekte auf den Zulaufstrecken der NEAT auf eine Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2016 ausgerichtet. Damit kann sichergestellt werden, dass die erforderlichen Kapazitäten rechtzeitig zur Verfügung stehen. Eine weitere Beschleunigung ist angesichts der bereits laufenden Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsarbeiten nicht möglich. Für die Zeitplanung der Projekte ist zudem zu beachten, dass die volle Kapazität auf den Zulaufstrecken erst mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels erforderlich ist. Dies ist in der Planung entsprechend berücksichtigt worden.

Es sind zur Sicherung der Kapazitäten der NEAT folglich keine zusätzlichen Massnahmen oder eine Änderung der Priorisierung einzelner Massnahmen innerhalb von ZEB erforderlich. Falls ein Ausbau der Strecke Basel - Chiasso als 4m-Korridor erfolgt und über den FinöV-Fonds bzw. später Bahninfra-

struktur-Fonds (BIF) finanziert wird, wird dieser Ausbau eine Ergänzung des ZEB-Gesetzes bedürfen (siehe Ziffer 7.5.3).

6.2.4 Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Das Schweizer Schienennetz wurde in den letzten Jahren laufend ausgebaut. Der öffentliche Verkehr hat dadurch an Attraktivität gewonnen, der Güterverkehr ist gewachsen. Die Kosten für Betrieb und Substanzerhalt sind deutlich angestiegen, das Netz ist immer stärker ausgelastet und die verfügbaren Mittel reichen nicht mehr aus, um Unterhalt und Erneuerung der Bahninfrastruktur zu sichern. Die Nachfrage im Personen-, aber auch im Güterverkehr wird weiter zunehmen und die Kapazitätsengpässe werden sich noch deutlich verschärfen. Ein weiterer Ausbau und zusätzliche Finanzmittel sind unumgänglich.

Die Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beinhaltet einen neuen Ansatz für die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Neu sollen Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur über einen neuen Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert werden. Dies schafft gleiche Voraussetzungen für die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt einerseits und Ausbau andererseits und sorgt für eine bessere Abstimmung.

Dieser Fonds soll mit bestehenden und neuen Finanzierungsquellen gespeisen werden. Dabei handelt es sich einerseits um die Weiterführung bisher befristeter zweckgebundener FinöV-Einlagen, ordentlichen Budgetmitteln sowie zusätzlicher Einlagen seitens Nutzer und Nutzniesser.

Ein Element zur Erhöhung der Nutzerfinanzierung ist die vom Bundesrat am 31. August 2011 mit einer Änderung der Netzzugangsverordnung beschlossene Erhöhung der Trassenpreise. Für den Güterverkehr resultiert daraus eine zusätzliche Belastung von rund 20 Millionen Franken jährlich. Tendenziell profitiert der Güterverkehr von einer zeitlichen Preisdifferenzierung, aber einige Züge werden vom Nachfragefaktor stärker belastet als bisher.

Mit diesen Massnahmen kann die Bahninfrastruktur abgestimmt auf die verfügbaren Mittel weiter ausgebaut werden. Dazu wurde eine Langfristperspektive mit den Akzenten Kapazitätserhöhung und Angebotsverbesserung entwickelt und mit einem strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) konkretisiert und umgesetzt. Dieses deckt einen Zeithorizont 2040/50 ab und umfasst Investitionen von rund 43 Milliarden Franken. Die Umsetzung erfolgt in mehreren Ausbausritten, die dem Parlament alle 4 - 8 Jahre unterbreitet werden. Ein Ausbauschritt im Umfang von 3.5 Mrd. Franken ist in der Vorlage enthalten und lässt sich bis etwa 2025 realisieren.

STEP beinhaltet auch Massnahmen für den Güterverkehr, dessen Wachstum stärker ist, als in der Gesamtschau FinöV erwartet. Im alpenquerenden Verkehr wird von einem Wachstum von 70 Prozent (rund 44 Millionen Tonnen) ausgegangen. Darin enthalten sind der Transitgüterverkehr und Teile des übrigen Verkehrs. Je nach Szenario könnte sich langfristig der Trassenbedarf um bis zu zwei zusätzliche Trassen pro Stunde und Richtung auf bis zu 11 Trassen pro Stunde und Richtung erhöhen. Da diese Entwicklung nicht gesichert ist und stark von nationalen und internationalen Entscheiden abhängt, wurde zurückhaltend geplant. Auf den beiden NEAT-Korridoren via Lötschberg bzw. Gotthard

ist eine zusätzliche Trasse pro Stunde und Richtung vorgesehen. Damit wird genügend Kapazität für die Verlagerung angeboten. Die Prognosen weisen darauf hin, dass die Nachfrage nach Verlademöglichkeiten für grossprofilige Verkehre überproportional wachsen wird und die entsprechenden Kapazitäten dafür geschaffen werden sollten. Heute erlauben die Charakteristika der Bahninfrastruktur keinen Transport von Behältern mit vier Metern Eckhöhe über die Gotthard-Achse. Diese Problemsituation wird unter Ziffer 7.5.3 dargestellt.

FABI ist ein direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr". Diese will rund die Hälfte der Strassengelder zugunsten des öffentlichen Verkehrs umwidmen. Die Strasseninfrastruktur hat jedoch mittelfristig ebenfalls ein Finanzierungsproblem. Der Bundesrat ist deshalb der Ansicht, dass dies aus gesamtverkehrlicher Sicht keine nachhaltige Lösung darstellt. FABI hingegen sichert die Finanzierung der Schieneninfrastruktur, ohne der Strasse mehr Mittel zu entziehen.

FABI war im Sommer 2011 in Vernehmlassung bei Kantonen, Parteien, Verbänden und interessierten Kreisen und wurde dort gesamthaft mehrheitlich positiv beurteilt. Insbesondere der neue BIF aber auch das Ausbauprogramm wurden befürwortet. Allerdings wird mehr und rascherer Ausbau gefordert - je nach regionalen oder branchenspezifischen Interessen. Die neuen Finanzierungsquellen werden kritisch beurteilt, die Zahlungsbereitschaft seitens der Nutzer und Nutzniesser ist nur in geringem Masse vorhanden.

Nach einer Überarbeitung der Vorlage insbesondere hinsichtlich der Finanzierungsquellen wird der Bundesrat die Botschaft zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" und zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, FABI (direkter Gegenentwurf) anfangs 2012 zuhanden des Parlamentes verabschieden können. Nach der Behandlung durch die Räte dürfte die entsprechende Volksabstimmung ca. 2014 stattfinden.

6.2.5 Zulaufstrecken im Ausland

Die Erstellung der NEAT sowie die Planung und Umsetzung der erforderlichen Ausbauten der nördlichen und südlichen Zulaufstrecken soll langfristig die notwendigen Kapazitäten für den Schienengüterverkehr durch die Schweiz garantieren. Um u.a. einen durchgängigen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu gewährleisten, stimmt die Schweiz ihre Nachfrageprognosen und die erforderlichen kapazitätssteigernden Massnahmen in bilateralen Lenkungsausschüssen und Arbeitsgruppen mit ihren nördlichen und südlichen Nachbarn regelmässig ab (technische Anpassungen, Aus- und Neubaustrecken).

Südliche Zulaufstrecken

Die laufende Zusammenarbeit mit Italien betreffend die Südfortsetzung der Neat stützt sich auf die Vereinbarung zwischen dem UVEK und dem Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Republik Italien über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der Neat an das italienische Hochleistungsnetz (SR 0.742.140.345.43). Sie wurde von den eidgenössischen Räten 2001 ratifiziert. Der bilaterale Lenkungsausschuss und die ihm unterstehenden Arbeitsgruppen treffen sich regelmässig, informieren sich gegenseitig über den Stand der im Gang befindlichen Arbeiten und koordinieren die Planungen.

In diesem Rahmen werden die südlichen Zulaufstrecken zur NEAT sowohl auf der Lötschberg-Simplon-Strecke als auch auf der Gotthard-Achse via Chiasso resp. Luino kurz-, mittel- und langfristig sichergestellt. Italien will kurzfristig im Umfang von ca. 60 Mio. € so genannte «leichte» Massnahmen realisieren (z.B. vier Kreuzungspunkte zwischen Premosello und Oleggio, sowie eine Verkürzung der Zugfolgezeiten auf der Strecke Parabiago – Gallarate). Dank dieser Massnahmen will Italien die erforderlichen Kapazitäten bis 2015 resp. 2020 sicherstellen. Diese Massnahmen sind zwar im Contratto di Programma eingetragen, ihre Finanzierung ist jedoch noch nicht gesichert.

Des Weiteren braucht es zur Sicherstellung der erforderlichen Kapazitäten den Vierspurausbau zwischen Bivio Rosales und Monza sowie die Neubaustrecke Seregno – Bergamo (Gronda Est). Aufgrund finanzieller Fragen plant die italienische Regierung, den Vierspurausbau bis 2025 zurückzustellen. Um im Hinblick auf die erwartete Verkehrszunahme bis 2020 die erforderlichen Kapazitäten dennoch zu garantieren, beabsichtigt Italien zwischen Bivio Rosales und Monza im Rahmen der „leichten“ Massnahmen weitere technische Anpassungen (z.B. Zugfolgezeitverkürzungen) vorzunehmen.

Mit den in der gemeinsamen Planung zwischen der Schweiz und Italien zusätzlich vorgesehenen Ausbauten der Infrastruktur könnte genügend Kapazität für die für den Zeithorizont 2030 prognostizierte Nachfrageentwicklung zur Verfügung gestellt werden. Problematisch bleibt, dass die erforderlichen Massnahmen in Italien zum grossen Teil bisher nicht finanziert und somit mit einer gewissen Unsicherheit behaftet sind.

In der Schweiz und in Italien sind die Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudien zur Bestimmung der Linienführung südlich der NEAT abgeschlossen. In der Schweiz betrifft dies die Strecke zwischen Lugano und Chiasso, in Italien die möglichen Varianten der südlichen Zulaufstrecken zur NEAT via Bellinzona – Luino – Laveno Richtung Mailand (sog. Studie „Gronda Ovest“).

Die mit Italien abgestimmte Planung des Bundes geht davon aus, dass zwei Drittel des Schienengüterverkehrs am Gotthard über Chiasso und ein Drittel über Luino abgewickelt wird (entspricht in etwa der heutigen Verteilung). Somit gilt sowohl für die Schweiz als auch für Italien langfristig die Verbindung über Lugano – Chiasso – Gronda Est (d.h. Richtung Seregno/Bergamo) als Hauptachse für den Güterverkehr via die Gotthard-Achse; kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen auf der Luino-Linie erfolgen jeweils als Ergänzung zur Sicherstellung der erforderlichen Kapazität.

Nördliche Zulaufstrecken

Die NEAT-Nordzuläufe werden in der „Vereinbarung von Lugano“ aus dem Jahre 1996 geregelt. Diese ist die Grundlage für die Zusammenarbeit der Schweiz mit Deutschland bezüglich der gemeinsamen NEAT-Zulaufstrecken.

Ziel ist die Sicherung der Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz. In der Vereinbarung wird die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel als die Haupt-Zulaufstrecke zur NEAT erwähnt. Die weiteren Anschlussstrecken dienen primär dem Regionalverkehr, sind aber auch als lokale Entlastungsstrecken für die NEAT-Zuläufe gedacht.

Der Ausbau dieser Haupt-Zulaufstrecke zur NEAT in Deutschland kommt streckenweise gut voran, bei anderen Abschnitten ist hingegen mit Verzögerungen gegenüber dem ursprünglichen Programm zu rechnen:

- Der 4-Spur-Abschnitt Offenburg bis Rastatt ist in Betrieb, für diverse andere Abschnitte fehlt das Baurecht, so dass keine gesicherten Eröffnungstermine angegeben werden können.
- Gegenwärtig wird der Katzenbergtunnel eisenbahntechnisch ausgerüstet, seine Anschlussbereiche mit dem bestehenden Streckennetz sind im Norden im Bau und gehören im Süden zum Bauabschnitt Haltingen/Weil am Rhein, wo die Ausbauarbeiten Ende 2010 begonnen haben.
- Im südlichen Abschnitt zwischen Efringen-Kirchen und Basel Bad. Bhf ist Baurecht erteilt, hier soll der Ausbau Ende 2011 begonnen werden.
- Gegen die Antragstrasse der Deutschen Bahn (DB) in den übrigen Abschnitten sind aus der Region insgesamt rund 180'000 Einsprachen eingegangen, davon allerdings oft gleich lautende. Die sechs Kernforderungen der Region bedingen streckenweise völlig neue Planungen, bringen ungesicherte Mehrkosten von rund 1 Mrd. € und führen dazu, dass der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der umstrittenen Abschnitte offen ist.

Für alle diese Forderungen müssen nun Projekte ausgearbeitet, im Projektbeirat diskutiert und nach eventueller positiver Entscheidung des Projektbeirates dann Planfeststellverfahren mit entsprechender Fristeinholung durchgezogen werden, was die Umsetzung um mehrere Jahre verzögert.

Eine signifikante Kapazitätserhöhung auf dieser Hauptzulaufstrecke zur NEAT ist damit vor 2025 nicht realistisch.

6.2.6 ETCS auf dem Nord-Süd-Korridor

Für den Korridor 1 Rotterdam-Genua haben sich die Verkehrsminister der betroffenen Länder, zwecks Förderung der Interoperabilität, für die streckenseitige Ausrüstung mit Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) bis Ende 2015 ausgesprochen. Dazu wurden entsprechende Erklärungen unterzeichnet (März 2006 / Mai 2009 / Juni 2010). Mit einer fahrzeugseitigen ETCS-Ausrüstung ist es möglich, dass Triebfahrzeuge mit nur einem Zugsicherungssystem auf dem Nord-Süd-Korridor verkehren können. Dies senkt langfristig die Kosten für Ausstattung und Betrieb der Lokomotiven und erlaubt auch Produktivitätsfortschritte im alpenquerenden Schienengüterverkehr.

Die Schweiz migriert ihr Normalspurnetz bis 2015 (Nord-Südachsen) resp. 2017 (Restnetz) auf ETCS (Level 2 und L1 LS). Bis dann müssen die in der Schweiz verkehrenden Lokomotiven im alpenquerenden Güterverkehr mit ETCS ausgerüstet sein. Das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Herbst 2011 bekanntgegeben, dass aus verschiedenen Gründen eine Implementierung von ETCS auf den Korridor-Abschnitten in Deutschland (ausgenommen Katzenbergtunnel und Emmerich-Oberhausen) erst deutlich nach 2015 möglich ist. Stattdessen soll zur fristgerechten Herstellung einer Befahrbarkeit des Korridors 1 mit ETCS-fähigen Triebfahrzeugen deren Ausrüstung mit sog. STM gefördert werden. Die Verzögerungen sowie die Entscheidung, eine STM-Lösung in Deutschland zu favorisieren, haben zugleich Folgen für die anderen Staaten entlang der Nord-Süd-Achsen. Diese müssen ihre Zeitpläne sowie die technischen Lösungen an den Grenz-

übergängen für die Umsetzung von ETCS auf den Streckenabschnitten ihres Landes überprüfen. Die Realisierung der vollen Produktivitätsgewinne sowie die Kostenoptimierung bei den Fahrzeugen durch eine Umrüstung auf ETCS sind für den Schienengüterverkehr daher nicht absehbar.

Der Bundesrat stellt fest, dass die aktuelle Entwicklung auf den Zulaufstrecken zu den schweizerischen Nord-Süd-Schienenkorridoren eine pünktliche Realisierung der vollen Kapazitäts- und Produktivitätseffekte einer erneuerten und erweiterten Schieneninfrastruktur für den Schienengüterverkehr nicht zulässt.

6.2.7 Zollverfahren im Nord-Süd-Korridor

Grundsätzlich sind EU-Waren, die auf dem Landweg durch die Schweiz befördert werden, dem Zoll anzumelden. Seit 1971 findet das vereinfachte gemeinsame Versandverfahren (vgVV) für Beförderungen der ehemaligen Staatsbahnen im Rahmen des EG-EFTA Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren als Zollverfahren insbesondere im Transit durch die Schweiz Anwendung. Dabei gilt der internationale Bahnfrachtbrief CIM in den allermeisten Fällen gleichzeitig als Zolltransitpapier. Ein besonderer Vorteil bei der Beförderung im vgVV im Transit durch die Schweiz besteht darin, dass Sendungen mit EU-Gemeinschaftswaren (d.h. Waren im freien EU-Verkehr, genannt „T2-Waren“ weder beim Abgang in der EU noch bei der Bestimmung in der EU dem Zoll angemeldet werden müssen. Formelle Zollkontrollen werden hauptsächlich nachträglich bei den zentralen Frachtabrechnungsstellen der Bahnen vorgenommen.

Im Jahr 2004 wurde auf Initiative der Verkehrsministerien der Niederlande, Italiens, Deutschlands und der Schweiz das „Swiss Corridor T2“ Verfahren eingeführt. Mit diesem Korridorverfahren können EU-Gemeinschaftswaren ohne weitere Zollformalitäten in EU-Mitgliedstaaten ähnlich dem vgVV von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Schweiz in andere EU-Mitgliedstaaten transportiert werden. Das Verfahren basiert auf einer Vereinbarung in Form eines Memorandum of Understanding und deckt Verkehre mit Beteiligung der Länder Italien, Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich und Schweiz.

Im Rahmen der Modernisierung des EU-Zollrechts soll dieses Verfahren abgeschafft werden. Als Zolltransitverfahren soll voraussichtlich ab Juni 2013 auch im Bahnverkehr nur noch das 2001 im internationalen Strassenverkehr eingeführte elektronische Zolltransitverfahren „NCTS - Neues Computerisiertes Transitsystem“ angewendet werden. Da die Schweiz weiterhin ein eigenständiges Zollgebiet ist, wären für alle Bahngüterverkehre durch die Schweiz NCTS-Transitverfahren zu eröffnen. NCTS erschwert die bahntechnischen Abläufe und führt im Vergleich zu heute zu zusätzlichem Mehraufwand und Kosten. So ist im NCTS-Verfahren unter anderem ein elektronischer Meldungs austausch mit den Zollbehörden sowohl im Abgangsland (Eröffnung des Verfahrens), wie auch im Bestimmungsland (Beendigung des Verfahrens) notwendig. Die Vorteile des vgVV würden somit wegfallen, was aus Sicht des Bundesrats zu einem zusätzlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber der Strasse führen wird. Ca. 80 % des alpenquerenden Bahntransitverkehrs betreffen EU-Gemeinschaftswaren (T2-Waren). Beim Wegfall des vereinfachten Verfahrens ab Mitte 2013 und ohne alternatives Verfahren zum NCTS in Analogie zum bestehenden Korridorverfahren müssten für alle diese Verkehre NCTS-Verfahren erstellt werden. Dies führt zu schätzungsweise 400'000 - 800'000 NCTS Verfahren jährlich und zu

einer hohen administrativen und finanziellen Mehrbelastung des Schienengüterverkehrs. Die Eidgenössische Zollverwaltung beteiligt sich seit diesem Herbst aktiv an ersten Gesprächen auf Expertenebene mit Beteiligung von Bahnen und Zollverwaltungen der Nachbarländer und der EU-Kommission TAXUD, um eine sowohl für die Bahnunternehmen wie auch für die Zollbehörde vertretbare Lösung zu finden.

Der Bundesrat ist daher der Meinung, dass weiterhin ein gesondertes Verfahren abweichend vom üblichen NTCS-Verfahren möglich sein sollte, da der Schienengüterverkehr aufgrund seiner Eigenschaft sichere und jederzeit überwachte Transporte gewährleisten kann und für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateure wesentlich effizienter und kostengünstiger ist als NCTS. Er setzt sich dementsprechend gegenüber den Gremien der EU und den Zollbehörden der Nachbarländer für eine Beibehaltung einer Sonderlösung für den Transit durch die Schweiz ein. Kann diese nicht umgesetzt werden, drohen Mehrkosten und Mehraufwand aufgrund von NCTS und ggf. Rückverlagerungen auf die Strasse, die nur durch zusätzliche Produktivitätsgewinne des Schienengüterverkehrs verhindert werden können.

6.2.8 Weiterentwicklung des Korridorkonzepts im europäischen Schienengüterverkehr

Verschiedene internationale Gremien und Arbeitsgruppen befassen sich mit zentralen Themen des Güterverkehrs auf der Schiene. Im Mittelpunkt stehen hierbei Aktivitäten um dringend notwendige Verbesserungen der Qualität des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs. Von besonderem Interesse aus Sicht der Schweiz sind die die Schweiz bzw. den Nord-Süd-Güterverkehr betreffenden Korridore.

Mitarbeit der Schweiz im Korridor A und C

Es ist im Interesse der Verlagerungspolitik und des schweizerischen Schienengüterverkehrs, dass die Interoperabilität und die Qualität des Schienengüterverkehrs auf den Nord-Süd-Achsen verbessert werden kann. Die Initiative für die Zusammenarbeit im Korridor A ging u.a. vom schweizerischen Bundesrat aus, seit 2003 arbeitet das BAV in den verschiedenen Korridorgremien intensiv mit²⁷. 2006 wurde auch die Zusammenarbeit im Korridor C gestartet²⁸.

²⁷ Die Zusammenarbeit erfolgt auf Basis des sog. Memorandum of Understanding (MoU), das die Verkehrsminister aus den Niederlanden, Deutschland, der Schweiz und Italien zur Verbesserung der Qualität des Schienengüterverkehrs auf dem Nord-Süd-Korridor 2003 in Lugano unterzeichnet haben.

Im März 2006 haben die Verkehrsminister dieser Länder einen sog. "Letter of Intent ERTMS deployment on Rotterdam – Genoa corridor" (LoI) unterzeichnet, mit dem Ziel, die Schieneninfrastruktur im Korridor Rotterdam – Genua bis 2015 mit ERTMS / ETCS auszurüsten. In der Folge wurde seitens der Infrastrukturbetreiber ein Management Committee eingesetzt und eine EEIG (European Economic Interest Group) gegründet, um den Implementierungsprozess zu koordinieren.

Im Rahmen von zwei Ministertreffen (in Genua 2009 und in Rotterdam 2010) haben die Verkehrsminister im Korridor ihre Absicht bestätigt, den Korridor schnellstmöglich mit ERTMS auszurüsten. Wichtige Schritte für die Implementierung wurden festgelegt (u.a. die relevanten technischen Standards). Eine Verpflichtung auf einen definitiven Zeitplan für die Implementierung war allerdings nicht möglich, da vor allem die Finanzierung von ERTMS auf deutscher Seite bis heute nicht definitiv gesichert ist.

²⁸ Für den Korridor C wurde mit dem sog. Lettre d'Intention vom 09.06.2006 die Zusammenarbeit der Vertreter der Ministerien Belgiens, Luxemburgs, Frankreichs und der Schweiz gestartet. Der Fokus im Korridor C liegt weitgehend auf der ERTMS-Entwicklung der Rahmenbedingungen und des Umfelds für den Güterverkehr

Wichtige Qualitätsmassnahmen im Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe in der Korridoren A und C sind:

- Generelle Verbesserung der Koordination und Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiberinnen der verschiedenen Länder und Abstimmung ihrer Tätigkeit
- Einrichtung und Betrieb eines „One-Stop-Shop“ (zentrale Verkaufsstelle“) für internationale Trassenanfragen (grenzüberschreitende Trassen) (durch Infrastrukturbetreiberinnen)
- Integrierte Planung der Trassenfahrpläne für den Schienengüterverkehr im Korridor (durch Infrastrukturbetreiberinnen)
- Qualitätsmonitoring und Verspätungsanalyse (z.B. im Rahmen von internationalen Qualitätszirkeln) (durch Infrastrukturbetreiberinnen)
- Verbesserung der Pünktlichkeit des internationalen Schienengüterverkehrs (z.B. Definition spezifischer Massnahmen auf Basis der Identifikation der Verspätungsgründe) (durch Infrastrukturbetreiberinnen)
- Abstimmung der Entwicklung der Schieneninfrastruktur durch eine koordinierte Kapazitätsplanung (langfristig) und abgestimmte Verfahren der Engpassidentifikation und -beseitigung (durch Infrastrukturbetreiberinnen unter Einbezug der Verkehrsministerien)
- Vereinfachung des Zollverfahrens (durch Zollbehörden unter Einbezug der Verkehrsministerien) (vgl. auch Ziffer 6.2.7)
- Gegenseitige Anerkennung der Zulassungsverfahren für Rollmaterial und Lokführer (durch nationale Sicherheitsbehörden bzw. Verkehrsministerien)
- Harmonisierung der Betriebsvorschriften (durch Infrastrukturbetreiberinnen und nationale Sicherheitsbehörden)
- Abstimmung der Massnahmen im Bereich Terminals, insbesondere Kapazitäten, Qualität (vor allem sog. ‚letzte Meile‘ und Abstimmung der Schnittstellen zwischen Bahninfrastruktur und Terminal (im Rahmen einer „Terminal platform“ mit Vertretern der verschiedenen Ebenen der Wertschöpfungskette)
- Abstimmung der Massnahmen zur Reduktion des Lärm des Schienengüterverkehrs im Korridor, z.B. durch Implementierung von Anreizen in den Trassenpreissystemen der verschiedenen Korridorländer (durch Infrastrukturbetreiberinnen und Verkehrsministerien)

Für alle Themenbereiche arbeiten Spezialisten der Korridorländer in Arbeitsgruppen der Infrastrukturbetreiberinnen, der nationalen Aufsichtsbehörden oder auch gemischten Arbeitsgruppen (z.B. sog. Terminal platform).

Verordnung (EU) Nr. 913/2010²⁹

Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr ist am 9.11.2010 in Kraft getreten. Im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 werden die bestehenden Korridore A und C in die neuen Korridore 1 und 2 überführt:

Implementierung. Ein Comité Executif der Vertreter der Ministerien und eine GEIE der Infrastrukturbetreiber wurden analog zum Korridor A eingerichtet.

²⁹ ABl. 2010, Nr. L 276, S. 22ff.

- Korridor 1: Zeebrugge-Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Mailand-Genua (bisher Korridor A: Rotterdam – Genua)
- Korridor 2: Rotterdam-Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel] (bisher: Korridor C: Antwerpen – Basel/Lyon)

Die Bestimmungen der Verordnung müssen in den Korridoren 1 und 2 innerhalb von zwei Jahren implementiert werden.

Die Verordnung sieht für jeden Korridor eine bestimmte Governance-Struktur vor. Die Ministerien organisieren sich in einem ‚Executive Board‘ (comité exécutif), in welchem alle die Ministerien betreffenden Themen der jeweiligen Korridore behandelt werden. Die wichtigsten Aufgaben des Executive Boards sind gemäss Verordnung (EU) Nr. 913/2010:

- Überwachung, Genehmigung und Unterstützung des Implementierungsprozesses sowie der Umsetzung der den Infrastrukturbetreiber zukommenden Aufgaben (Erstellung eines Investitionsplans, Erstellung einer Marktstudie, Ausrüstung ERTMS etc.)
- Definition von Rahmenregelungen für die Zuweisung von Trassen für den internationalen Schienengüterverkehr
- Berichterstattung zuhanden der EU-Kommission und nationalen Regierungen
- Sicherstellung der Zusammenarbeit mit nationalen Sicherheitsbehörden und Regulierungsbehörden

Zur Konstituierung der Gremien wurden die Pflichtenhefte für die Implementierung und Umsetzung der neuen Aufgaben des Executive Boards im Rahmen eines ‚Mission Statement‘ (énoncés de mission) festgelegt und von den Ministerien der verschiedenen Korridorländer mittlerweile verabschiedet. Mit der Genehmigung durch die Schweiz ist die Mitarbeit in den Korridorarbeitsgruppen aus formeller Sicht gesichert. Dies gilt letztlich auch für die Mitarbeit der schweizerischen Infrastrukturbetreiberinnen sowie trasse.ch in den Gremien auf Seiten der Schieneninfrastruktur. Die Einflussmöglichkeiten der Schweiz im Bereich ERTMS-Implementierung sowie Massnahmen zur Erhöhung der Qualität und Interoperabilität bestehen somit weiterhin.

Der Bundesrat begrüsst grundsätzlich die Verordnung und deren Stossrichtung, weil sie die internationale Zusammenarbeit erleichtern und die Koordination verbessern soll. Viele Elemente der Verordnung bauen auf wichtigen Erfahrungen der Arbeiten in den Korridor A und C auf (z.B. One Stop Shop, Terminal platform). Die Schweiz ist sehr stark daran interessiert, dass auch mit Inkrafttreten und Umsetzung der Verordnung weiter in den Gremien im Korridor A mitarbeiten und mitentscheiden zu können. Dies ist einerseits mit der Verabschiedung der ‚Mission Statements‘ sichergestellt. Andererseits strebt der Bundesrat an, im Gemischten Ausschuss Schweiz-EU zusammen mit der EU sehr bald die weiteren formalen Schritte für eine Übernahme der Verordnung festzulegen. Darüber hinaus arbeitet die Schweiz auch Task force zur Implementierung der Verordnung in den Korridoren mit. Sie analysiert und definiert die nötigen Schritte für den Implementierungsprozess im zukünftigen Korridor 1. Auch dies ermöglicht eine baldige Umsetzung der Verordnung für die Schweiz.

6.3 Weiterentwicklung der Schwerverkehrsmanagement-Instrumente: Ergebnisse von Arbeiten und Untersuchungen im Rahmen Suivi de Zurich

Im Alpenländergremium „Suivi de Zurich“, welches nach den verheerenden Strassentunnelbränden im Mont Blanc, Tauern und St. Gotthard Ende November 2001 aufgrund der „Gemeinsamen Erklärung von Zürich über die Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpenraum“ (30. November 2001) ins Leben gerufen worden war, wirken neben der Schweiz auch die übrigen Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Slowenien mit. Die Europäische Kommission ist mit Beobachterstatus ebenfalls permanent vertreten.

Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit war von Beginn weg auch die Verkehrsverlagerung und die möglichst schonende Mobilitätsabwicklung des Güterverkehrs im Alpenraum ein Kernanliegen dieses Gremiums. Nach einer Auslegeordnung zu den verschiedenen Massnahmen im Schwerverkehrsmanagement in den einzelnen Ländern sowie der Erstellung eines Basisberichts „Best Research-Studie zum Thema „Verkehrsmanagementsysteme für den transalpinen Strassengüterverkehr“ (durch ein Konsortium von Beratungsbüros) konnte in der Berichtsphase 2009-2011, welche auch unter Schweizer Vorsitz stand (Dauer bis Frühling 2012), eine Vertiefung der bestehenden Grundlagen durchgeführt werden.

Einerseits konnten in einer Studie zu den verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Schwerverkehrsmanagement-Instrumente (Alpentransitbörse, alpines Emissionshandelssystem, moduliertes Mautsystem Toll+) in zahlreichen Szenarien geprüft werden. Die Resultate hierzu zeigten, dass vor allem das limitative Schwerverkehrsmanagement-Instrument einer Alpentransitbörse spürbare Auswirkungen bezüglich Routenwahl im Alpenraum und Potentiale für die Verkehrsverlagerung Strasse - Schiene hat.

Andererseits konnte auf dieser Basis auch eine Studie zu den wirtschaftlichen Auswirkungen solcher Schwerverkehrsmanagement-Instrumente, insbesondere auf regionaler Ebene und bezüglich einzelner Wirtschaftssektoren sowie des Strassentransportgewerbes, ausgearbeitet werden. Erste Resultate hierzu zeigen, dass die Auswirkungen insgesamt nicht sehr stark ins Gewicht fallen, dass jedoch einzelne Regionen besonders stark betroffen sind, insbesondere am südlichen und südöstlichen Alpenrand sowie punktuell einzelne Regionen in grösserer Distanz zum Alpenkamm. Gründe hierfür liegen in der topografischen Lage und der Wirtschaftsstruktur resp. in der Logistik-Kette.

Gleichzeitig konnte auch eine Analyse zur rechtlichen Vereinbarkeit dieser Schwerverkehrsmanagement-Instrumente mit dem EU-Recht, multilateralen sowie bilateralen Abkommen und dem jeweiligen Landesrecht gestartet werden.

Erste Resultate scheinen darauf hinzuweisen, dass sich für die limitativen Instrumente generell ein grösseres Konfliktpotenzial mit EU-Recht, Landverkehrsabkommen Schweiz-EU und nationalem Recht eröffnet, während dem für ein System ohne Mengenbeschränkung wie Toll+ nur geringere Diskrepanzen bestehen.

Die definitiven Resultate dieser Studien, zusammen mit den Ergebnissen weiterer Arbeitsfelder (die einen weniger direkten Bezug zur Verlagerungspolitik haben), sollen in ein Synthesepapier zuhanden der Verkehrsminister der Alpenländer einfließen. Darin werden die weiteren Schritte mittel- bis langfristig vorskizziert und aufgegleist.

Ein solches Ministertreffen mit Übergabe des Vorsitzes voraussichtlich an Deutschland ist für das Frühjahr 2012 vorgesehen.

6.4 Weiterentwicklung der Förderung des Kombinierten Verkehrs

Das Bundesamt für Verkehr hat innerhalb der Berichtsperiode mehrere Untersuchungen für eine Optimierung und Weiterentwicklung der Förderung des kombinierten Verkehrs eingeleitet. Zielsetzung war einerseits eine Erhöhung der Subventionseffizienz der bestehenden Fördermassnahmen und andererseits die Erschliessung der Potentiale von technischen Innovationen für den Verlagerungsprozess.

6.4.1 Differenzierungsmöglichkeiten bei der finanziellen Förderung des UKV

Das BAV hat 2011 denkbare Anpassungs- und Differenzierungsmöglichkeiten bei der Abgeltung im UKV intensiv geprüft. Es wurde überprüft ob mit zusätzlichen Differenzierungen bei der Höhe der Betriebsabgeltungen nennenswerte Verbesserungen bezüglich der Subventionseffizienz, der Gleichstellung vergleichbarer Relationen bzw. Produktionsformen oder zusätzliche Anreize für jene Marktsegmente, für welche die grössten Verlagerungspotenziale bestehen, bewirkt werden können. Gleichzeitig dürfen aber neue, zusätzliche Differenzierungsmerkmale keine Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Akteuren zur Folge haben. Weil gleichzeitig für die gesamte Abwicklung der Abgeltungen nur beschränkte personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, muss aber auch der administrative Mehraufwand allfällig einzuführender Differenzierungen im Auge behalten werden.

Die bisherigen Analysen der möglichen Differenzierungsoptionen des heutigen Abgeltungssystems ergaben insgesamt, dass keine der analysierten Optionen zu einer deutlichen nachhaltigen Verbesserung des heutigen Systems führt. Im Gegenteil – birgt die Einführung weiterer Differenzierungen die Gefahr, dass der Erfassungs- und Kontrollaufwand sich erhöhen und neue Marktverzerrungen entstehen können. Von insgesamt gut 10 überprüften Differenzierungsoptionen wie beispielsweise unterschiedliche Abgeltungssätze nach Achsen (Gotthard - Luino, Gotthard - Chiasso, Lötschberg-Bergstrecke oder Lötschberg -Basistunnel) oder höhere Abgeltungen für Neuverkehre werden lediglich zwei weiterverfolgt. Für 2013 wird eine Differenzierung nach maritimen und kontinentalen Verkehren des KV, sowie nach Gewicht der verschiedenen KV-Behälter geprüft. In Österreich sind bereits heute entsprechende Differenzierungen bei der Förderhöhe eingeführt. Noch sind vertiefte Gespräche mit den Marktakteuren notwendig, um die finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen besser abschätzen zu können. Dabei geht es insbesondere um die Frage, wie viel die Abgeltung maritimer

Sendungen im Vergleich zu den kontinentalen gesenkt werden können, ohne dass es zu namhaften Rückverlagerungen auf die Strasse kommt. Im Gegenzug können freiwerdende Mittel für gezielte zusätzliche Verlagerungen oder die Realisierung des vom Parlament beschlossenen Abbaupfades eingesetzt werden.

6.4.2 Ergebnisse einer Studie zu Trends und Innovationen im kombinierten Verkehr

Um für die Weiterentwicklung und künftige Ausgestaltung der Förderinstrumente des KV geeignete Rahmenbedingungen und die erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen zu können, hat das Bundesamt für Verkehr 2010 eine externe Studie zu aktuellen Trends und Innovationen im kombinierten Verkehr in Auftrag gegeben³⁰. Ziel des von der Arbeitsgemeinschaft KombiConsult / K+P Transport Consultants im April 2010 erstellten Berichts war, absehbare und vor dem Hintergrund von logistischen Trends zu erwartende Marktentwicklungen und technologische Innovationen im UKV zu analysieren und auf ihre Relevanz für die technischen Anforderungen an die Schienen- und Terminalinfrastruktur in qualitativer sowie quantitativer Hinsicht zu bewerten. Die Auswirkungen der wichtigsten untersuchten Trends lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wegen der für die Zukunft zu erwartenden Erhöhung der maximal zulässigen Masse und Gewichte der schweren Güterfahrzeuge³¹ ist ein verstärkter Einsatz von Sattelanhängern mit einer Innenhöhe von 3 Metern (sogenannte Megatrailer) zu erwarten. Es wird damit gerechnet, dass im kontinentalen Bereich der Anteil der Verkehre in Wechselbehältern gegenüber dem Anteil an hochprofiligen Sattelaufleger tendenziell zurück geht.
- Der kontinentale Markt wächst dynamischer als der maritime und gewinnt entsprechend Marktanteile.
- Vor allem durch technologische Entwicklungen für den Transport temperaturgeführter Güter können zusätzliche Mengen in nennenswerter Grössenordnung für den UKV erschlossen werden, wenn die Voraussetzungen rechtzeitig realisiert werden.

Aus der Analyse und Validierung der übrigen Trends wie horizontale Umschlagstechnologien, (Semi-) Automatisierung von Umschlagsvorgängen in Inlandterminals, Cargo-Sprinter-Technologien, dem Einsatz von Dieseltraktion und Hybridlokomotiven, sehen die Experten keine wesentlichen Auswirkungen auf das Mengengerüst im Transitverkehr, die im Rahmen dieser Trendanalyse schon erkennbar wären.

Im Bereich der infrastrukturellen Auswirkungen führt die erhöhte Menge auch zu einer insgesamt verstärkten Nachfrage nach Trassen, insbesondere auch für grossprofilige Ladeeinheiten. Dieser Bedarf nach zusätzlichen Kapazitäten wird insbesondere in den Ziffern 6.2 und 7.5.3 aufgegriffen und unter dem Aspekt 4-Meter-Korridor vertieft analysiert.

³⁰ Trends und Innovationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr in der und durch die Schweiz, Kombiconsult / K+P Transport Consultants, April 2010.

http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01518/03062/index.html?lang=de&download=NHZlpZeg7t.Inp6l0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6qpJCDeH15qWym162epYbq2c_JKbNoKSn6A--

³¹ Als realistisches Szenario wird in der Studie eine generelle Erhöhung der Gewichtslimite in der EU von 40 auf 44 Tonnen bis 2015 erwähnt.

6.4.3 Prüfung des Einsatzes von innovativen Rollmaterials im alpenquerenden kombinierten Verkehr

In Beantwortung des Postulats 11.3490 Savary Rollende Landstrasse. Verbesserungsmöglichkeiten

Das Bundesamt für Verkehr hat – aufbauend auf den Erkenntnissen zu Trends und Innovationen im kombinierten Verkehr – in der vergangenen Berichtsperiode vertieft geprüft, inwiefern mit innovativem Rollmaterial und Angeboten neue Verlagerungspotentiale erschlossen werden können. Beispiele für solche innovativen Angebote sind die technischen und logistischen Konzepte der Unternehmen CargoBeamer und Modalohr, die gegenüber dem herkömmlichen KV alternative Umschlagsformen einsetzen. Diese Angebote könnten auch ein teilweiser Ersatz für Infrastrukturmassnahmen (insbesondere 4-Meter-Korridor) sein und könnten so als Übergangslösung fungieren. Der Bund ist mit den Anbietern dieser Produkte im Gespräch.

Diese Innovationen zielen insbesondere auf die Beförderung von Sattelaufliegern. Die Mehrheit der Fahrzeuge im alpenquerenden Schwerverkehr auf der Strasse sind Sattelzüge, bei denen ein Zugfahrzeug einen Sattelaufleger zieht. Eine weitergehende Verlagerung der Sattelaufleger scheitert bislang an zwei technischen Hindernissen:

- Erstens ist es aufgrund des derzeitigen Lichtraumprofils nicht möglich, die Aufleger mit vier Meter Eckhöhe im Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse zu befördern. Heutiger Standard der für den Strassengüterverkehr zugelassenen Sattelaufleger ist eine Eckhöhe von vier Metern. Die Kapazitäten auf der Lötschberg-Simplon-Achse für den Transport von diesen Standard-Aufliegern sind beschränkt und durch die Rola und bereits bestehende UKV-Angebote weitgehend ausgelastet. Diese Standard-Sattelaufleger können auch nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels aufgrund des ungenügenden Lichtraumprofils auf den Zulaufstrecken nicht auf der Schiene über die Gotthard-Achse transportiert werden. Als Lösungsansätze kommen grundsätzlich entweder die Anpassung des Lichtraumprofils des ganzen Gotthard-Korridors (siehe Kapitel 7.5.3) oder der Einsatz innovativer Technologien beim Rollmaterial des Schienengüterverkehrs in Frage – (vorübergehend) ohne Ausbau der Schieneninfrastruktur. Beide Ansätze würden erlauben, Verkehre mit Standard-Sattelaufliegern auf der Gotthard-Achse zu ermöglichen.
- Zweitens sind die wenigsten dieser Standard-Anhänger heute kranbar, womit der (vertikale) Umschlag in konventionellen UKV-Terminals nicht möglich ist. Um Sattelaufleger auf der Schiene befördern zu können, muss der Umschlag von der Strasse auf die Schiene gelöst sein. Beispiele innovativer Umschlagstechnologien für den horizontalen Verlad sind Modalohr oder CargoBeamer. Die Entwicklung weiterer Technologien wie Mega-Swing ist noch nicht genügend vorangeschritten, um mittelfristig eine Lösung darzustellen.

Diese innovativen Technologien werden im Vergleich zum konventionellen UKV im Folgenden bezüglich der Beförderung von Standard-Sattelaufleger beurteilt.

Vertikaler Umschlag

Im UKV ist nur die Beförderung von kranbaren Sattelaufliegern möglich. Heute sind jedoch die wenigsten Sattelaufleger kranbar. Dies dürfte aber auch daran liegen, dass es aufgrund ungenügender

Lichtraumprofile nur wenig interessante UKV-Angebote für Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von vier Metern gibt. Hinweis dafür findet sich in Europa: Der Anteil an kranbaren Sattelauflegern ist in jenen Ländern klein, die ein sehr niedriges Lichtraumprofil aufweisen, so dass keine vier Meter hohen Sattelaufleger befördert werden können. Hingegen ist in skandinavischen Ländern der Anteil an kranbaren Sattelauflegern aufgrund der Fährhäfen sehr hoch³². Technisch ist es möglich, Sattelaufleger ohne hohen Aufwand im Rahmen einer Nachrüstung kranbar zu machen - das Zusatzgewicht und die Zusatzkosten sind verhältnismässig, wenn die Fahrzeuge regelmässig im UKV eingesetzt werden.

Das Problem des ungenügenden Lichtraumprofils bleibt mit dem aktuell üblicherweise im UKV eingesetzten Rollmaterial bestehen. Beim bestehenden Lichtraumprofil der Zulaufstrecken gibt es zurzeit keine UKV-Wagen, die Sattelaufleger mit vier Meter Eckhöhe über die Gotthard-Achse befördern könnten.

Horizontaler Umschlag

Für den Umschlag nicht kranbarer Sattelaufleger wurden in jüngster Zeit verschiedene neue Technologien des horizontalen Umschlags entwickelt, die alternativ zum herkömmlichen UKV mit Vertikalumschlag über Krananlagen und mobile Umschlagsgeräte zu betrachten sind:

Das Modalohr-System zeichnet sich dadurch aus, dass nicht-kranbare Sattelaufleger ohne Zugfahrzeug transportiert werden. Der horizontale Verlad findet in speziellen Terminals mit spezieller Verladetechnologie statt. Der vertikale Verlad von kranbaren Sattelauflegern auf Modalohrwagen ist jedoch auch in konventionellen Terminals möglich. Das Modalohr-System ist in Frankreich und Italien auf zwei Relationen (Bettembourg - Perpignan sowie Aiton - Orbassano) im kommerziellen Betrieb seit mehreren Jahren erprobt. Nach Angaben des Herstellers können durch Anpassungen am Modalohr Wagen Sattelaufleger mit bis zu vier Meter Eckhöhe (ohne Anpassungen der Infrastruktur) über die Gotthard-Achse transportiert werden. Vom neuen Modalohr Wagen besteht jedoch weder ein Prototyp, noch ist dieser zugelassen.

Bei CargoBeamer handelt es sich um eine Technologie, die den horizontalen Verlad von Sattelauflegern erlaubt. Zur Umsetzung braucht es spezielles Rollmaterial und spezialisierte Terminals. Das Prinzip ist demjenigen von Modalohr ähnlich. Vorteile gegenüber Modalohr sind die nach Angaben von CargoBeamer sehr rasche Beladung eines Zugs und der Einsatz von kranbaren Mulden, die die Sattelaufleger aufnehmen. Damit kann CargoBeamer auch nicht kranbare Sattelaufleger in einem konventionellen Terminal vertikal beladen. CargoBeamer hat in Leipzig einen Versuchsterminal und dort den Versuchsbetrieb im Jahr 2010 begonnen. Kommerziell und für grössere Transportmengen ist CargoBeamer aber noch nicht definitiv erprobt.

³² Trends und Innovationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr in der und durch die Schweiz, Kombiconsult / K+P Transport Consultants, April 2010, S. 49
http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01518/03062/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,Inp6l0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCDeH15qWym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A-

Aktueller Stand der Abklärungen

Modalohr

In der Folge des Abbruchs des Ausschreibungsverfahrens zur Vergabe der Finanzhilfe für das Angebot der Rollenden Landstrasse durch die Schweiz für die Jahre 2012 bis 2018 hat das BAV Gespräche mit der Arbeitsgemeinschaft Modalohr, LorryRail und SNCF-Geodis als möglichen Betreibern eines neuen KV-Angebots mit dem Modalohr-System aufgenommen. Die Arbeitsgemeinschaft hat ein Konzept für den alpenquerenden Schienengüterverkehr von Sattelaufliegern vorgelegt. Das Konzept weist nachfrageseitig ein grosses Potenzial aus, welches jedoch mit Fragezeichen behaftet ist, da unklar bleibt, wie die Kunden konkret akquiriert werden sollen. Daneben ist auch der bisher von der Arbeitsgemeinschaft beantragte Subventionsbedarf für Terminals und Betrieb sehr hoch. Dem attraktiv erscheinenden Marktpotenzial des Modalohr-Systems müssen Unwägbarkeiten bei der Realisierung gegenüber gestellt werden. Als erstes müssen technische Fragen zur Zulassung des Rollmaterials und der Durchführbarkeit der Verkehre in Deutschland, Italien und der Schweiz geklärt werden. Das BAV klärt zurzeit die technischen Parameter des neuen Wagens im Rahmen der Entscheidungen zum 4-Meter-Korridor vertieft ab. So dann muss die Arbeitsgemeinschaft den Nachweis des tatsächlichen Marktinteresses und der operationellen Umsetzbarkeit seitens Verlagerer erbringen. Schliesslich sind für den Bau der Terminals insbesondere in Italien und Deutschland die nötigen Bewilligungen vorzuweisen.

CargoBeamer

Das Rollmaterial von CargoBeamer wurde im Mai 2011 vom BAV für das schweizerische Normalspurnetz zugelassen. Ob CargoBeamer das Wagenmaterial so anpassen könnte, um Standard-Sattelaufleger beim derzeitigen Lichtraumprofil über die Zulaufstrecken der Gotthardachse transportieren zu können, ist nicht bekannt und noch Gegenstand von Abklärungen zwischen dem Unternehmen CargoBeamer und dem BAV. Ungeachtet dessen ist auch eine Realisierung der CargoBeamer-Technologie mit hohen Unsicherheiten behaftet, da die Technik noch nicht ausreichend erprobt ist und die finanziellen und kommerziellen Aspekte bisher nicht geklärt sind. Das BAV führt weitere Gespräche mit den Vertretern von CargoBeamer, um die Umsetzbarkeit dieser Technologie auszuloten.

Die oben genannte Studie zu Trends und Innovationen hält zu CargoBeamer und Modalohr fest, dass die Wagen dieser Technologien im Vergleich zum konventionellen UKV teurer und schwerer sind. Dieser Nachteil erklärt sich durch die Integration der Umschlagskomponenten. Die horizontalen Systeme sind ebenso wie die Rollende Landstrasse im Grundsatz technologische Insellösungen. Und sie sind auch für den selben Zweck geeignet. Sie können als hochfrequente „Fährsysteme“ zwischen zwei Konsolidierungspunkten in einem hochbelasteten Korridor eingesetzt werden.³³

Es ist nicht absehbar, dass mit Innovationen neue Verlagerungspotentiale in nennenswertem Ausmass erschlossen werden können. Massenmengen werden standardisiert befördert, wofür vor allem der bestehende UKV standardisierte Lösungen anbietet. In diesem Sinne könnten die Angebote von Modalohr oder CargoBeamer als Ergänzungsmassnahmen betrachtet werden. Diese innovativen An-

³³ Trends und Innovationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr in der und durch die Schweiz, Kombiconsult / K+P Transport Consultants, April 2010, S. 51.
http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01518/03062/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,Inp6I0NTU042I2Z6In1acy4Zn4Z2qZpnO2YUqZ2Z6gpJCDeH15qWym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A-

gebote könnten dann die bestehenden Verlagerungsmassnahmen erfolgreich ergänzen, wenn sie eine Lösung für den Transport von KV-Transportgefässen mit vier Metern Eckhöhe darstellen würden und so den Bau eines 4-Meter-Korridors über die Gotthard-Achse flankieren könnten. Gerade diese Einsatzmöglichkeit ist aber zum heutigen Zeitpunkt noch nicht nachgewiesen.

6.5 Rahmenbedingungen in den Nachbarstaaten und Quell-Zielgebieten der alpenquerenden Verkehre

6.5.1 Mauterhebung in Europa: Eurovignetten-Richtlinie

Im Zuge der Beratungen zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge³⁴ (Wegekostenrichtlinie) wurden die Vorgaben für nationale Maut-Systeme angepasst. Die Mitgliedstaaten sollen demnach künftig bei der Gestaltung nationaler Maut-Systeme für den Schwerverkehr auch gewisse externe Kosten einbeziehen können. Wie bisher bleibt es den Mitgliedstaaten überlassen, ob sie ein solches Maut-System anwenden. Über die Art und Höhe der anzulastenden externen Kosten bestand lange Zeit keine vollständige Einigung.

Dabei wurde insbesondere beschlossen, den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, die Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung dem Schwerverkehr zusätzlich zu den Infrastrukturkosten für die Strassenbenützung anzulasten. Im Gegensatz zur Schweizer LSVA ist keine Anlastung weiterer externer Kosten wie z.B. derjenigen von Verkehrsunfällen, Natur- und Landschaftszerstörung sowie Klimakosten geplant. Die Höhe der Zusatzbelastung wird je nach Fahrzeugtyp daher nur ca. 3-4 Cents pro Fahrzeug-km betragen und damit beträchtlich niedriger sein als die LSVA. In Bezug auf die umstrittene Anrechnung der Staukosten wurde beschlossen, die Benützungsgebühr aufkommensneutral zu variabilisieren: während maximal 5 Stunden pro Tag darf der Höchstsatz der Benützungsgebühr um bis zu 175 % höher als der Normalsatz sein, muss aber im Gegenzug in Nebenverkehrszeiten gegenüber dem Normalsatz gesenkt werden. Ausserdem ist in Berggebieten ein Mautaufschlag erlaubt für die Anlastung der Kosten der Luftverschmutzung sowie des Lärms.

Der Anwendungsbereich der Richtlinie erstreckt sich fortan über alle EU-Autobahnnetze. Auch eine Anwendung auf das restliche Strassennetz eines Landes ist möglich. Die Richtlinie gilt für Fahrzeuge ab 3.5 t. Mitgliedstaaten, die Mautgebühren erst ab 12 t einheben wollen (wie z.B. gegenwärtig Deutschland), dürften dies auch nach den neuen Vorgaben, müssten die Ausnahme jedoch der Kommission gegenüber begründen.

Die Benützungsgebühren werden für Fahrzeuge nach Fahrzeugtyp und Emissionskategorie sowie Ort- und Zeit (Stau) variiert. Der Ministerrat beschloss ausserdem, Fahrzeuge der EURO-Kategorien V bis Ende 2013 sowie EURO VI bis Ende 2017 von der Gebühr zur Anlastung der Luftverschmutzung zu befreien. Im alpenquerenden Verkehr in der Schweiz beträgt der Anteil der EURO V Fahrzeuge zur

³⁴ ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42, zuletzt geändert durch Richtlinie 2011/76/EU, ABl. L 269 vom 14.10.2011, S. 1

Zeit über 55 %, auf den Autobahnen in Deutschland sogar über 60 %, insofern werden zumindest mittelfristig die mögliche Einführung einer Strassenbenützungsgebühr in Staaten der Europäischen Union kaum spürbare Auswirkungen auf den alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz haben. Der Kompromissvorschlag des Parlaments verpflichtet die Mitgliedsstaaten, 15 % ihrer Mauteinnahmen in den Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) zu investieren. Der Rest sollte der Minderung der negativen Umweltauswirkungen des Güterschwerverkehrs und der Finanzierung nachhaltiger, effizienter und sicherer Verkehrssysteme dienen. Dazu zählen auch sichere Parkplätze für LKW. Die vom Parlament in der Richtlinie verankerte regelmäßige Berichtspflicht der Mitgliedstaaten an die Kommission soll für Transparenz und eine öffentliche Debatte über nationale Mauteinnahmen und die Verwendung der Gelder sorgen.³⁵

6.5.2 Maut in Deutschland

Seit dem 01.01.2005 wird in Deutschland auf allen Autobahnen und einigen Bundesstrassen für Fahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eine LKW-Maut erhoben. Die Höhe der Maut bemisst sich an Hand der auf mautpflichtigen Strassen zurückgelegten Streckenabschnitten, der Anzahl der Achsen und der Schadstoffklasse.

Die Maut wurde in Deutschland zum 01.01.2009 je nach Schadstoffklasse um 40 bis fast 90 % angehoben. Die Maut für ältere Lkw stieg überproportional. Eine weitere geplante Anpassung und leichte Erhöhung in der Schadstoffkategorie C (EURO III) auf 1. Januar 2011 wurde im September 2010 von der Bundesregierung sistiert. Mitte Dezember 2010 hat die Bundesregierung beschlossen, die Mautabgabe ab Mitte 2011 auf vierspurige Bundesstrassen auszuweiten. Betroffen sind etwa 2'000 km des insgesamt 40'200 km langen Bundesstrassen-Netzes in Deutschland. Es wird mit Zusatzeinnahmen in dreistelliger Millionenhöhe gerechnet. Mit dieser Massnahme soll verhindert werden, dass LKW gut ausgebaute Bundesstrassen nutzen, um mautpflichtige Autobahnen zu umgehen.

Die Regierungskoalition und im Mai 2011 auch der Bundesrat haben die ursprüngliche Mautausweitung jedoch wieder redimensioniert. So sollen nur ca. 1'000 km Bundesstrassen neu mautpflichtig sein. Der Zeitpunkt der Einführung der Maut auf Bundesstrassen ist im Moment noch unklar, da die technischen Voraussetzungen für die Mauterhebung noch nicht geschaffen sind. Hierüber ist ein Streit zwischen dem Mautsystem-Betreiber Toll Collect und der Bundesregierung entbrannt. Insofern ist frühestens Ende 2011 mit einer Einführung zu rechnen. Die Bundesregierung kalkuliert mit ca. 100 Millionen Euro Zusatzeinnahmen durch die Mautausweitung auf Bundesstrassen.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die aktuell gültigen Mautsätze:

³⁵ http://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/infopress/20110606IPR20809/20110606IPR20809_de.pdf

	2005-2008	ab 01.01.2009	Geplante Erhöhung ab 01.01.2011 (sistiert im September 2010)
<i>in €/km</i>			
in der Kategorie A (aktuell: Euro 5)	0.100 Euro	0.141 Euro.	0.140 Euro
in der Kategorie B (aktuell: Euro 4, Euro 3 mit PF)	0.120 Euro	0.169 Euro.	0.168 Euro
in der Kategorie C (aktuell: Euro 3)	0.145 Euro	0.190 Euro.	0.210 Euro
in der Kategorie D (aktuell: Euro 0/1/2)	0.145 Euro	0.274 Euro	0.273 Euro

Tabelle 21: Maut pro Kilometer für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen. PF=Partikelfilter.

	2005-2008	ab 01.01.2009	Geplante Erhöhung ab 01.01.2011 (sistiert im September 2010)
<i>in €/km</i>			
in der Kategorie A (aktuell: Euro 5)	0.110 Euro	0.155 Euro	0.154 Euro
in der Kategorie B (aktuell: Euro 4, Euro 3 mit PF)	0.130 Euro	0.183 Euro	0.182 Euro
in der Kategorie C (aktuell: Euro 3)	0.130 Euro	0.204 Euro	0.224 Euro
in der Kategorie D (aktuell: Euro 0/1/2)	0.155 Euro	0.288 Euro	0.287 Euro

Tabelle 22: Maut pro Kilometer für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit 4 oder mehr Achsen. PF=Partikelfilter.

6.5.3 Maut und Strassenverkehrsregime in Österreich

Maut

In Österreich wurde am 1. Januar 2004 die Gebührenpflicht für alle Kraftfahrzeuge, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, auf allen Autobahnen und Schnellstrassen eingeführt. Die Maut, welche die damalige Vignette ersetzte, wurde zum 1. Juli 2007 und 1. Mai 2008 sowie zum 1. Januar 2011 erhöht. Die Tarife sind nach der Achsanzahl gestaffelt und betragen ab 2011 netto (ohne 20 % Mehrwertsteuer) pro Kilometer:

Fahrzeugtyp (Fahrzeug und Anhänger)	EURO EEV und VI <i>in €/km</i>	EURO IV und V <i>in €/km</i>	EURO 0 bis III <i>in €/km</i>
2-Achser	0.1460 Euro	0.1560 Euro	0.1780 Euro
3-Achser	0.2044 Euro	0.2184 Euro	0.2492 Euro
4-Achser und mehr	0.3066 Euro	0.3276 Euro	0.3738 Euro

Tabelle 23: Mauttarife auf Autobahnen und Schnellstrassen in (Stand 1.1.2011)

Sondermautstrecken in Österreich

In Österreich gibt es sechs Sondermautstrecken, die einen höheren Tarif haben. Dazu gehört auch die Brenner-Strecke. Diese Strecke gilt als Streckenabschnitt, dessen Herstellung, Erweiterung und bauliche bzw. betriebliche Erhaltung – gemäss EG-Richtlinien – überdurchschnittlich hohe Kosten verursacht, so dass dort erhöhte Mauttarife pro Kilometer erhoben werden können. Zudem gilt ein erhöhter

Nachttarif. Für die A13 über den Brenner gelten für den 35km langen Abschnitt zwischen Innsbruck Amras und dem Brenner folgende Mautsätze:

Fahrzeugtyp (Fahrzeug und Anhänger)	EURO EEV und VI <i>in €/Fahrt</i>	EURO IV und V <i>in €/Fahrt</i>	EURO 0 bis III <i>in €/Fahrt</i>
2-Achser	22.18 Euro	23.64 Euro	27.07 Euro
3-Achser	31.06 Euro	33.08 Euro	37.90 Euro
4-Achser und mehr	46.59 Euro	49.64 Euro	56.86 Euro
Nachttarif	93.18 Euro	99.28 Euro	113.72 Euro

Tabelle 24: Mauttarife am Brenner (Stand 1.1.2011)

Strassenverkehrsregime in Österreich

Die Tiroler Landesregierung hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf der A12 Inntal Autobahn ausserdem ein *sektorales Fahrverbot* verordnet. Dieses gilt seit dem 1. Mai 2008 für Abfälle, Steine, Erden, Aushub; ab dem 1. Januar 2009 zusätzlich für Rundholz, Kork, Krafffahrzeuge und Anhänger; und ab dem 1. Juli 2009 zusätzlich auch für Nichteisen- und Eisenerze, Stahl (ausgenommen Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen), Marmor und Travertin sowie für keramische Fliesen.

Am Europäischen Gerichtshof (EuGH) ist im Moment eine Klage der Europäischen Kommission gegen Österreich zur Aufhebung des sektoralen Fahrverbots hängig. Die Generalanwältin des Europäischen Gerichtshofs moniert insbesondere die fehlenden Ausweichrouten und ungenügende andere Alternativen wie etwa die rollende Landstrasse.³⁶ Im Schlussantrag wird weiter in Frage gestellt, ob das sektorale Fahrverbot das geeignete Instrument zur Senkung der NO₂-Konzentration an der Inntal-Autobahn ist. Zusammenfassend wird ein weitreichender Eingriff in die Warenverkehrsfreiheit konstatiert, bei dem 6.6 % aller Fahrten von schweren Nutzfahrzeugen auf der A12 untersagt werden, obwohl dadurch nur 1.5 % der NO₂-Immissionen reduziert werden. Die Entscheidung der Richter wurde ursprünglich im Frühjahr 2011 erwartet. In 70 % der Fälle folgen diese erfahrungsgemäss den Anträgen der Generalanwaltschaft. Zum aktuellen Zeitpunkt (18. August 2011) ist allerdings noch kein Entscheid der Richter publiziert.

Sollte der EuGH den Anträgen der Generalanwältin folgen, so wäre das sektorale Fahrverbot eindeutig vom Tisch. Österreich müsste andere Möglichkeiten finden, um die europäischen Luftreinhalte-Richtlinien einzuhalten. Die Tiroler Grünen fordern erneut eine Alpentransitbörse mit einer Begrenzung auf 1.1 Mio. LKW über den Brenner pro Jahr.³⁷

³⁶

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=sektorales%2Bfahrverbot&docid=83083&pageIndex=0&doclang=de&m ode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=848015#ctx1>

³⁷ <http://tirol.orf.at/stories/487718/>

6.5.4 Maut in Frankreich

In Frankreich wird Maut (péage) für alle Fahrzeuge auf vielen Autobahnen erhoben. Im Elsass, in Lothringen und in der Bretagne ist die Autobahnbenutzung überwiegend kostenfrei. Die Autobahn A75 durch das Zentralmassiv (Clermont-Ferrand - Montpellier) ist bis auf den Viaduc de Millau mautfrei, ebenso Autobahnen, die durch Ballungszentren führen oder diese umgehen sollen. Die Maut ist entfernungsabhängig und in der Höhe abhängig von der Art des Fahrzeugs. Zudem richtet sich die Höhe der Maut nach den beim Bau der Strecke entstandenen Kosten. Die Maut für LKW wurde zum 1. Februar 2011 um durchschnittlich 3 % erhöht. Auch die Tunneldurchfahrten am Mont Blanc und Fréjus verteuern sich auf den 01.01.2011 um rund 5 %.

Die ursprünglich zum 1. Januar 2011 geplante Ausweitung der LKW-Maut auf fast allen Nationalstrassen und heute noch gebührenfreien Autobahnabschnitten wurde Mitte 2010 sistiert. Als Hauptgrund werden technische Gründe angegeben. Offenbar ist noch nicht klar, wer das Mautsystem betreibt und wie die Gebühren erfasst und erhoben werden sollen. Am 8. September 2011 schliesslich wurde die Einführung einer sog. 'Éco-tax' auf Mitte 2013 angekündigt. Diese soll im Schnitt ca. 12 Euro-Cent pro Fahrzeug-km betragen.

6.5.5 Tunnelgebühren Mont Blanc und Fréjus

Die Tunnelgebühren am Mont Blanc und Fréjus in Frankreich betragen für ein Fahrzeug der Klasse 4 mit mehr als 3 Achsen und Euro 5 Motor für eine einfach Fahrt ca. 255.30 Euro bzw. für eine Retourfahrt 413.50 Euro.

	Einfach		Hin- und Rückfahrt	
	Euro 1	Euro 2, 3, 4, 5	Euro 1	Euro 2, 3, 4, 5
Klasse 3: 2 Achsen, Höhe > 3m	€ 134.40	€ 127.10	€ 215.70	€ 203.90
Klasse 4: 3 u. mehr Achsen, Höhe > 3m	€ 270.20	€ 255.30	€ 437.50	€ 413.50

Tabelle 25: Tunnelgebühren am Mont Blanc und Fréjus Tunnel. Stand: 1.1.2010.

Die Grössenordnung dieser Tunnelgebühren entspricht ungefähr der LSVA eine Transits durch die Schweiz.

6.5.6 Maut in Italien

In Italien wird eine streckenabhängige Maut (pedaggio) für die meisten Autobahnen erhoben. Die meisten Strecken werden im geschlossenen System betrieben; die Höhe der Maut bestimmt sich nach zurückgelegter Entfernung und benutzter Straße sowie der Fahrzeugklasse. Strecken mit hohem Bau- und Erhaltungsaufwand werden höher bemautet. Einige wenige Strecken werden im offenen System betrieben. Hierbei wird für einen Streckenabschnitt mit mehreren Anschlussstellen oder eine ganze Autobahn, unabhängig von der zurückgelegten Entfernung, nur ein Pauschalbetrag erhoben.

6.6 Entwicklung einer Gesamtkonzeption für die Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche (Mo. KVF-S 10.3881)

Ergänzend zu den auf die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs ausgerichteten güterverkehrspolitischen Massnahmen ist in der Berichtsperiode der nicht alpenquerende Schienengüterverkehr, der sog. Schienengüterverkehr in der Fläche, in den Fokus der politischen Diskussion gerückt.

Im Herbst 2010 wurde Motion 10.3881 ‚Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche‘³⁸ von der KVF-S eingereicht, in der Folge vom Bundesrat zur Annahme empfohlen und in der Zwischenzeit von beiden Räten angenommen. Damit ist der Bundesrat beauftragt, dem Parlament im Rahmen einer Vorlage eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche vorzulegen. Der Bundesrat sieht vor, im Rahmen der Antwort zur Mo. 10.3881 auch die Antwort zur Mo. Hutter 11.3824³⁹ vorzulegen. Mit ihr wird der Bundesrat beauftragt, eine Stossrichtung zu erarbeiten, wie der Aufbau von Terminalkapazitäten des kombinierten Verkehrs für eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Abwicklung der Import- und Exportverkehre sichergestellt werden kann.⁴⁰

Die Beantwortung der Motionen erfolgt – entsprechend der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen und entsprechend der Unterschiedlichkeit der betrachteten Märkte – unabhängig von der Evaluation und Steuerung des Verlagerungsprozesses gemäss Art. 4 GVVG. Es ist jedoch offensichtlich, dass verschiedene Verlagerungsinstrumente wie die LSVa und die Bahnreform ebenso deutlichen Einfluss auf den Schienengüterverkehr in der Fläche haben wie auch wesentliche Rahmenbedingungen für den schweizweiten Güterverkehr, die vor allem dem Schutz des Menschen und der Umwelt dienen, wie z.B. das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Einfluss auf die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs haben.

Der Bundesrat sieht vor, die genannten Motionen innerhalb der nächsten Berichtsperiode zu beantworten. Insofern Berührungspunkte der vorgeschlagenen Massnahmen zur Verlagerungspolitik und den Verlagerungsinstrumenten und -massnahmen bestehen, wird der Bundesrat diese benennen und aufeinander abstimmen.

³⁸ http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20103881

³⁹ http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20113284

⁴⁰ Im Rahmen des vom ASTRA geleiteten SVI-Forschungspakets Güterverkehr "Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz" werden im derzeit laufenden Teilprojekt G ("Effizienzsteigerungspotenziale in der Transportwirtschaft durch integrierte Bewirtschaftungsinstrumente aus Sicht der Infrastrukturbetreiber") u.a. Grundlagen für ein kohärentes und verkehrsträgerübergreifendes Zielsystem im Güterverkehr erarbeitet.

7 Die zukünftige Verlagerungspolitik der Schweiz und die Chancen und Risiken des Verlagerungsprozesses

7.1 Stossrichtung und Verlagerungspfad gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz

Ziele und Instrumentarium des GVVG

Mit dem auf den 1.1.2010 in Kraft getretenen GVVG wird das Verlagerungskonzept, welches mit dem Landverkehrsabkommen und befristeten Verkehrsverlagerungsgesetz begründet wurde, fortgeschrieben. Zum Schutz des Alpengebietes soll als Zweck des Gesetzes der alpenquerende Güterschwerverkehr auf nachhaltige Weise von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Das Verlagerungsziel (Art 3 GVVG) wird wie bisher mit 650 000 alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge pro Jahr umschrieben. Das Ziel wird jedoch später als bisher angesetzt, nämlich zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Als Zwischenziel gilt – gemäss Art. 3 Abs. 4 GVVG – sodann die Höchstzahl von 1 Million alpenquerender Fahrten ab dem Jahre 2011.

Zur Erreichung des Verlagerungsziels kann der Bund Förderungsmassnahmen beschliessen, wobei in erster Linie der unbegleitete kombinierte Verkehr über grosse Distanzen gefördert wird. Diese Massnahmen dürfen keine diskriminierenden Auswirkungen auf die schweizerischen und ausländischen Transportunternehmen im Güterverkehr haben.

Die bisher ergriffenen Massnahmen haben sich – so das Ergebnis der parlamentarischen Beratungen in Übereinstimmung mit den Aussagen der Botschaft des Bundesrats – als wirksam erwiesen. Sie sind weiterzuführen und – wo nötig und möglich – zu intensivieren.

Als neue Massnahme wurde mit dem GVVG die Grundlage für die Alpentransitbörse geschaffen. Dieses marktwirtschaftskonforme Instrument ermöglicht die mengenmässige Steuerung des alpenquerenden Schwerverkehrs auf nicht diskriminierende Weise. Zur Plafonierung der erlaubten Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Alpen wird die Zahl der Fahrten auf Zeiträume verteilt. Die Durchfahrtsrechte werden versteigert, wobei ein Sekundärhandel möglich ist.

Im Sinne einer koordinierten Verlagerungspolitik ist eine zwischen den Ländern des gesamten Alpenbogens abgestimmte Alpentransitbörse einzuführen. Dies vor dem Hintergrund einer koordinierten Steuerung der Verkehrsströme. Mit Artikel 6 GVVG wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, damit der Bundesrat völkerrechtliche Verträge über eine mit dem Ausland abgestimmte Alpentransitbörse abschliessen kann. Für die Umsetzung unterbreitet er der Bundesversammlung eine Botschaft mit einem Gesetzesentwurf.

Verlagerungspfad

Mit dem Zwischenziel von 1 Million alpenquerender Fahrten im Jahr 2011 und dem Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten spätestens 2 Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels gibt das GVVG

einen konkreten Verlagerungspfad vor. Die Absenkung verlangt entsprechend nach einer Erschließung zusätzlicher und dauerhafter Verlagerungspotentiale.

Bereits im Verlagerungsbericht 2009 war der Bundesrat zur Erkenntnis gekommen, dass die Erreichbarkeit des Zwischenziels in Höhe von 1 Mio. alpenquerender Fahrten im Jahr 2011 sehr kritisch zu betrachten sei, da kurz- bis mittelfristig keine zusätzlichen Massnahmen für einen neuen Verlagerungsschub zur Verfügung stünden⁴¹. Auf dieser Basis hat der Bundesrat Stossrichtungen für die Berichtsperiode 2010/2011 festgelegt. Diese waren:

- Weiterführung der langfristig ausgelegten Verlagerungsinstrumente LSVA, NEAT (Modernisierung der Bahninfrastruktur) und Bahnreform 2
- Weiterführung der flankierenden Verlagerungsmassnahmen und Ausschöpfung der identifizierten Optimierungspotentiale
- Prüfung zusätzlicher Massnahmen in den Bereichen der internationalen Zusammenarbeit, prozess- und kommunikationsrelevante Massnahmen, Fahrverbote für besonders die Umwelt schädigende Fahrzeugklassen

Auf Basis dieser Stossrichtungen hat der Bundesrat eine breit angelegte Analyse der Verlagerungspotentiale der bereits bestehenden bzw. beschlossenen Massnahmen sowie der Entwicklung des Umfelds vorgenommen, um so den zukünftig zu erwartenden ‚Verlagerungspfad‘ abschätzen zu können. Dies insbesondere im Blick auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels 2016 sowie die zukünftige Wirkung der bereits bestehenden Massnahmen. Zugleich wurden auf breiter Basis im Rahmen von Gesprächen und vertieften Diskussionen mit den verschiedenen am Verlagerungsprozess beteiligten Akteuren und auch auf internationaler Ebene im Rahmen der Mitarbeit in bi- und multinationalen Arbeitsgruppen, Gremien und Institutionen Ideen für neue, zusätzliche Massnahmen diskutiert und deren Potentiale für den Verlagerungsprozess, aber auch in Bezug auf die politischen Chancen für eine faktische Einführung und Umsetzung abgeschätzt.

7.2 Analyse und Weiterentwicklung des zukünftigen Verlagerungsprozesses

7.2.1 Erkenntnisse aus der Berichtsperiode 2009 – 2011

In der Berichtsperiode zwischen 2009 und 2011 konnten keine zusätzlichen nachhaltigen Verlagerungsimpulse gesetzt werden. Die Entwicklung der Zahlen der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge folgte in weiten Teilen dem Konjunkturverlauf: Nach Absinken der Fahrtenzahl im Jahr 2009 parallel zur Wirtschaftskrise in weiten Teilen Europas stieg die Zahl der Fahrten in den Jahren 2010 und 2011. Dank der für den alpenquerenden Schienengüterverkehr günstigen Rahmenbedingungen konnte im gleichen Zeitraum die Schiene Marktanteile wieder aufholen.

⁴¹ Vgl. Verlagerungsbericht 2009, 85f.

Diese Entwicklung unterstreicht die Einschätzung des Bundesrats, die er aus der Beobachtung und Analyse der Fahrtenentwicklung seit 2007, also in den vergangenen beiden Berichtsperioden, gewonnen hat: Der 2000 bis 2006 beobachtete Trendbruch bei der Zahl alpenquerender Fahrten (2000: 1.404 Mio. Fahrten; 2006: 1.180 Mio. Fahrten) hat sich nach 2007 nicht fortgesetzt. Vielmehr wird die verzeichnete Fahrtenentwicklung durch die jeweilige Konjunktursituation dominiert.

Es zeigt sich strassenseitig eine geringe kurzfristige Sensitivität des Fahrtenaufkommens gegenüber Preisänderungen. Insbesondere waren in der vergangenen Berichtsperiode deutliche Schwankungen bei den Dieselpreisen (vgl. Ziffer 2.4.4) sowie beim Wechselkurs CHF/EUR (vgl. Ziffer 2.4.3) zu beobachten, welche wiederum auch mit Schwankungen bei Kostenstruktur und Transportpreisen im Strassengüterverkehr verbunden waren. Dies lässt den Schluss zu, dass die Nachfragen nach alpenquerenden Schwerverkehrsfahrten in der Summe kurzfristig wenig preissensitiv ist und unelastisch auf Preissteigerungen reagiert. Dies zeigt sich nicht zuletzt auch in der Wirkung der 3. Stufe der LSVa. Der Bundesrat war von einer zusätzlichen Reduktion durch die durch die 3. Stufe der LSVa ausgelöste Anhebung der Transportkosten ausgegangen. Diese Reduktion hat sich nicht realisiert, die 3. Stufe der LSVa hat vielmehr eine (lediglich) stabilisierende Wirkung entfaltet.

Bereits in den Ziffern 4.5 und 5.5 wurde festgestellt, dass sich mit dem bestehenden Massnahmen-spektrum keine zusätzlichen Verlagerungspotentiale erschliessen lassen. Für die zukünftige Fahrtenentwicklung heisst dies, dass der allgemeine Wachstumstrend mittelfristig überhand gewinnen wird und eine Stabilisierung der Fahrten auf dem heutigen Niveau trotz der beschlossenen Instrumente und Massnahmen nicht gesichert ist. Die bestehenden Instrumente, insbesondere die LSVa, sowie die flankierenden Massnahmen erfüllen zwar ihre Funktion und bewirken eine Stabilisierung und dämpfen das Wachstum der alpenquerenden Fahrtenzahl des Schwerverkehrs, ihr Einsatz führt aber nicht mehr zu einer weiteren Reduktion der Fahrten.

7.2.2 Relevanz der NEAT für das Erreichen des Verlagerungsziels: Potenzialanalyse der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und einer allfälligen Realisierung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse

Mit der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels rücken die mit seiner Inbetriebnahme bzw. die mit der Vervollständigung der NEAT verbundenen Produktivitätseffekte in den Mittelpunkt. Mit ihnen soll es möglich sein, zusätzliche Verkehre von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Identifikation der mit der vollen Inbetriebnahme der NEAT verbundenen Produktivitäts- und Verlagerungseffekte war ein Schwerpunkt der Arbeiten zur Analyse des Verlagerungsprozesses in der Berichtsperiode.

Im Rahmen dieser Analysen wurden die vorhandenen wissenschaftlichen Grundlagen und Wirkungsanalysen aufgearbeitet, beurteilt und synthetisiert und daraus ein eigenständiges Modell erarbeitet. Die Ergebnisse der Modellierung wurden in Expertengesprächen und Umfragen mit verschiedenen Akteuren des Güterverkehrsmarktes verifiziert. Ziel sind die Darstellung in qualitativer und quantitativer Form) und das Aufzeigen:

- der Wirkungsweise von einzelnen Faktoren zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und die Zusammenfassung in einem transparenten Wirkungsmodell,
- der Effekte von Infrastrukturausbauten auf die Produktionsbedingungen (Zugbildung, -führung, Umläufe, Transportketten-Logistik),
- der konkreten Einflüsse der geplanten Infrastrukturausbauten (GBT, CBT, Zufahrten Schweiz/ZEB), geprüften Infrastrukturausbauten (4-m-Korridor auf der Gotthard-Achse) sowie der Zufahrten im Ausland auf die Produktionsbedingungen,
- der Unsicherheiten (auch Chancen und Risiken) dieser Wirkungen,

mit dem Ziel, diese Effekte und Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl (Verlagerungseffekt) vor allem für die Gotthard-Achse aufzuzeigen und dabei den Beitrag zum Verlagerungsziel auszuweisen.

Produktivitätsverbesserungen der Inbetriebnahme der NEAT (Gotthard- und Ceneri-Basistunnel)

Durch die Veränderungen bei den Traktionskonzepten und Umlaufplanungen sowie beim spezifischen Energieverbrauch lassen sich die Betriebs- und Personalkosten bei den Traktionären im Idealfall gesamthaft um bis zu 30 % verringern. Bezogen auf die Gesamtkosten im Gütertransport auf einer durchschnittlichen Relation im alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr bedeutet dies eine Kostenreduktion um höchstens 10 %. Die Veränderungen der wichtigsten Produktionsfaktoren durch die Inbetriebnahme der NEAT sind in folgender Abbildung schematisch dargestellt:

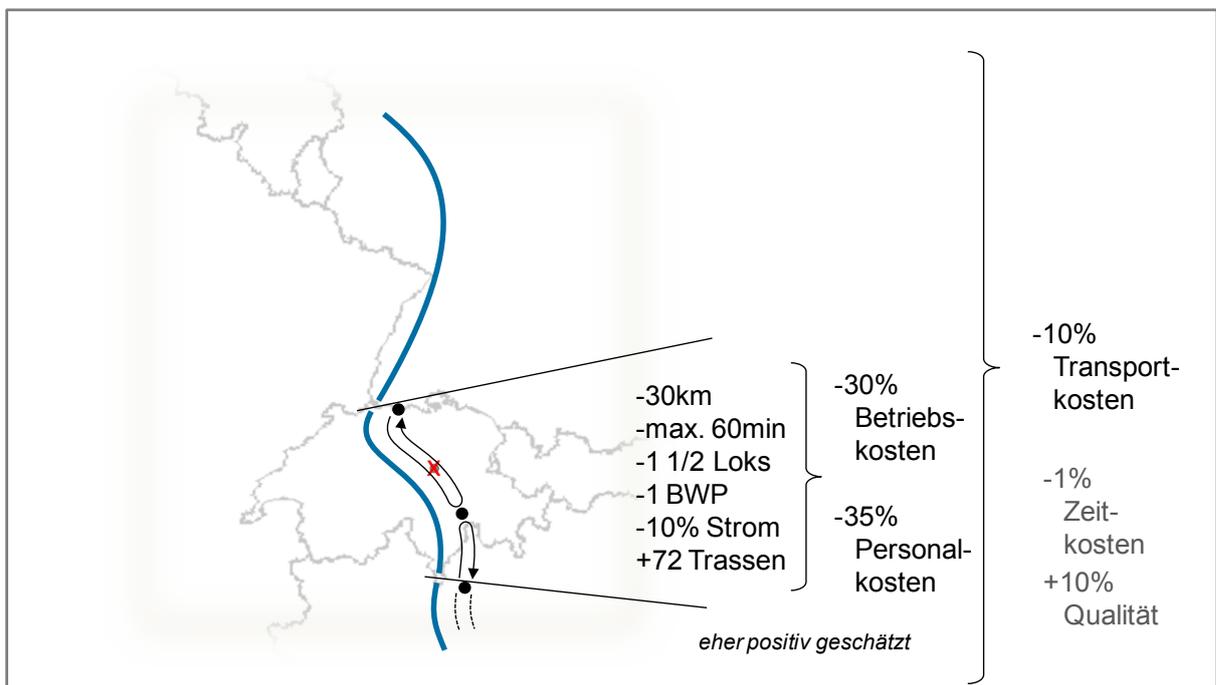


Abbildung 39: Produktivitäts- und Kosteneffekte der Inbetriebnahme von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel. Abkürzung: BWP: Betriebswechsellpunkt.

Abbildung 39 veranschaulicht detailliert, die mit Inbetriebnahme von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel zu erwartenden konkreten Verbesserungen für den alpenquerenden Schienengüterverkehr. Mit der NEAT wird sich die Streckendistanz durch die Schweiz um 30 km verkürzen und die Fahrzeiten für einen Güterzug – je nach verfügbarer Trasse – bis zu maximal 60 Minuten verkürzen, in der Regel

wird die Fahrzeitverkürzung zwischen 30 und 45 Minuten liegen. Bei der Traktion liegt die Einsparung bei maximal 1 ½ Lokomotiven: Dies impliziert, dass ab Inbetriebnahme der NEAT von Basel bis Chiasso alle Züge bis 1600t mit einer Lokomotive (statt zwei) geführt werden können und auch auf Schiebedienste an den besonders steilen Rampen verzichtet werden kann. Darüber hinaus sind Einsparungen bei den Energiekosten um 10 % (bezogen auf die Gesamtstrecke von 285 km) möglich, das entspricht einer Einsparung von 30 % zwischen Erstfeld und Chiasso.

Die genannten Produktivitätseffekte entfalten dann eine Verlagerungswirkung, wenn sie als Kostenveränderungen im Bahntransport vom Markt wahrgenommen werden. Neben der Abnahme der Betriebs- und Personalkosten sind auch Zeitkosten, die generelle Verfügbarkeit von Kapazitäten (hier in erster Linie bahnbezogen), das Angebot hinsichtlich der verschiedenen Infrastrukturparameter (Achslasten, Zugslängen, insbesondere auch das verfügbare Angebot im Grossprofilbereich, d.h. Eckhöhen bis vier Meter) sowie die Systemstabilität, sprich: Pünktlichkeit in Form einer Angebotsqualität, relevant. Die genannten Verlagerungsfaktoren gehen in Form generalisierter Kosten entfernungs- und zeitabhängig in das entwickelte Wirkungsmodell ein. Dabei wurde von einem Zeitkosteneffekte von knapp -1 % (bezogen auf die Gesamtdistanz der Verkehre) und einer Zunahme der Qualität (Pünktlichkeit) um ca. 10 % ausgegangen.

Verlagerungswirkungen der Inbetriebnahme der NEAT (Gotthard- und Ceneri-Basistunnel)

Auch wenn die Produktivitäts- und Kosteneffekte der Inbetriebnahme des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels bezogen auf den schweizerischen Streckenabschnitt zwischen Basel und Chiasso offensichtlich und eindrücklich sind, fallen sie bezogen auf die Gesamtdistanz der Transporte auf dem Nord-Süd-Korridor verhältnismässig gering aus. Dementsprechend „nüchtern“ fallen die hier mit einem auf Transportkostenveränderungen basierendem Wirkungsmodell abgeschätzten Verlagerungswirkungen aus. Nur durch die Infrastrukturausbauten der NEAT allein lassen sich im Jahr 2020 ca. 90'000 Schwerverkehrsfahrten auf der Strasse vermeiden; im Jahr 2030 sind es ebenfalls ca. 90'000 Fahrten. Der UKV-Markt profitiert von einem Mehrvolumen in Höhe von etwas mehr als 100'000 Sendungen (2020) resp. 110'000 – 120'000 Sendungen (2030).

Für die Variante eines Ausbaus der Gotthard-Achse zum 4-Meter-Korridor, welche politisch zum heutigen Zeitpunkt nicht beschlossen ist, lässt sich dieses Mehrvolumen des UKV in etwa verdoppeln; die Verlagerungswirkung – also die Reduktion der Schwerverkehrsfahrten erhöht sich mit 4-Meter-Korridor ebenfalls um den Faktor zwei (ca. -180'000 Fahrten).

Unabhängig davon wird der Güterverkehr in den kommenden Jahren bis 2030 mit Sicherheit weiter und sehr dynamisch zunehmen. Dies insbesondere im alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr, der eine wichtige Verbindungsfunktion für die in Europa hochgradig miteinander verflochtenen Volkswirtschaften besitzt. Diese Gesamtmarktentwicklung ist Grundlage der hier quantifizierten Resultate und kompensiert in weiten Teilen den NEAT-Effekt. Für das Jahr 2020 werden trotz Inbetriebnahme der durchgehenden Flachbahn immer noch bis zu 1,4 Mio. schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen überqueren. Dies für den Fall unveränderter Rahmenbedingungen resp. keinerlei Veränderungen bei den flankierenden Massnahmen zur Verkehrsverlagerung.

Bei der durchgehenden Erweiterung der Gotthard-Achse auf einen 4-m-Korridor werden es immer noch ca. 1.35 Mio. in den Jahren 2020 und 2030 sein. Somit ergibt sich für das Jahr 2020 im günstig-

ten Falle eine Ziellücke von ca. 700'000 zu verlagernden Schwerverkehrsfahrten; in 2030 dürfte die Zahl der Fahrten in einer ähnlichen Höhe das Verlagerungsziel gemäss GVVG überschreiten.

Profitieren vom Gesamtmarktwachstum wird eindeutig der UKV. Dessen Marktvolumen steigt bis zum Jahr 2020 auf den schweizerischen alpenquerenden Bahnachsen auf bis zu ca. 1.05 Mio. alpenquerende Sendungen an, bis 2030 werden 1.15 Mio. alpenquerende Sendungen erwartet. Das entspräche allein in der nächsten Dekade fast einer Verdopplung des heutigen Sendungsvolumens. Für die Variante eines durchgehenden 4-m-Korridors steigt das Volumen nochmals um knapp 100'000 Sendungen an.

Der Bundesrat stellt fest, dass aufgrund aktueller Analysen die Inbetriebnahme der NEAT einen deutlichen Verlagerungseffekt mit sich bringen wird, der aber in der Summe bestenfalls genügen wird, die Zahl der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren.

7.2.3 Durchführung von „Verlagerungsgesprächen“ mit interessierten Kreisen

Der im Zuge des Verlagerungsberichts 2009 erstellte Evaluationsbericht zur Verlagerungspolitik / Güterverkehr⁴² schlug vor, prozess- und kommunikationsrelevante Massnahmen zu verbessern und dabei den Prozess der Gestaltung des Transportgeschehens in den Vordergrund zu stellen.

Das BAV hat zu diesem Zweck im Frühjahr 2011 Akteure der Branche (Operateure, Traktionäre, Transportunternehmen, Vertreter von Interessenverbänden) zu drei Veranstaltungen zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs eingeladen. Als Themenbereiche des alpenquerenden Güterverkehrs wurden Fragen zur Ausgestaltung, Umsetzung und Flankierung einer Alpentransitbörse bzw. alternativer Schwerverkehrsmanagement-Massnahmen diskutiert, die Potentiale zusätzlicher Verlagerungsmassnahmen sowie die Frage von Selbstverpflichtungen der Branche sowie die Entwicklungen auf dem Nord-Süd-Korridor behandelt.

In diesen Gesprächen wurden seitens der Branche keine neuen oder bisher nicht geprüfte Massnahmen definiert bzw. vorgeschlagen, welche das Verlagerungsziel mit der gesetzlich vorgeschriebenen Zielgrösse kurzfristig erreichbar machen. Insbesondere wurden Selbstverpflichtungen der Branche, welche im genannten Evaluationsbericht ebenfalls als prüfenswert erachtet wurden, von den Akteuren als mögliche Stossrichtung nicht als realisierbare Option aufgegriffen. Eine engere Koordination der einzelnen Akteure wurde jedoch als gangbar erachtet.

Die Diskussionen mit den verschiedenen Branchenvertretern zeigten rasch, dass die Infrastruktur das grösste Anliegen der verschiedenen Akteure ist. Um die Kapazitäten zu steigern, muss das Schienennetz angepasst und müssen namentlich die Zufahrtswege zum künftigen Gotthard-Basistunnel verbessert werden. Die Teilnehmenden zeigten sich besorgt über die Situation der Infrastrukturausbauten in Deutschland und Italien und äusserten die Befürchtung, diese Länder würden die erforderlichen

⁴² Büro Vatter, synergo: Evaluation Verlagerungspolitik / Güterverkehr. Bern 2009.

http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01518/03062/index.html?lang=de&download=NHZlpZeg7t.Inp6I0NTU042I2Z6In1acy4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCDd4F_q2ym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

Anschlüsse nicht rechtzeitig bereitstellen. Der Transport von Gütern mit der Bahn könne nur funktionieren, wenn die Korridore von der Nordsee bis zum Mittelmeer entsprechend ausgerüstet seien. Die Einhaltung der vereinbarten Abkommen – so die Haltung der Teilnehmenden – sei deshalb einzufordern und die Schweiz müsse gegenüber der EU offensiver auftreten.

7.2.4 Potentiale der Verlagerungspolitik im Kontext der Umfeldentwicklung

Neben dem Verlagerungspotential, das aus der vollen Inbetriebnahme der NEAT und weiteren Massnahmen der Erweiterung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur in der Schweiz resultiert, ist die Entwicklung des Umfelds – insbesondere in den europäischen Nachbarländern, welche Quelle, Ziel oder ebenfalls Transitland der Güterverkehre sind – mitentscheidend für den Erfolg oder Misserfolg der zukünftigen Verlagerungspolitik. Der Bundesrat muss in diesem Zusammenhang feststellen, dass verschiedene Entwicklungen im Ausland den Verlagerungsprozess erschweren und der Möglichkeit einer Zielerreichung konträr entgegenstehen. Insbesondere Faktoren sind zu nennen:

Entwicklung der Fiskalität für den Strassengüterverkehr in Europa

Der Bundesrat war davon ausgegangen, dass sich die Fiskalität für den Strassengüterverkehr in Europa mehr dem schweizerischen Niveau annähert. Mit den Beschlüssen zur sog. Eurovignette-/Wegekostenrichtlinie bestehen zwar grössere Preissetzungsspielräume für die EU-Mitgliedsländer, diese sind jedoch nicht verpflichtend und weit unter dem schweizerischen Niveau. Die schweizerische Verlagerungspolitik wird dadurch nicht durch die Entwicklung auf EU-Ebene gestützt. Die Anpassungen des Preisniveaus und -struktur für die Strassenbenützungsgebühren, die die Vorgaben der Eurovignetten-Richtlinie erlauben, bringen keine signifikante zusätzliche Veränderung der Preisrelation Strasse/Schiene mit sich, so dass hierdurch auf europäischer Ebene auch kein zusätzlicher Verlagerungsschub ausgelöst wird.

Zugleich hat die Konjunkturkrise im Jahr 2009 dazu geführt, dass das Lohnniveau im europäischen Strassengüterverkehr drastisch gesunken ist. Trotz konjunktureller Erholung sind die Transportpreise im Strassengüterverkehr nicht wieder auf das Niveau vor der Konjunkturkrise gestiegen (s. auch Ziffer 2.4.4)

Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Europa

Der Bundesrat war ebenfalls davon ausgegangen, dass die Marktliberalisierung im Schienengüterverkehr in Europa wie auch der Ausbau der Bahninfrastruktur in Europa sich schneller und wirkungsvoller gestalten. Dies hätte den Verlagerungsprozess durch eine verbesserte Produktivität und Qualität nachhaltig unterstützt.

Der Bundesrat muss hingegen feststellen, dass das Gegenteil der Fall ist. Die Konjunkturkrise und die sich anschliessende Finanz- und Verschuldungskrise im EU-Raum haben den Stillstand in Europa insbesondere bei Schieneninfrastrukturprojekten akzentuiert. Dies zeigt insbesondere die Situation bei den Zulaufstrecken zur NEAT im Norden und Süden der Schweiz, die korridorweite Einführung von ETCS, aber auch generell der Nachholbedarf bei der Modernisierung der bestehenden Schieneninfrastrukturnetze, die Beseitigung von Engpässen auf den Schienennetzen und Umschlagsanlagen für

den kombinierten Verkehr und auch das Fehlen von Effizienzsteigerungen bei der Kapazitätsbewirtschaftung. Zugleich wurden in der Berichtsperiode die Trassenpreise in verschiedenen Ländern, insbesondere Deutschland, angehoben.

Auf der Ebene der konkreten Schienenverkehrsangebote ist ein Abbau von Angeboten, insbesondere im Wagenladungsverkehr, feststellbar. Dies betrifft mit Italien und Frankreich wichtige Quell- und Zielländer der alpenquerenden Schienenverkehre. Daneben sind insbesondere ehemalige Staatsbahnen aufgrund finanzieller Probleme zu teilweise tiefgreifenden Restrukturierungsmassnahmen gezwungen. Für den Bundesrat ist schwer abschätzbar, ob diese Massnahmen zu Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse führen und daher konträr zum Verlagerungsprozess wirken. Auf jeden Fall hat dies für die Berichtsperiode nicht zu Qualitätssteigerungen geführt und diese können für die kommenden Jahre auch nicht erwartet werden.

Zusammenspiel der Umfeldentwicklung mit den Verlagerungsinstrumenten und –massnahmen

Die beobachtete Umfeldentwicklung hat zur Folge, dass die bestehenden Verlagerungsinstrumente, insbesondere die LSVA, und die mit dem GVVG beschlossenen Massnahmen (Fortführung der finanziellen Förderung des alpenquerenden KV) – wie festgestellt – keinen zusätzlichen Verlagerungsimpuls auslösen konnten. Vielmehr kompensieren die bestehenden Instrumente und Massnahmen in weiten Teilen auf europäischer Ebene ausgebliebene Massnahmen zugunsten einer nachhaltigen Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Der Bundesrat stellt fest, dass die Entwicklung im europäischen Umfeld den schweizerischen Verlagerungsprozess nicht stützen kann. Dies limitiert auch die mögliche zusätzliche Verlagerungswirkung der bestehenden Verlagerungsinstrumente und –massnahmen.

7.3 Nicht-Erreichen des Zwischenziels 2011

Das in Art. 3 Abs. 4 GVVG für das Jahr 2011 formulierte Zwischenziel in Höhe von höchstens 1 Million alpenquerender Fahrten schwerer Güterfahrzeuge wurde deutlich verfehlt. Auch wenn der Berichtszeitraum des Verlagerungsberichts nur die Periode inkl. des ersten Semesters 2011 umfasst, stand bereits Mitte 2011 fest, dass dieses Zwischenziel nicht mehr erreicht werden kann. Aufgrund der vorgenommenen Analyse der Verlagerungspotentiale der bestehenden und beschlossenen Massnahmen sowie der Entwicklung des Umfelds ist aus Sicht des Bundesrats auch nicht absehbar, dass das mit dem Zwischenziel gesetzte Fahrtenniveau in Höhe von 1 Million Fahrten in den kommenden Jahren erreicht werden kann.

Begründung

Die Gründe für die Nichterreichung leiten sich aus den Ergebnissen der Berichterstattung zur Verkehrsentwicklung (Ziffer 2.4) sowie zum Stand der Umsetzung der verschiedenen Verlagerungsinstrumente und flankierenden Massnahmen ab (Kapitel 4 und 5). Die umgesetzten Massnahmen haben in keiner Weise genügt, in der Berichtsperiode einen zusätzlichen Verlagerungseffekt zu bewirken, der jährlich zusätzliche 250'000 bis 300'000 alpenquerende Fahrten auf die Schiene verlagert hätte. Mit den bestehenden Massnahmen und Instrumenten konnte allenfalls eine Stabilisierung, welche jedoch daneben stark von der konjunkturellen Entwicklung abhängig ist, erreicht werden. Ein mit

Einführung der 3. Stufe der LSVa erwarteter Verlagerungsschub hat sich nicht eingestellt. Die finanzielle Förderung des kombinierten Verkehrs, insbesondere eine Intensivierung während der Konjunkturkrise (vgl. Ziffer 5.2.2), hat es ermöglicht, dass im Zuge der Krise und des grossen Preisdrucks auf der Strasse nicht zusätzliche Marktanteile an die Strasse verloren gingen und für 2011 sich wieder ein Marktanteil der Schiene wie in den Jahren vor der Wirtschaftskrise einstellen wird. Insbesondere die beschriebene Entwicklung der Strassenfiskalität in Europa hat jedoch verhindert, dass die Instrumente und Massnahmen, insbesondere die 3. Stufe der LSVa einen nachhaltigen Verlagerungseffekt zugunsten des Schienengüterverkehrs entfalten konnten.

Der Bundesrat stellt fest, dass das Zwischenziel von 1 Million alpenquerender Fahrten im Jahr 2011 nicht erreicht werden konnte. Mit den bestehenden Massnahmen in Verbindung mit der Umfeldentwicklung kann nicht erwartet werden, dass in den kommenden Jahren der Zwischenzielwert erreicht werden kann.

7.4 Nicht-Erreichbarkeit des Verlagerungsziels 2018

7.4.1 Nicht-Erreichbarkeit mit beschlossenen und bereits umgesetzten Massnahmen

Angesichts der Feststellung, dass mit einem Erreichen des Zwischenzielwertes gemäss Art. 3 Abs. 4 GVVG in den kommenden Jahren nicht zu rechnen ist, und in Verbindung mit der Erkenntnis, dass die mit der Inbetriebnahme der NEAT erwarteten Produktivitäts- und Verlagerungseffekte bei weitem nicht ausreichen, um eine deutliche Reduktion der Fahrtenzahl im alpenquerenden Strassengüterverkehr zu erreichen, kommt der Bundesrat zu der Erkenntnis, dass das Ziel von Art. 3 Abs. 1 und 2 GVVG, bis zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels die Zahl der Fahrten des alpenquerenden Schwerverkehrs auf 650'000 zu reduzieren, mit den bestehenden Massnahmen nicht erreicht werden kann.

Begründung

Die mit dem GVVG beschlossenen und umgesetzten Massnahmen eröffnen keinen Handlungsspielraum, der eine zusätzliche Reduktion der alpenquerenden Fahrten im Schwerverkehr mit sich bringt. Dies belegt die Entwicklung in der letzten Berichtsperiode. Auch die mit der Inbetriebnahme von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel zu erwartende Verlagerung von der Strasse auf die Schiene wird in nicht ausreichen, um die Lücke in Höhe von etwa 600'000 Fahrten zwischen dem heutigen Fahrtenniveau und der Zielgrösse von 650'000 Fahrten zu schliessen. Vielmehr kann gemäss den in Ziffer 7.2.2 vorgestellten Ergebnissen nur von einer Stabilisierungswirkung ausgegangen werden. Die Inbetriebnahme der NEAT ist aber das einzige Verlagerungsinstrument, das innerhalb der ergriffenen Massnahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik bis 2018 mit Sicherheit zusätzlich zur Wirkung kommen wird.

Der Bundesrat stellt fest, dass mit den beschlossenen und umgesetzten Massnahmen das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten bis 2018 (2 Jahre nach Eröffnung des GBT) nicht erreicht werden kann.

7.4.2 Nicht-Erreichbarkeit innerhalb des Rahmens der Verfassung und internationaler Vereinbarungen

Mit der Feststellung, dass mit den bestehenden Massnahmen das Verlagerungsziel nicht erreicht werden kann, ist der Bundesrat gemäss Art. 4 GVVG aufgefordert, zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, die für eine Zielerreichung erforderlich sind, und der Bundesversammlung zusätzliche Massnahmen vorzuschlagen, um möglichst eine Zielverfehlung zu vermeiden.

Der Bundesrat hat im Vorfeld des Verlagerungsberichts und mit Blick auf die Aktivitäten in der kommenden Berichtsperiode verschiedene Massnahmen und Handlungsmöglichkeiten geprüft. Der Bundesrat möchte in diesem Zusammenhang mit aller Deutlichkeit betonen, dass er weiterhin hinter dem Verlagerungsauftrag der Verfassung und den mit dem Verlagerungsgesetz und dem GVVG beschlossenen und wirksamen Massnahmen sowie dem Mandat zur Aushandlung internationaler Vereinbarungen zur Alpentransitbörse steht. Dennoch muss er mit Blick auf das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten ebenfalls mit aller Deutlichkeit feststellen, dass er keine Möglichkeit sieht, innerhalb der gegebenen Frist dieses Ziel mit zusätzlichen Massnahmen zu erreichen, die innerhalb des Rahmens der Verfassung und/oder innerhalb des Rahmens der geltenden internationalen Vereinbarungen – insbesondere des Landverkehrsabkommens mit der EU – zum Zuge kommen.

Begründung

In der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage vom 8. Juni 2007 hat der Bundesrat noch die Sicht vertreten, dass Verlagerungsziel wie auch Zwischenziel erreichbar sei – wenn er auch damals schon die Ansicht vertreten hat, dass diese Ziele sehr ambitiös sind⁴³. Mit Blick auf die Konkretisierung und Umsetzung zusätzlicher Massnahmen, insbesondere der im Rahmen von Art. 6 GVVG dem Bundesrat eröffneten Möglichkeit, völkerrechtliche Verträge über eine mit dem Ausland abgestimmte Alpentransitbörse abzuschliessen, muss der Bundesrat feststellen, dass der Handlungsspielraum aufgrund der Rahmenbedingungen der schweizerischen Verfassung und der geltenden internationalen Rahmenbedingungen so beschränkt ist, dass keine Möglichkeit für die Einführung von Instrumenten besteht, die eine deutliche zusätzliche Verlagerung herbeiführen könnten.

In den Ziffern 7.2.1 und 7.2.2 des Berichts wurde festgestellt, dass im alpenquerenden Strassengüterverkehr eine geringe Sensitivität des Fahrtenaufkommens gegenüber Preisänderungen besteht. Ebenso wurde festgestellt, dass die Umfeldentwicklung in Europa den schweizerischen Verlagerungsprozess durch Preis- sowie Kapazitäts- und Qualitätsmassnahmen nicht signifikant unterstützt. Entsprechend bräuchte es:

- entweder den Einsatz von den alpenquerenden Güterverkehr limitierenden Massnahmen
- oder – insofern die Schweiz nur Einfluss auf die Gebührenhöhe bei der Benutzung der schweizerischen Strasseninfrastruktur hat - einer sehr deutlichen Korrektur des relativen Preisverhältnisses Strasse – Schiene im alpenquerenden Güterverkehr durch zusätzliche Schwerverkehrsabgaben oder -gebühren

⁴³ Vgl. insbesondere BBI 2007 4432ff.

- oder zusätzlicher deutlicher Produktivitätseffekte im alpenquerenden Schienengüterverkehr, die deutlich über die mit der NEAT realisierbaren Produktivitätsgewinne hinausgehen.

Grenzen der Verfassung und internationale Abkommen in Bezug auf zusätzliche Instrumente für den alpenquerenden Strassengüterverkehr

Für den Einsatz limitierender Massnahmen wurde mit Art. 6 GVVG dem Bundesrat das Mandat erteilt, völkerrechtliche Verträge für das Instrument der Alpentransitbörse abzuschliessen. Insofern alternative limitierende Schwerverkehrsmanagement-Instrumente mit dem Einverständnis der Nachbarstaaten und der Europäischen Union eingeführt werden könnten, würde der Bundesrat dies auch durch dieses Mandat als abgedeckt erachten und der Bundesversammlung eine Botschaft mit Gesetzesentwurf vorlegen.

Mit der LSVA besteht bereits ein Instrument zur Steuerung des Preisverhältnisses Strasse – Schiene im Güterverkehr. Um mit diesem Instrument zusätzliche Anreize für die Verlagerung zu setzen, müssten entweder die LSVA für den Strassengüterverkehr allgemein weiter erhöht werden oder eine zusätzliche Abgabe für Alpenquerungen für den Strassengüterverkehr (z.B. eine Alpentransitabgabe) eingeführt werden.

Solchen Massnahmen sind mit den geltenden Bestimmungen der schweizerischen Verfassung und der geltenden internationalen Abkommen Grenzen gesetzt. Die Grenzen für eine gemessen am Verlagerungsziel erfolgreiche Verlagerung sind aus Sicht des Bundesrats innerhalb des geltenden Rahmens (Verfassung/internationale Vereinbarungen) vor allem durch folgende Faktoren bedingt:

Restriktionen der schweizerischen Verfassung

Gemäss Art. 85 BV unterliegt die LSVA resp. die Abgabenerhebung für den Strassengüterverkehr dem Kostendeckungsprinzip. Das Gebührenniveau der flächendeckend für den Schwerverkehr erhobenen LSVA kann nicht deutlich angehoben werden, ohne dass das Problem der Kostenüberdeckung entsteht, indem die LSVA deutlich höhere Einnahmen generiert, als der Schwerverkehr der Allgemeinheit verursacht. Das gleiche Problem stellt sich – wenn auch in abgeschwächter Form, da eine nur für Alpenquerungen erhobene Abgabe geringere Einnahmen generiert – bei Einführung einer speziellen Schwerverkehrsabgabe für die Alpenquerung. Auch bei Einführung einer Alpentransitbörse entsteht die Problematik der Kostenüberdeckung, insofern die Alpentransitbörse eine Abgabe darstellt, mit welcher Kosten gedeckt werden, die der Schwerverkehr der Allgemeinheit verursacht.

Die Festlegungen der Bundesverfassung zur Kostendeckung im Strassengüterverkehr beschränken so die Möglichkeiten des Bundesrats, zusätzliche wirksame Verlagerungsmassnahmen – insbesondere die Umsetzung einer höheren LSVA oder der Alpentransitbörse – vorzuschlagen, erheblich.

Restriktionen der internationalen Abkommen (Landverkehrsabkommen)

Für die internationalen Handlungsspielräume sind die Regelungen des Landverkehrsabkommens mit der EU von entscheidender Bedeutung, wie der Bundesrat bereits in der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage vom 8. Juni 2007 betont hat⁴⁴. Das Landverkehrsabkommen enthält im Art. 40 detaillierte Gebührenregelungen. Daneben sind – insbesondere mit Blick auf das Instrument der Alpentransitbör-

⁴⁴ Vgl. insbesondere BBI 2007 4442ff.

se und anderer limitierender Schwerverkehrsmanagement-Instrumente – auch die Grundsätze in Art. 32 des Landverkehrsabkommens von besonderer Bedeutung.

Die durchschnittlichen Höchstsätze für die Gebühren im alpenquerenden Schwerverkehr sind im Landverkehrsabkommen festgehalten. In der ab dem 1. Januar 2005 geltenden Gebührenregelung beträgt der gewichtete Durchschnitt der Gebühren höchstens 325 Franken für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 Franken (vgl. Art. 40 Abs. 4). Gemäss Abkommenstext ist nur eine regelmässige Anpassung an die Teuerung vorgesehen (vgl. Art. 42 Abs. 1). Die im Gebührenregime des Abkommens festgelegten Höchstsätze sind zum jetzigen Zeitpunkt absolut zu verstehen: Ausser Motorfahrzeug- und Mineralölsteuern sind neben der LSVA keine weiteren Abgaben vorgesehen (vgl. Art. 38 Abs. 2).

Diese Gebührenregelungen verbieten eine einseitige Erhöhung der LSVA über die im Abkommen festgelegten Abgabensätze oder die Einführung einer zusätzlicher Alpentransitabgabe für die Alpenquerung. Auch der Einführung und Versteigerung von Durchfahrtsrechten im Rahmen einer Alpentransitbörse stehen die Gebührenregelungen entgegen. Die veräusserten Durchfahrtsrechte dürfen demnach nicht zu einem höheren Anteil an den Gesamtabgaben für den Transit durch die Schweiz führen.

Das Instrument der Alpentransitbörse oder analoge limitierende Schwerverkehrsmanagement-Instrumente können zudem mit dem Verbot mengenmässiger Beschränkungen vorderhand nicht vereinbart werden. Das Landverkehrsabkommen (Art. 8 und 32) verbietet die Einführung mengenmässiger Beschränkungen des Strassengüterverkehrs. Die Plafonierung der alpenquerenden Fahrten im Strassengüterverkehr im Rahmen der Alpentransitbörse stellt eine Kontingentierung im formellen Sinn dar, da eine unmittelbare Einflussnahme auf die verfügbare Gesamtkapazität im alpenquerenden Güterverkehr vorliegt.

Die geltenden Bestimmungen des Landverkehrsabkommens beschränken die Möglichkeiten, zusätzliche Massnahmen mit Verlagerungswirkung – insbesondere eine Erhöhung der LSVA, die Einführung einer zusätzlichen Abgabe für die Alpenquerung oder der Alpentransitbörse – vorzuschlagen. Auch ist das Verfahren offen, wie eine Umsetzung dieser zusätzlichen Massnahmen mit der Europäischen Union herbeigeführt werden könnte. Auch wenn eine entgeltliche Erstzuteilung der Durchfahrtsrechte mit dem im Landverkehrsabkommen vereinbarten Gebührenregime nicht vereinbar ist, kann – aus Sicht des Bundesrats – der Gemischte Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz gestützt auf Artikel 42 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 52 Absatz 4 zweiter Spiegelstrich des Landverkehrsabkommens grundsätzlich im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien beschliessen, die Gebühren anzupassen. Gleiches gilt für die Anwendung von Art. 32 des Landverkehrsabkommens: Insofern zwingende Erfordernisse des Umwelt- und Gesundheitsschutzes vorliegen, kann ein Rechtfertigungsgrund für eine mengenmässige Beschränkung gegeben sein. Dies setzt allerdings voraus, dass die Massnahme von den Vertragsparteien als verhältnismässig beurteilt werden kann.

Grenzen für Produktivitätseffekte im alpenquerenden Schienengüterverkehr

Fehlende Gebührensatzungsspielräume könnten teilweise durch Produktivitätsgewinne im Schienengüterverkehr kompensiert werden. Dies erfordert jedoch einen Ausbau der Schieneninfrastrukturen

insbesondere im Ausland auf den Zulaufstrecken zu den schweizerischen Nord-Süd-Achsen. Nur dies würde zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stellen und Produktivitätsgewinne ermöglichen. Dem steht jedoch die fehlende Beeinflussbarkeit der Kapazitätsentwicklung der Schieneninfrastruktur im Ausland insbesondere auf den Zulaufstrecken in Deutschland und in Italien entgegen. Ähnliches gilt für die Verfügbarkeit von ausreichenden und leistungsfähigen Terminalkapazitäten, insbesondere in Norditalien.

Aufgrund der aktuellen Finanz- und Verschuldungssituation sind die Nachbarländer nicht willens und auch nicht in der Lage, Engpässe der Schieneninfrastruktur schnell und entsprechend der bilateralen Vereinbarungen zu beheben. Darüber hinaus wären zusätzliche Anstrengungen bei der Modernisierung der Bahninfrastruktur auf den Zulaufstrecken erforderlich, um ausreichende Produktivitätseffekte zu erzielen. Die erforderlichen Kapazitäten wie auch die erforderliche Transportqualität kann auf diesem Weg nicht angeboten werden. Die Schweiz besitzt keine Sanktionsmöglichkeiten, die eine Beschleunigung ermöglichen würden. Retorsionsmassnahmen stehen aus Sicht des Bundesrats derzeit nicht zur Diskussion.

Der Bundesrat stellt fest, dass auch mit zusätzlichen Massnahmen, die im Rahmen der heute geltenden Verfassungsbestimmungen und internationalen Abkommen auszugestaltet sind, das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten bis 2018 (2 Jahre nach Eröffnung des GBT) nicht erreicht werden kann.

7.5 Vorschläge für neue Massnahmen zur Unterstützung des Verlagerungsprozesses

Gemäss Art. 4 GVVG ist der Bundesrat aufgefordert, dem Parlament zusätzliche Massnahmen vorzuschlagen. Dieser Aufforderung kommt er im Folgenden nach. Grundsätzlich benötigt es langfristige Stabilität bei den zentralen Instrumenten und Massnahmen der Verlagerungspolitik für Schiene und Strasse. Dazu gehören die Aufrechterhaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), des Nachfahrverbotes, des Kabotageverbotes auf der Strasse im heutigen Umfang sowie die Standards bei den europäischen Sicherheits- und Arbeitszeitbestimmungen, insbesondere im Strassengüterverkehr. Im Folgenden schlägt er verschiedene Massnahmen zur politischen Diskussion vor, die auch eine teilweise Weiterentwicklung der bestehenden Massnahmen und Instrumente beinhalten:

7.5.1 Wahrnehmung des Mandats zur Aushandlung einer international abgestimmten Alpentransitbörse, Entwicklung weitere Schwerverkehrsmanagement-Instrumente

Der Bundesrat steht weiterhin hinter dem Mandat zur Aushandlung internationaler Vereinbarungen zur Alpentransitbörse. Wie im letzten Verlagerungsbericht festgehalten, wird dieses Mandat bisher im Rahmen des sog. Follow-up Zürich-Prozess (Folge-Prozess der Gemeinsamen Erklärung von Zürich von 2001) verfolgt (s. zu den aktuellen Arbeiten dieses Gremiums auch Ziffer 6.3).

Im Rahmen einer Ministerkonferenz im Jahr 2012 sollen die weiteren Stossrichtungen der Arbeiten und Verhandlungen in diesem Gremium festgelegt werden. Die Feststellungen und Empfehlungen dieser Ministerkonferenz sollen die Leitplanken für die mittel- bis langfristige, im Alpenraum koordinierte Einführung von Schwerverkehrsmanagementsystemen beinhalten.

Die Handlungslinien im Rahmen der Schlussfolgerungen der Verkehrsminister des nächsten Ministertreffens im Frühjahr 2012 sind bereits durch die vorgängigen Beschlüsse der Verkehrsminister der Alpenländer vom Mai 2009 (Wien) in groben Zügen vorgespurt. Aus diesem Grund und angesichts der heterogenen Interessenlage der Alpenländer erachtet es der Bundesrat als angemessen und langfristig zielführend, für die kommenden Präsidentschaftsperioden vor allem eine Konkretisierung der bisher vorgeschlagenen Massnahmen betreffend Schwerverkehrsmanagement im Alpenraum vorzusehen.

Angesichts der bisher gefällten Grundsatzbeschlüsse sowie der unternommenen Untersuchungen zu den Schwerverkehrsmanagementinstrumenten Alpentransitbörse, Emissionshandelssystem sowie Toll+ als differenziertes Mautsystem im Alpenraum strebt die Schweiz unter Berücksichtigung der besonderen Erfordernisse der schweizerischen Verlagerungspolitik an, in den Schlussfolgerungen der Verkehrsminister der Alpenländer Konkretisierungen für die mittel- bis längerfristige Zukunft vorzunehmen:

Kurzfristige Schritte

In einem ersten Schritt strebt der Bundesrat als kleinsten gemeinsamen Nenner der Alpenländer an, auf freiwilliger Basis ein differenziertes Mautsystem TOLL+ bis zum Ende der nächsten Vorsitzperiode konkret einzuführen. Dabei sollen für die Umsetzung die momentan gültigen Rechtsvorschriften die Basis bilden, d.h. für die EU-Alpenländer insbesondere die überarbeitete Eurovignetten-Richtlinie und für die Schweiz insbesondere die nationalen und internationalen Rechtsgrundlagen zur Erhebung von Abgaben für den Schwerverkehr (SVAG, SVAV, Landverkehrsabkommen).

Auf dieser Basis könnte ab ca. Mitte 2014 mit einer verursachergerechteren Besteuerung des alpenquerenden Verkehrs eine erste Lenkungsmassnahme Fuss fassen. In der Schweiz könnte die rechtlich mögliche Obergrenze der LSVA gemäss Landverkehrsabkommen ausgeschöpft werden. Hierzu wären mehrere Möglichkeiten (Anpassung der Höhe der Abgabesätze der LSVA und / oder Einführung einer pauschalen Alpentransitabgabe, vgl. Ziffer 7.5.2) im Detail zu prüfen. Weitergehende kurzfristige Massnahmen würden für die Schweiz nicht anstehen.

Mittel- und langfristige Schritte

Unter den mittel- bis langfristigen Massnahmen möchte die Schweiz als ambitiöses Ziel vorschlagen, ein Pilotprojekt mit befristeter Anwendung eines limitativen Schwerverkehrsmanagement-Instruments in einem Land zu konkretisieren. Ein solches Vorhaben dürfte sich aber im Rahmen der Minister-Erklärung (Schlussfolgerungen der Minister 2012) des Treffens vom Frühjahr 2012 angesichts der heterogenen Interessenlage der verschiedenen Alpenländer kaum durchsetzen lassen.

Erste Resultate der im Rahmen des Suivi de Zürich durchgeführten Studien weisen darauf hin, dass sich für limitative Instrumente generell ein grösseres Konfliktpotential mit internationalen Abkommen sowie mit EU-Recht, Landverkehrsabkommen und nationalem Recht der einzelnen Staaten eröffnet.

Deshalb ist die Akzeptanz für ein solches Projekt bei den anderen Staaten des Follow-up Zürich-Gremiums derzeit sehr gering. Es muss davon ausgegangen werden, dass bestenfalls ein Zeitplan ("road map") mit Eckpfeilern und konkreten Etappen bis 2025 für die Einführung eines limitativen Instruments als minimaler Konsens vorgeschlagen werden kann.

Es ist in diesem Zusammenhang Ziel des Bundesrat, eine möglichst breite Abstützung resp. Einbettung eines solchen Instruments im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik zu erreichen, weil dies auch mit Blick auf das Landverkehrsabkommen für die Schweiz von entscheidender Bedeutung ist.

Der Bundesrat sieht derzeit keine Möglichkeiten, in der kommenden Berichtsperiode internationale Abkommen zur Einführung einer Alpentransitbörse oder anderer limitierender Schwerverkehrsmanagement-Instrumente abzuschliessen. Im Rahmen einer Absichtserklärung der Minister des Alpenraums wird die Erstellung einer ‚road map‘ angestrebt.

7.5.2 Weiterentwicklung Gebührenregime für den alpenquerenden Schwerverkehr (LSVA und Alternativen)

Ausgangslage

Die LSVA spielt eine wesentliche Rolle in der Schweizer Verlagerungspolitik. Sie vermag einen Teil des nach 2001 durch die Erhöhung der Gewichtslimite auf zunächst 34 Tonnen und ab 2005 auf 40 Tonnen erzielten Produktivitätsfortschritts auf der Strasse abzuschöpfen und dadurch gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken. Wie in Ziffer 4.3 dargestellt, ist sie für einen grossen Teil der in der bisherigen Verlagerungspolitik erzielten Verlagerungseffekte verantwortlich.

Die Spielräume für die Gebührenhöhe für den Schwerverkehr, also Abgabenhöhe der LSVA, sind einerseits im bilateralen Landverkehrsabkommen Schweiz – EG, andererseits durch das Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG geregelt. Die beiden Gesetzesgrundlagen unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich der maximal möglichen Abgabehöhe. Die nachfolgende Tabelle zeigt die zentralen Rahmenbedingungen auf:

	SVAG	Bilaterales Landverkehrsabkommen
Zielsetzung von Strassenbenützungsgebühren	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 1, Abs. 1: Deckung der dem Schwerverkehr zurechenbaren Wegekosten sowie der Kosten zulasten der Allgemeinheit (sog. externe Kosten) - Art 1, Abs. 2: Beitrag zur Verkehrsverlagerung (Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene) 	<ul style="list-style-type: none"> - Artikel 37: Kostenwahrheit, Anlastung der durch den Strassengüterverkehr der Allgemeinheit verursachten Kosten - Artikel 40, Abs. 1: Einführung einer nichtdiskriminierenden Gebührenregelung insbesondere im Hinblick auf die Anhebung der Gewichtslimiten
Rahmenbedingung Obergrenzen	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 7: Kostendeckung: Der Ertrag der Abgabe darf die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zulasten der Allgemeinheit (= externe Kosten) nicht übersteigen. - Art. 8: Berücksichtigung bei Einführung und Erhöhung der Abgabe (u.a.): <ul style="list-style-type: none"> - Deckung ungedeckter Wegekosten + ext. Kosten - Förderung Wettbewerbsfähigkeit Schiene - Vermeidung Umwegverkehr - Art. 8, Abs. 1: Tarif höchstens 3 Rappen pro Tonne und km. - Art. 8, Abs. 2: Anpassung an Teuerung möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 40, Abs. 2: Gebühren sind in 3 Abgabekategorien abgestuft, der Abstand der mittleren Abgabekategorie gem. Abs. 4 zur höchsten und niedrigsten Kategorie darf nicht grösser als 15% sein. - Art. 40, Abs. 4: gewichteter Durchschnitt der Gebühren maximal 325 CHF für ein 40-t-Fahrzeug auf einer Strecke von 300 km. - Art. 40, Abs. 5: maximal 15% des gewichteten Durchschnitts (325 CHF) können als Maut für Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen erhoben werden (d.h. maximal 48.75 CHF). - Art. 42: alle 2 Jahre Anpassung an Schweizer Inflationsrate
Möglichkeit einer Alpentransitabgabe	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Rechtsgrundlage in nationaler Gesetzgebung 	<ul style="list-style-type: none"> - ja, Art. 40, Abs. 5

Tabelle 26: Vergleich Rahmenbedingungen zur LSVA in der Bundesverfassung/SVAG sowie bilateralem Landverkehrsabkommen.

Wie obige Tabelle zeigt, bewegt sich die LSVA im Spannungsfeld zwischen maximaler Gebührenhöhe gemäss Landverkehrsabkommen und der damit verbundenen Absicht eines möglichst grossen Anreizes zur Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Schiene einerseits und der Kostendeckungsbedingung im SVAG (Art. 7) sowie der in Artikel 8 SVAG geäusserten Absicht, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu fördern, andererseits.

Fehlende Ausschöpfung der zulässigen Maximalsätze der LSVA

Aus Sicht der Verkehrsverlagerung sind die gemäss Landverkehrsabkommen zulässigen Maximalsätze der LSVA möglichst auszuschöpfen, um eine maximale Anreizwirkung für die Verlagerung des schweren Güterverkehrs auf die Schiene zu ermöglichen. Solange die Alpentransitbörse oder andere limitierende Schwerverkehrsmanagement-Instrumente nicht zur Verfügung stehen, sollten alle gegenüber der EU ausgehandelten Instrumente und Spielräume bei der Gebührenerhebung für den Nord-Süd-Verkehr ausgeschöpft werden.

Der im Landverkehrsabkommen vorgesehene Maximalsatz in Höhe von 325 Franken wurde allerdings bisher noch gar nie erreicht und sinkt seit 2008 kontinuierlich. 2005 betrug der gewichtete Mittelwert noch 292.5 Franken, 2008/9 ca. 291 Franken und 2011 ca. 288 Franken. Die Differenz bis zum im LVA höchstmöglichen Betrag beträgt daher aktuell ca. 37 Franken für eine alpenquerende Fahrt von 300 km.

Der Hauptgrund, dass der gemäss LVA zulässige Abgabesatz derzeit nicht erreicht wird, liegt in der laufenden Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie der Zuordnung der EURO-Klassen zu den Abgabekategorien bzw. der nicht erfolgten Anpassung der Abgabesätze an die jeweils aktuelle Zusammensetzung der Fahrzeugflotte.

Bezüglich einer besseren Ausschöpfung des zulässigen Abgabesatzes ist die Vorgabe von Art. 7 SVAG zu berücksichtigen, wonach der Ertrag der Abgabe die ungedeckten Wegekosten und die Kosten zu Lasten der Allgemeinheit (externe Kosten) nicht übersteigen darf.⁴⁵ Gemäss Entscheid des Bundesgerichts vom 19. April 2010 belief sich die Kostenunterdeckung im Jahr 2008 auf 70 und im Jahr 2009 auf 19 Mio. CHF. Auch wenn aktuelle Berechnungen zeigen, dass diese Werte eher zu tief veranschlagt wurden, zeigt doch die Grössenordnung, dass der Spielraum zur Anpassung der Tarife begrenzt ist. Sein effektives Ausmass hängt von der weiteren Entwicklung des LSVA-Ertrages einerseits und derjenigen der Wegekosten und der externen Kosten andererseits ab. Diese Entwicklung ist ihrerseits stark von der wirtschaftlichen Situation und von der laufenden Überprüfung der Strassenrechnung resp. der darin dem Schwerverkehr anrechenbaren Kosten abhängig. Diese Unwägbarkeiten sind bei der Festlegung auf eine der nachstehend skizzierten Optionen zu berücksichtigen.

Mögliches Massnahmenspektrum im Hinblick auf die Verlagerungspolitik:

Ausschöpfung zusätzlicher LSVA-Potentiale oder Einführung einer Alpentransitabgabe

Angesichts dieser Ausgangslage stellt sich die Frage, ob die Lücke zwischen der tatsächlichen Höhe der LSVA und der maximal erlaubten Gebührenhöhe geschlossen werden kann.

Ausschöpfung des gemäss Landverkehrsabkommen zulässigen LSVA-Abgabesatzes

Eine Stossrichtung ist die konsequente Ausschöpfung des gemäss Landverkehrsabkommen zulässigen LSVA-Abgabesatzes durch

- a. Abklassierung auf Basis der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte (frühestens 2014) und Einführung neuer EURO-Fahrzeugkategorien
- b. Anheben der Abgabesätze der einzelnen Abgabekategorien in kurzen Zeitabständen durch Neuberechnung der Gewichtungen der drei Abgabekategorien aufgrund der Entwicklung der Fahrzeugflotte. Faktisch würde dies bedeuten, dass die Tarife der einzelnen Abgabekategorien im Zweijahresrhythmus spürbar angehoben würden
- c. Verringerung der Bandbreiten zwischen den Abgabekategorien (<15 %).
- d. Anpassung der LSVA an die Teuerung (1 - 1.5 %)

Die Ausschöpfung der Spielräume der LSVA ist am besten über eine Verknüpfung von Abklassierung, Erhöhung der Abgabesätze durch Anpassung an die aktuelle Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, Flexibilisierung der Bandbreiten und Anpassung an die Teuerung zu erreichen.

Verhältnis zum Kostendeckungsprinzip

Die Ausschöpfung der gemäss Landverkehrsabkommen bestehenden Spielräume der LSVA würde dazu führen, dass der Saldo Strassenrechnung im Rahmen der Transportrechnung sich weiter verkleinern würde. Langfristig ist die Einhaltung der Kostendeckungsvorgabe gemäss Art. 7 SVAG nicht

⁴⁵ SR 641.81 Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

mehr gesichert, so dass eine Kostenüberdeckung entstehen könnte. Dies steht auch mit den Bestimmungen des Art. 85 BV zur Kostendeckung der Abgabenerhebung im Strassengüterverkehr in einem Spannungsverhältnis.

Einführung einer Alpen transitabgabe (ATA)

Gemäss Art. 40 Abs. 5 LVA besteht die Möglichkeit, einen Teil der Abgaben für die Transitfahrt durch die Schweiz als Maut für die Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen zu erheben. Diese darf nicht mehr als 15 % des maximal gemäss LVA zulässigen Durchschnitts der Gebühren für eine Transitfahrt betragen, d.h. der Maximalbetrag ist 48.75 Franken pro Transitfahrt.

Mit Einführung einer solchen sog. Alpen transitabgabe liesse sich für den alpenquerenden Schwerverkehr die Differenz zum maximal zulässigen Durchschnittssatz der LSVA schliessen. Eine Alpen transitabgabe könnte in dieser Höhe (derzeit 37 Franken) erhoben werden, ohne dass dies direkt im Konflikt mit dem Landverkehrsabkommen steht. Mit einer Höhe von 37 Franken würde sie lediglich ca. 10 % der Gesamtsumme der für die Transitfahrt zu entrichtenden Gebühren ausmachen (<15 %). Zur Einführung der Alpen transitabgabe müssten allerdings das GVVG sowie das SVAG angepasst werden. Die konkrete Ausgestaltung und die Details der Erhebung müssten noch geprüft werden.

Die Alpen transitabgabe hätte aus verlagerungspolitischer Sicht den Vorteil, dass sie als spezifischer Verlagerungsbeitrag für den alpenquerenden Verkehr betrachtet werden kann, besonders stark auf den bahnaffinen Langstreckenverkehr abzielt und dadurch besondere Anreizwirkungen für die Verkehrsverlagerung hat. Zentral für die politische Akzeptanz einer Alpen transitabgabe sind die Möglichkeit zu Kompensationen und Sonderregelungen für den Lokal- und Kurzstreckenverkehr. Im Rahmen der binnenpolitischen Umsetzung ist daher die Möglichkeit bzw. Implementierbarkeit von Sonderregelungen für den Lokal- und Kurzstreckenverkehr (insbesondere für Transporte ins Tessin) anzustreben. Zugleich müsste aber auch die diskriminierungsfreie Anwendung der Massnahme, insbesondere zwischen Inländern und Ausländern, gewährleistet bleiben.

Die Schaffung der Rechtsgrundlage für eine Alpen transitabgabe war vom Bundesrat ursprünglich bereits mit der Botschaft der Güterverkehrsvorlage vom 8. Juni 2007 vorgeschlagen worden, wurde vom Parlament dann in den Beratungen zum GVVG aber nicht weiterverfolgt, da die Bundesversammlung insbesondere nicht wollte, dass die LSVA in der Fläche abgesenkt werden muss.

Verhältnis zum Kostendeckungsprinzip

Die Einführung einer Alpentransitabgabe steht nicht im Widerspruch zur Kostendeckungsbedingung aus Art. 7 SVAG. Verschiedene Forschungsprojekte⁴⁶ haben gezeigt, dass sowohl Infrastrukturkosten wie auch externe Kosten im alpinen Raum um mind. den Faktor 2 höher sind als im Flachland. Aus diesem Grund ist es sehr wahrscheinlich, dass auf den Strassenkorridoren im Alpenraum die Gebührenhöhe auch in Zukunft nicht kostendeckend sein wird. Dies würde die Einführung einer spezifischen Alpentransitabgabe im Alpenraum unterstützen, die die Kostendeckungsbedingung des SVAG nicht verletzt und mit dem Landverkehrsabkommen kompatibel sein würde.⁴⁷ Ob die Durchschnittssätze der LSVA in der Fläche, also dem Rest der Schweiz, zur Erreichung der Einnahmen-Neutralität entsprechend nach unten angepasst werden würden, muss vertieft geprüft werden – insbesondere in Verbindung mit der Frage, ob eine solche Alpentransitabgabe auch in die schweizweite Kostendeckungsvorgabe einbezogen werden muss – und kann zudem zur Erhöhung der binnenpolitischen Akzeptanz in Erwägung gezogen werden.

Spannungsfeld: LSVA als Instrument der Internalisierung der externen Kosten, der Verlagerung und der Finanzierung

Sowohl die Ausschöpfung des im Landverkehrsabkommen möglichen maximalen Abgabebesatzes sowie die Einführung einer Alpentransitabgabe würden Anreize für eine Stabilisierung der Fahrtenziele im alpenquerenden Güterverkehr schaffen. Der Bundesrat ist daher bestrebt, die mit den vorgeschlagenen Varianten bestehenden Handlungsoptionen vertieft zu analysieren und die nötigen Schritte für eine Umsetzung in die Wege zu leiten.

Das grundsätzliche Problem, dass eine Weiterentwicklung und Erhöhung der LSVA mit der Kostendeckungsfrage in Konflikt stehen kann, wird hierdurch jedoch nicht gelöst. In diesem Sinne ist aus Sicht des Bundesrats zu diskutieren, wie eine Neuausrichtung der LSVA in Richtung einer stärkeren Gewichtung der eigentlichen Zielsetzung der Verkehrsverlagerung von der Strasse zur Schiene und in einer Lockerung der Bedingung der Kostendeckung beurteilt wird. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die LSVA aus Sicht des Bundesrats die Rolle eines wichtigen Finanzierungsinstruments für die Schieneninfrastruktur einnimmt. Einnahmen aus der LSVA werden bereits bisher zeitlich befristet dem Verkehr in einem umfassenderen Sinn zugeleitet. Die Verwendung der Mittel aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für die Erweiterung und Modernisierung der Bahninfrastruktur hat sich bewährt und soll mit der Umsetzung von FABI (vgl. Ziffer 6.2.4) zeitlich unbefristet weiter geführt werden.

Diese Problemlage verlangt nach einer vertieften politischen Diskussion: Die Ausgestaltung der LSVA ist an der Internalisierung von externen Kosten des Schwerverkehrs ausgerichtet, dies beschränkt aber die preislichen Spielräume bei der Gebührenerhebung für den alpenquerenden Schwerverkehr. Dies ist letztlich darauf zurückzuführen, dass sich im Rahmen eines Internalisierungsansatzes das Marktgleichgewicht von selbst einstellt, während das Verlagerungsziel ein festes Mengenziel vorgibt. Darüber hinaus besteht auch zwischen dem Internalisierungsansatz und dem dauerhaften Einsatz der LSVA für die Infrastrukturfinanzierung ein Spannungsverhältnis. Diese verschiedenen politischen An-

⁴⁶ <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de&msg-id=40013>

⁴⁷ Die Belastung aus der Summe von LSVA und ATA darf dabei den im Landverkehrsabkommen festgelegten Maximalbetrag für eine Fahrt von Basel nach Chiasso nicht übersteigen.

sätze sind letztlich konzeptionell wie auch im Rahmen der Gesetzesbestimmungen des SVAG und des GVVG derzeit nicht miteinander im Einklang.

Der Bundesrat erachtet es als sinnvoll, die mit dem Landverkehrsabkommen bestehenden Spielräume für die Bemessung der Gebührenhöhe im alpenquerenden Schwerverkehr auszu-schöpfen. Mit Blick auf den nächsten Verlagerungsbericht sollen die möglichen Handlungsoptionen vertieft analysiert werden. Insofern Gesetzesanpassungen im SVAG oder GVVG erforderlich sind, wird er diese mit dem nächsten Verlagerungsbericht beantragen.

7.5.3 4-Meter-Korridor: Profilausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel

In Beantwortung des Postulats 10.3893 KVF-N, Genügende Kapazitäten bei der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (Ziffer 2: Priorisierung und Finanzierung des Profilausbaues auf der Gotthard-Achse auf vier Meter Eckhöhe)

Das schweizerische Parlament hat im Rahmen zweier Motionen (Motion 10.3914 Hochreutener und Motion 10.3921 Büttiker) dem Bundesrat den Auftrag gegeben, auf der Gotthard-Achse einen durchgehenden Schienekorridor mit vier Metern Eckhöhe zwischen Basel und Chiasso einzurichten und dafür die entsprechenden Finanzierungsgrundlagen zu schaffen.

Die Forderung nach Schaffung eines 4-Meter-Korridors über die Gotthard-Achse entspringt der Tatsache, dass im Schienengüterverkehr vermehrt der Bedarf nach sog. hochprofiligen Verkehren besteht. Aus heutiger Sicht steht für die Bereitstellung eines 4-Meter-Korridors vor allem der Nutzen für den kombinierten Verkehr im Vordergrund. In den letzten Jahren ist der Anteil der Sattelaufleger im Güterverkehr allgemein, aber auch als Transportgefäss in der Logistikkette des unbegleiteten kombinierten Verkehrs stark gestiegen. Der überwiegende Teil dieser Sattelaufleger weist eine Eckhöhe von vier Metern oder auch leicht mehr auf.

Die Errichtung eines 4-Meter-Korridors bedingt die Erweiterung des Lichtraumprofils⁴⁸ auf den Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel. Das Lichtraumprofil P/C 80 entspricht den europäischen Ausbaustandards und wird auf den wichtigsten europäischen Schienenverkehrskorridoren nach und nach realisiert. Es entspricht dem schweizerischen EBV3-Profil⁴⁹. Das Profil EBV3 legt fest, dass im kombinierten Verkehr Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4.05-4.10 Metern (bei einer Breite von 2.6 bzw. 2.55 Metern) befördert werden können. Im Gotthard- und Ceneri-Basistunnel wird es mit der Inbetriebnahme möglich sein, Sattelaufleger bis zu einer Eckhöhe von 4.20 Metern zu befördern. Das Lichtraumprofil gewisser Zulaufstrecken zum Gotthard- und Ceneri-Basistunnel ist derzeit hingegen zu eng und erlaubt keine Verlagerung von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe grösser 3.84 Metern.

Die Kapazitäten zum Transport von Behältern und Lastwagen mit einer Eckhöhe von vier Metern über die Lötschberg-Simplon-Achse sind stark beschränkt und bereits heute praktisch vollständig ausgelastet.

⁴⁸ Das Lichtraumprofil ist die Umhüllende des für die Durchfahrt von Fahrzeugen und für weitere bahnbetriebliche Zwecke freizuhaltenen Raumes.

⁴⁹ Das Profil ist in den Ausführungsbestimmungen zur Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen definiert (Eisenbahnverordnung, EBV), SR 742.141.1.

tet. Südlich des Simplon sind die Kapazitäten für den Transport von Behältern mit vier Metern Eckhöhe zwischen Domodossola und Novara zusätzlich beschnitten, da dort grösstenteils nur ein einspuriger Abschnitt besteht. Wichtige KV-Terminals südlich der Alpen wie Gallarate und Melzo können mit Behältern, die ein Profil von vier Metern Eckhöhe benötigen, nicht angefahren werden. Um auf der Lötschberg-Simplon-Achse mehr Kapazitäten für grossprofilige Verkehre zu erhalten, wären in erster Linie grosse Ausbaumassnahmen zwischen Domodossola und Novara nötig.

Eine mittelfristige Lösung zum Transport von Sattelaufliegern mit vier Metern Eckhöhe könnte im Einsatz innovativen Rollmaterials bestehen, der ohne bauliche Anpassungen den Transport dieser Sattelaufliegern erlauben würde (siehe Kapitel 6.4.3). Längerfristig kann aber aus verlagerungspolitischer Sicht nur ein Ausbau des Lichtraumprofils der Zulaufstrecken der Gotthard-Achse auf das Lichtraumprofil EBV3 Abhilfe in genügender Qualität und Kapazität schaffen. Aufgrund der Notwendigkeit, dass auch das Profil der Streckenabschnitte auf italienischen Boden noch angepasst werden muss und so ein erhöhter Koordinationsbedarf mit Italien besteht, empfiehlt sich grundsätzlich ein etappiertes Vorgehen. Das Bundesamt für Verkehr hat die SBB beauftragt, ein Vorprojekt eines 4-Meter-Korridors von Basel nach Chiasso bzw. Luino zu erarbeiten. In einem ersten Etappierungsschritt sieht die SBB den Ausbau des Abschnittes (Weil) - Basel Bad. Bhf. - Muttenz Rangierbahnhof - Bözberg – Freiamt – Gotthard-Basistunnel – Giubiasco - Ranzo Frontiere - (Luino) mit Inbetriebnahme 2020 mit dem Profil EBV3 vor. Dadurch können unter der Voraussetzung, dass die Streckenabschnitte auf italienischem Boden zeitgleich angepasst werden, die wichtigen Terminals von Gallarate und Novara erreicht werden. Der Ausbau des zweiten Moduls Giubiasco-Chiasso auf EBV 3 würde in einem späteren Schritt bis 2025 erfolgen. Aufgrund der bestehenden Bautätigkeit auf diesem Abschnitt ist eine Inbetriebnahme vorher nicht möglich. Der Finanzierungsbedarf von Seiten SBB wird auf grob 925 Mio. Franken geschätzt. Derzeit klärt die SBB Einsparmöglichkeiten und ihre betrieblichen und geologischen Risiken ab.

Zur Finanzierung sind derzeit verschiedene Stossrichtungen in Abklärung. Aufgrund der Dringlichkeit des 4-Meter-Korridors ist eine Finanzierungslösung ab dem Jahr 2014 anzustreben, da dann grössere Investitionskosten für die baulichen Massnahmen anfallen. Der Bundesrat sieht zum einen die Möglichkeit einer Finanzierung über den FinöV-Fonds und ab Inkrafttreten der Vorlage FABI (vgl. Ziffer 6.2.4) über den neuen Bahninfrastrukturfonds BIF. Analog zur Finanzierung des 4-Meter-Korridors auf der Lötschberg-Simplon-Achse (Projekt „Huckepackkorridor“ 1994-2001) ist grundsätzlich auch eine ganze oder teilweise Finanzierung über den ordentlichen Bundeshaushalt mit einer entsprechenden Belastung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr denkbar. Ein Finanzierungsentscheid muss nach heutigem Wissensstand bis spätestens Ende 2013 erfolgen, um eine Inbetriebnahme bis 2020 bzw. 2025 zu garantieren. Aus diesem Grund wird der Bundesrat dem Parlament spätestens 2013 eine Botschaft über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors unterbreiten.

Verknüpfung des 4-Meter-Korridors mit den Zulaufstrecken im Ausland

Eine Schwierigkeit bei der Schaffung eines 4-Meter-Korridors sind die Zulaufstrecken in Italien zu den wichtigsten Terminals des kombinierten Verkehrs über Luino und nach Chiasso. Auch auf diesen Strecken ist es derzeit nicht möglich, Sattelauflieger mit einer Eckhöhe von vier Metern auf der Schiene zu befördern. Bundesrat und Verwaltung haben im Rahmen des bilateralen Austausches mit Vertretern der Republik Italien die Wichtigkeit des 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr unterstrichen und Italien aufgefordert, die nötigen Massnahmen auf den italienischen Streckenabschnitten

zu treffen. Italien hat im Oktober 2010 zugesichert, die möglichen Varianten eines Ausbaus eines 4-Meter-Korridors nördlich von Mailand zu prüfen. Italien sieht zurzeit den Ausbau der Strecke Ranzo - Luino nicht vor. Damit wäre insbesondere das grösste europäische Terminal für kontinentalen KV in Busto-Arsizio bzw. Gallarate für Sattelaufleger mit 4 Meter Eckhöhe nicht erreichbar. Es ist offensichtlich, dass der 4-Meter-Korridor seine Wirkung erst voll entfaltet, wenn die Fortführung auch in Italien sichergestellt ist.

Der Bundesrat ist darauf bedacht, eine Lösung zu finden, dass sich die Investitionen in den 4-Meter-Korridor in der Schweiz auch im Fall eines verspäteten Ausbaus des Profils in Italien lohnen. Ein Terminal im südlichen Tessin könnte eine temporäre Rückfallebene sein (s. Ziffer 7.5.6). Zurzeit werden Standorte für den Neu- und Ausbau von Terminals abgeklärt, um das Potenzial für Terminalstandorte im Tessin insgesamt einschätzen zu können. Die bereits erwähnten Alternativen mit innovativem Rollmaterial könnten ebenfalls als temporäre Rückfallebene dienen.

Vorteile des 4-Meter-Korridor für den kombinierten Verkehr

Das Profil EBV3 entspricht den modernen europäischen Ausbaustandards P/C 80. Der Ausbau zum neuen Profil P/C 80 bewirkt, dass alle im kombinierten Verkehr gängigen Umschlagsbehältnisse im herkömmlichen kombinierten Verkehr verladen werden können. Es ist zudem anzunehmen, dass mit Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors über den Gotthard die Rola über diese Achse kostengünstiger und mit Erschliessung zusätzlicher Nachfragepotentiale betrieben werden kann (vgl. Ziffer 7.5.7).

Neben der Tatsache, dass bei einem Profilausbau mit den Bahnangeboten eine grössere Zahl an heute im Strassenverkehr zirkulierenden Sattelauflegern verlagert werden kann, ergeben sich mit dem Profilausbau vier weitere Vorteile mit Blick auf die Verlagerungspolitik:

- Der Ausbau erleichtert die logistischen Abläufe im alpenquerenden KV, indem beide schweizerischen Achsen genutzt werden und alle Sattelaufleger auf allen bestehenden KV-Relationen verladen werden können. Dies erleichtert die Disposition der Verkehre und erhöht die Attraktivität einer Nutzung des UKV.
- Im KV geht der Trend zunehmend zum Sattelaufleger als Transportgefäss. Dies hängt einerseits damit zusammen, dass der Sattelaufleger auch auf der Strasse mit der Zulassung von 40t-Fahrzeugen zunehmend zum Standard-Transportgefäss wurde; andererseits mit der Tatsache, dass für den Transport eines Sattelauflegers im KV-Vor- und Nachlauf lediglich ein Zugfahrzeug erforderlich ist, während für Wechselbehälter und Container spezielle Anhängerfahrgerüste verfügbar sein müssen, was wiederum höhere logistische Anforderung für einen reibungslosen Transport stellt.
- Mit dem Profilausbau der Gotthard-Achse kann auch diese Achse (verstärkt) für die Rollende Landstrasse genutzt werden, was einerseits die Autonomie der Schweiz für ein Rola-Angebot (v.a. gegenüber Italien) und andererseits auch das Potential für einen Ausbau der Rola erhöht. Dies könnte vor allem relevant sein, wenn die EU für zusätzliche Massnahmen wie die ATB oder andere preislich oder mengenmässig wirkende Massnahmen einen Ausbau des Rola-Angebots einfordert.
- Mit dem Ausbau der Gotthard-Achse zum 4-Meter-Korridor können die Produktivitätsfortschritte der Flachbahn auf der Gotthard-Achse mit den Vorteilen des 4-Meter-Korridors kombiniert wer-

den. Dies erlaubt die Realisierung der vollen Produktivitätspotentiale. Zudem ist es über die Gotthard-Achse einfacher möglich, wichtige Terminals im Norden und Osten Mailands zu erreichen.

Der Bundesrat wird Ende 2012 dem Parlament eine Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse vorlegen.

7.5.4 Verlängerung des Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Mit Verabschiedung der Güterverkehrsvorlage wurde ein Zahlungsrahmen für Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr in Höhe von 1.6 Mrd. Franken gesprochen. Im Zuge der Trassenpreisanpassung für den Güterverkehr (Verzicht auf Erhebung eines Deckungsbeitrags für den Güterverkehr, womit die bisherige Subventionierung des Deckungsbeitrag im KV wegfiel) zum 1.1.2010 wurden die verfügbaren Mittel auf 1.495 Mrd. Franken für die Jahre 2011-18 reduziert. Von heute rund 180 Mio. Franken wird der jährliche Kredit auf 145 Mio. Franken im Jahr 2018 gesenkt.

Fortführung der Förderung bei Fortsetzung des Abbaupfads

Die Frage der Fortsetzung der finanziellen Förderung des KV nach 2018 wurde im Rahmen der Güterverkehrsvorlage nicht beantwortet. Grundsätzlich war der Bundesrat immer davon ausgegangen, dass die Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr befristet werden können, bis die NEAT die vollen Produktivitätseffekte für den Schienengüterverkehr entfalten kann. Wie aufgezeigt wurde, bringt die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und in der Folge auch des Ceneri-Basistunnels zwar spürbare Produktivitätseffekte für den Schienengüterverkehr, inkl. des kombinierten Verkehrs. Diese kommen aber nicht in der Höhe zum Tragen, dass ein vollständiger Abbau der Abgeltungen ohne deutliche Friktionen im Markt möglich ist. Dies wird verstärkt durch die Tatsache, dass die Strassenfiskalität in Europa sich bis zur Inbetriebnahme der NEAT voraussichtlich nicht in einer für die Verlagerung förderlichen Richtung entwickeln wird und mit Blick auf den Ausbau und die Modernisierung Zulaufstrecken im Norden und Süden der Schweiz ebenfalls mit deutlichen Verspätungen zu rechnen ist (vgl. Ziffer 7.2.4).

In diesem Zusammenhang stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die mit der NEAT verbundenen Produktivitätseffekte zugunsten der Infrastrukturfinanzierung (Erhöhung der Trassenpreise) oder zugunsten eines Abgeltungsabbaus abgeschöpft werden sollen oder aber dem Schienengüterverkehrsmarkt überlassen bleiben, so dass für ihn Anreize für Neuinvestitionen und Angebotsausbauten bestehen. Der durch das Parlament beschlossene Abbaupfad für KV-Abgeltungen zeigt auf, dass eine Abschöpfung politisch in einem gewissen Ausmass erwünscht ist, insofern dadurch keine Verkehre von der Schiene auf die Strasse zurückverlagert werden. Entsprechend sieht der Bundesrat auch für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und in der Folge auch für die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels eine Reduktion des Kredits für den alpenquerenden kombinierten Verkehr vor. Zum heutigen Zeitpunkt muss jedoch im Hinblick auf die Höhe der möglichen Produktivitätseffekte, wie sie unter Ziffer 7.2.2 dargestellt wurden, davon ausgegangen werden, dass ein vollständiger Subventionsabbau zu Rückverlagerungen auf die Strasse führen würde und den Nutzen der NEAT für den Schienengüterverkehr deutlich schmälern würde, insbesondere angesichts der Situation, dass Modernisierungen der Zulaufstrecken im Ausland und eine Anhebung der Strassenfiskalität in Europa aus-

bleiben. Aus diesem Gründen erachtet es der Bundesrat grundsätzlich als sinnvoll, die finanzielle Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs fortzusetzen.

Schaffung von Planungssicherheit

Verschiedene Aspekte sprechen in diesem Zusammenhang dafür, möglichst bald die notwendigen politischen Entscheide über die Fortsetzung der finanziellen Förderung in die Wege zu leiten. Der Bundesrat schlägt vor, diese Entscheidung in Form einer Verlängerung und Aufstockung des bestehenden Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Bahngüterverkehrs zu tun. Zuvor-derst spricht der Aspekt der Planungssicherheit der verschiedenen Marktakteure für eine Verlängerung des Zahlungsrahmens. Zum heutigen Zeitpunkt ist unsicher, ob das vorhandene Angebot im KV über das Jahr 2018 (Befristung des geltenden Zahlungsrahmens) hinaus Bestand hat. Je länger die Marktakteure mit hoher Sicherheit mit Förderbeiträgen für Verkehrsangebote rechnen können, umso eher sind die verschiedenen Anbieter zu Investitionen in den alpenquerenden kombinierten Verkehr und zur Übernahme von Marktrisiken bereit. Dies gilt auch, wenn die Fortsetzung der Förderung mit einem Abbaupfad gekoppelt ist. So sind insbesondere Wagenhalter und KV-Operateure derzeit nur beschränkt bereit, in neues Wagenmaterial oder eine Erweiterung der Terminalanlagen zu investieren, da für sie ungewiss ist, wie sich die Wirtschaftlichkeit der Verkehre nach Ablauf des geltenden Zahlungsrahmens entwickeln wird. Zugleich können sich neue innovative und zusätzliche Verlagerungspotentiale erschliessende Angebote nur etablieren, wenn die Investitionssicherheit durch den Bund erhöht wird. Mittlerweile erweist sich der verbleibende Zeitraum des geltenden Zahlungsrahmens als zu kurz, um durch die bis 2018 in Aussicht gestellte Förderung Anreize für den Aufbau zusätzlicher Transport- und Verladekapazitäten oder für die Einführung innovativer Angebote setzen zu können.

Da nach 2018 die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre nicht gewährleistet ist, wird für viele bestehende Angebote eine Amortisation der erfolgten Investitionen bis 2018 angestrebt. In diesen Fällen entsprechen in der Folge die Abschreibungszeiträume nicht dem technisch möglichen oder sinnvollen Zeitraum, sondern dem Zeitraum der vom Bund sichergestellten finanziellen Förderung. Dies gilt insbesondere für das derzeitige Angebot der Rollenden Landstrasse (vgl. Ziffer 5.2.3). Eine Verlängerung des Zahlungsrahmens würde z.B. eine Anpassung der geltenden Vereinbarung zum Angebot der Rollenden Landstrasse ermöglichen, indem dort ein höherer Abschreibungszeitraum angesetzt werden kann, was den jährlichen Förderbetrag für den einzelnen Verkehr reduzieren würde.

Der genaue zusätzliche Zeitraum, um den der Zahlungsrahmen verlängert werden soll, ist offen. Es empfiehlt sich aber eine Verlängerung um maximal fünf Jahre, um möglichst hohe Planungssicherheit zu ermöglichen. Die bis dann erfolgte Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und ggf. des vollständigen 4-Meter-Korridors (vgl. Ziffer 7.5.3) würden eine neue Bestandsaufnahme erlauben. Wie bereits im heutigen Bundesbeschluss festgehalten, ist eine Anpassung des Zahlungsrahmens möglich, wenn zusätzliche strassenseitige Instrumente wie die Alpentransitbörse etabliert werden können, auf deren Basis ein Abgeltungsabbau ohne Rückverlagerung vorgenommen werden kann.

Mit Blick auf die längerfristige Ausgestaltung der Rahmenbedingungen hinsichtlich der finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs ist durch Parlament und Öffentlichkeit vertieft zu diskutieren, wie lange und in welchem Ausmass diese als Substitut für fehlende Spielräume bei den Gebühren für den Strassengüterverkehr fortgeführt werden sollen. Durch die Umfeldentwicklung im europäischen Raum nimmt die finanzielle Förderung vermehrt diese Rolle ein.

Formal benötigt die Verlängerung und Aufstockung des Zahlungsrahmens eine Anpassung des geltenden Bundesbeschlusses für den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Bahngüterverkehrs, verbunden mit einer Botschaft für diese Finanzvorlage.

Der Bundesrat wird mit dem nächsten Verlagerungsbericht dem Parlament eine Botschaft zur Verlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Bahngüterverkehrs vorlegen.

7.5.5 Verschärfung der Vorschriften für Gefahrguttransporte

In Beantwortung des Postulats 10.3325 Schmidt Roberto, Prioritäre Verlagerung der Gefahrgut-Transporte von der Strasse auf die Schiene

Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass im Rahmen der Verlagerungspolitik zuvorderst auch jene Güter von der Strasse auf die Schiene verlagert werden sollen, deren Transport auf der Strasse die grösste Gefährdung für die Anwohner an den alpenquerenden Strassentransitachsen bedeutet. Gefahrgüter können eine gefährliche Eigenschaft für Mensch, Tier und Umwelt haben. Um eine sichere Beförderung der Gefahrgüter national wie auch international zu gewährleisten, wird die Handhabung im Zusammenhang mit diesen Transporten strengen Vorschriften unterworfen. Der grenzüberschreitende Verkehr richtet sich nach dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR)⁵⁰. Dieses bildet auch die Grundlage für die schweizerische Gesetzgebung, geregelt in der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR)⁵¹ und der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV)⁵². Um dem aktuellen Stand der Technik und der Entwicklung von Stoffen Rechnung zu tragen, werden die Erlasse regelmässig angepasst.

Die Gefahrgutvorschriften für den Strassengüterverkehr sind bereits heute sehr restriktiv. Sie werden durch internationale Gremien mit Einbezug der schweizerischen Spezialisten stetig dem Stand der Erkenntnisse angepasst. Eine weitere Verschärfung der Vorschriften mit dem Ziel, die Sicherheit noch weiter zu erhöhen, erscheint unverhältnismässig und deshalb nicht angezeigt, zumal der Anteil der Schiene bei gefährlichen Gütern im alpenquerenden Verkehr bereits bei ungefähr 97% liegt.

Von den Alpenübergängen ist derzeit die Simplon-Achse aufgrund der offenen Streckenführung für Gefahrguttransporte gemäss SDR/ADR nicht beschränkt. Das Schadenrisiko indessen tief, weil der durchschnittliche tägliche Verkehr vergleichsweise klein ist. Die vergleichsweise geringe Anzahl Güterverkehrsfahrzeuge erklärt auch, warum die rund 12'000 Gefahrguttransporte (2010) ca. 15 Prozent des Güterverkehrs am Simplon ausmachen. Dennoch ist die Simplon-Achse seit geraumer Zeit Gegenstand von intensiven Sicherheitsüberlegungen. So wurden in den letzten Jahren zahlreiche Verbesserungen getroffen (z.B. Bau von Notspurstrassen, Signalisation betreffend korrekte Fahrzeugbedienung beim Bergabfahren).

⁵⁰ SR 0.741.621

⁵¹ SR 741.621

⁵² SR 741.622

Aus diesen Gründen drängt sich aus Sicht des Bundesrats keine Verschärfung der Vorschriften für Gefahrguttransporte im Strassengüterverkehr und in diesem Rahmen auch keine Spezialregelung für die Simplon-Achse auf. Die Gefahr auf der Simplon-Achse ist nicht grösser und nicht kleiner als auf zahlreichen anderen Bergstrecken oder Ortsdurchfahrten in der Schweiz. Zudem müssen die Dörfer auf Schweizer Seite entlang der Simplon-Achse (Rothwald, Eggen, Simplon, Gabi, Gondo) auch mit Heizöl und Treibstoffen versorgt werden können.

Es ist schliesslich fraglich, ob die Europäische Union allfällige Verschärfungen oder gar eine Sperrung der Simplon-Achse bedingungslos akzeptieren würde, da sie über die internationalen Regelungen des ADR hinausgehen würde.

Der Bundesrat sieht für die kommende Berichtsperiode von Massnahmen zur Einschränkung von Gefahrguttransporten ab. Der Bundesrat wird die Entwicklung auf europäischer Ebene verfolgen und sich dort für eine verhältnismässige Weiterentwicklung der Vorschriften für Gefahrguttransporte einsetzen.

7.5.6 Terminalkapazitäten: Weiterentwicklung der Terminallandschaft, insbesondere südlich der Alpen

In Beantwortung des Postulats 10.3893 KVF-N, Genügende Kapazitäten bei der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (Ziffer 3: Konsistente Terminalplanung eventuell in Form eines Masterplanes, inklusive allfälliger Präzisierung der Umsetzungsmassnahmen)

Ziffer 2 des Postulats der KVF-N verlangt die Prüfung von Massnahmen für eine konsistente Terminalplanung im Rahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik. Der Bundesrat unterstützt im Rahmen der finanziellen Förderung von Terminalinvestitionen auch und vorrangig den Bau von Terminalanlagen entlang der Nord-Süd-Achsen, um auf diesem Weg die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs zu unterstützen. Quelle und Ziel der alpenquerenden kombinierten Verkehre liegen zu einem sehr hohen Prozentsatz im Ausland. Für den Umschlag des reinen Transitverkehrs kann aus Sicht des Bundesrats kein verbindlicher Masterplan erarbeitet werden, da dies in die Kompetenzen anderer Staaten und Verwaltungen eingreifen würde. Unterschiedliche Rahmenbedingungen für Bau/Förderung von Terminals in den verschiedenen benachbarten Staaten sowie heterogene raumplanerische Konzepte und Kompetenzen sind Ursache, dass der Bund hier nicht gezielt steuernd eingreifen kann. Die Möglichkeiten, die im Rahmen bilateraler Vereinbarungen für die Terminalplanung an den Zulaufstrecken bestehen, sollen jedoch ausgeschöpft werden.

Zielbild für KV-Terminals in der Schweiz

Der Bund sieht seine vorrangige Aufgabe in der Koordination und Abstimmung zwischen verschiedenen Gesuchen und Projektvorhaben. Er entwickelt in diesem Zusammenhang ein ‚Zielbild‘, in welchem die verschiedenen Kapazitätsengpässe mit Blick auf eine ausreichende Versorgung identifiziert werden und die Förderwürdigkeit der verschiedenen Projekte mit Blick auf diese Engpässe und die realisierbaren Verkehrsverlagerungen beurteilt wird. Daneben erfolgt die Sicherstellung der Trassenkapazitäten zu und von den verschiedenen KV-Terminals. Diese Aufgabe kann der Bund in erster Linie und effektiver Weise nur für die in der Schweiz befindlichen Terminals wahrnehmen.

Das Zielbild für die schweizerische Terminallandschaft wird derzeit im Rahmen der Beantwortung des Bundesrats der Mo. 10.3881 KVF-S und Mo. 11.3824 Hutter (vgl. Ziffer 6.6) aktualisiert und vertieft. Die Stossrichtung folgt dabei jenem Zielbild, wie es derzeit im Mehrjahresprogramm 2009 – 2013 Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr (Terminalanlagen) des UVEK und des EFD vom 3. September 2009⁵³ festgehalten ist: Für die Schweiz sind derzeit die Terminal-Grossprojekte Gateway Limmattal (voraussichtliche anrechenbare Kosten von rund 140 Mio. Franken) und Basel-Nord (voraussichtliche anrechenbare Kosten in Höhe von rund 100 Mio. Franken) in Planung. Diese Projekte sind für den alpenquerenden Güterverkehr nur von sehr untergeordneter Bedeutung und dienen zum allergrössten Teil dem nicht-alpenquerenden Import-/Exportverkehr. Mit dem Gateway Limmattal sollen Importzüge des kombinierten Verkehrs neu zu Ganzzügen formiert werden, welche in der Schweiz entweder bis zu regionalen Kombiverkehr-Terminals geführt werden oder via Rangierbahnhof Limmattal (RBL) in das Wagenladungsverkehrsnetz eingespiesen werden, sodass eine Lieferung bis zu den Anschlussgleiskunden möglich wird (sog. Swiss Split). Durch die Inbetriebnahme dieser Terminals werden Umschlagskapazitäten in den bestehenden Terminals frei. Diese sollen für die Versorgung der Regionen mit kombinierten Verkehren (Weiterführung neu formierter Import-/Exportzüge) ab dem Gateway Limmattal genutzt werden oder für den Aufbau zusätzlicher Relationen des alpenquerenden kombinierten Verkehrs ab der Schweiz nach Italien.

Weiterentwicklung der Terminallandschaft auf den Zulaufstrecken, insbesondere südlich der Alpen

Im Rahmen der finanziellen Förderung von Terminalinvestitionen wird der Bund bei Projekten im Ausland derzeit dann aktiv, wenn für den alpenquerenden kombinierten Verkehr wichtige Projekte in den jeweils nationalen Förderprogrammen keine Berücksichtigung finden oder in den Ländern keine Förderprogramme existieren.

Der Bundesrat ortet in diesem Zusammenhang einen besonderen Handlungsbedarf in der Verfügbarkeit von Umschlagskapazitäten in Norditalien, während in den Quell- und Zielgebieten des KV nördlich der Schweiz in der Regel eine dichte Terminallandschaft besteht und zusätzliche Kapazitäten schrittweise aufgebaut werden. In den Quell- und Zielgebieten nördlich der Schweiz ist daher nur eine sehr punktuelle Förderung erforderlich, insofern die Verkehre von den geplanten Terminals fast ausschliesslich alpenquerend und keine Förderung durch jeweils nationale Förderprogramme gegeben ist, aber lokale Engpässe bestehen. Die Terminalverfügbarkeit in Norditalien kann sich hingegen zu einer schwerwiegenden Restriktion für den Verlagerungsprozess entwickeln: Einerseits bestehen Kapazitätsengpässe, da einerseits die wichtigsten Terminals in einem hohen Mass ausgelastet sind (z.B. Busto-Arisizio/Gallarate); andererseits gibt es widersprüchliche Aussagen zur Anzahl Terminals und deren Kapazitäten in den wichtigen Zielregionen. Laut RFI (Italien) sind bestehende Terminals wie etwa Milano Smistamento bei Bedarf ausbaubar; Schweizer Spediteure vertreten hingegen die Ansicht, dass z.T. ungenügend Terminals zur Verfügung stehen. Im Rahmen der italienisch-schweizerischen Zusammenarbeit aufgrund des Abkommens von 1999 soll nun die Frage der Terminalkapazitäten östlich von Mailand und für den Anschluss an die Zukünftige Gotthard-Ceneri-Basislinie unter Einbezug der verschiedenen Akteure geklärt werden.

⁵³ Vgl. Verlagerungsbericht 2009, Anhang IV.

Grobe Abschätzungen gehen davon aus, dass in Norditalien bis 2030 zusätzliche Kapazitäten für den Umschlag von mindestens 500'000 Sendungen bzw. ca. 1 Mio. TEU geschaffen werden müssen. Zum heutigen Zeitpunkt ist lediglich der Ausbau der Terminalanlagen in Novara von italienischer Seite vorgesehen. Verschiedene Vorhaben befinden sich darüber hinaus in der Projektierungsphase. Zu einem grossen Teil sind dies Projekte privater Betreiber. Dem Bundesamt für Verkehr wurde dabei mehrfach berichtet, dass insbesondere private Projekte für neue Terminals im Rahmen von Bewilligungsverfahren oder bei der Projektanbahnung von verschiedenen Seiten gezielt blockiert werden.

Die beschriebene Problematik der Terminalstandorte betrifft ausschliesslich italienisches Staatsgebiet. Da die Schweiz die Planung zur Erweiterung der Terminalkapazitäten in Norditalien als kritischen Punkt für die zukünftige Verlagerungspolitik identifiziert hat, strebt sie für die kommende Berichtsperiode an, die Problematik in die gemeinsamen Planungen im Rahmen der geltenden bilateralen Vereinbarung zu den Zulaufstrecken in Italien⁵⁴ verstärkt einzubringen. Dies soll, wenn möglich, auch eine Evaluation möglicher geeigneter Standorte sowie die geeignete Einbindung der Interessen privater Terminaleigentümer und -betreiber beinhalten. Zugleich muss die lokale Akzeptanz für Terminalprojekte erhöht werden.

Prüfauftrag: Terminalstandorte Tessin als temporäre Rückfallebene

Insbesondere in Verbindung mit der Fertigstellung der NEAT wie auch Erstellung eines 4-Meter-Korridors über die Gotthard-Achse ist der Bundesrat zugleich darauf bedacht, eine Lösung zu finden, dass sich die Investitionen in die NEAT und den 4-Meter-Korridor in der Schweiz auch im Fall eines verspäteten Ausbaus der Zulaufstrecken, insbesondere des Lichtraumprofils, auf den italienischen Anschlussstrecken lohnen. In diesem Zusammenhang muss geprüft werden, ob Terminalanlagen im Tessin eine temporäre Rückfallebene darstellen können. Mögliche Standorte für Terminal im Tessin sind Chiasso, Stabio oder Lugano Vedeggio, wo bereits heute Umschläge im KV stattfinden und ein Ausbau der bereits bestehenden Umschlagsplätze erforderlich wäre.

Der Bundesrat ist bestrebt, in der nächsten Berichtsperiode – in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Region – potentielle Terminalstandorte im Tessin (insbesondere Chiasso) einer detaillierten Prüfung zu unterziehen. Im Mittelpunkt steht die Frage der Marktakzeptanz und des Einbezugs interessierter Marktakteure, von denen letztlich die Initiative für den Bau und Betrieb eines Terminals ausgehen müsste. Es muss sicherstehen, dass eine Rückfallebene von Terminals im Tessin durch die Unternehmen des kombinierten Verkehrs akzeptiert würde. Der Vor- bzw. Nachlauf der Verkehre auf der Strasse würde verlängert, was dem eigentlichen Ziel, die Verkehre auf einer möglichst langen Distanz auf die Schiene zu verlagern widersprechen würde. Daneben sind auch raumplanerischen Aspekte besonders zu berücksichtigen. Insbesondere der Einbezug des Kantons und der Gemeinden ist in diesem Zusammenhang wichtig, um mögliche Standorte im Rahmen der raumplanerischen Verfahren zu sichern. Die Terminals sollten über einen direkten Autobahnanschluss verfügen, ohne dass die Lastwagen durch den Kern der Gemeinden fahren müssen. Zudem sollten sie so nahe an der Grenze liegen wie möglich. Diesen Kriterien wird zum Beispiel der Standort im „fascio U“ in Chiasso gerecht, wie das bereits erfolgte Plangenehmigungsverfahren im 1998 festgestellt hatte. Falls in Chiasso ein neuer Terminal gebaut werden sollte, der dem ursprünglich genehmigten Projekt nicht entspricht, wäre ein neues Verfahren erforderlich.

⁵⁴ SR 0.742.140.345.43

Der Bundesrat thematisiert im Rahmen der bilateralen Beziehungen die Kapazitätsengpässe der Terminals in Italien und intensiviert die gemeinsame Planung in dieser Frage. Zudem werden Terminalstandorte im Tessin (als temporäre Rückfallebene) vertieft geprüft.

7.5.7 Innovative Produkte und Rollende Landstrasse

Mit innovativen Technologien und Angeboten können teilweise neue Verlagerungspotentiale erschlossen werden. Beispiele sind CargoBeamer und Modalohr mit gegenüber dem herkömmlichen KV alternativen Umschlagsformen. Zum Teil sind diese Angebote auch ein Ersatz für Infrastrukturmassnahmen (insbesondere 4-Meter-Korridor) und können so als Übergangslösung fungieren. Der Bund ist mit den Anbietern dieser Produkte im Gespräch (vgl. Ziffer 6.4.3). Für die nächste Berichtsperiode strebt der Bund an, mit diesen Anbietern die Marktfähigkeit und die Voraussetzungen für einen Markteinstieg im Nord-Süd-Verkehr abzuklären und die Verlagerungspotentiale genauer abzuschätzen. Der Bund unterstützt dabei Unternehmen in Fragen der technischen Machbarkeit und Zulassung. Falls diese Technologien zusätzliche Mittel für KV-Investitionen benötigen, wird der Bundesrat mit Blick auf den Verlagerungsbericht 2013 eine punktuelle Erhöhung der relevanten Kredite prüfen. Eine spezielle Förderung des Betriebs über die allgemeine KV-Förderung hinaus ist jedoch derzeit nicht vorgesehen.

Gleichzeitig prüft der Bund in der nächsten Berichtsperiode, ob und in welcher Form einer Weiterführung des Angebots der Rollenden Landstrasse durch die Schweizer Alpen nach dem Jahr 2018 den Verlagerungsprozess unterstützen kann. Es ist anzunehmen, dass das Angebot der Rollenden Landstrasse mit Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors über die Gotthard-Achse attraktiver und kostengünstiger als heute erbracht werden kann und entsprechend zusätzliche Nachfragepotentiale erschlossen werden könnten.

Der Bundesrat klärt die Möglichkeit des Markteinstiegs und das Verlagerungspotenzial innovativer Produkte des KV ab und prüft deren Bedarf an finanzieller Unterstützung. Dem Parlament wird im Rahmen des Verlagerungsberichts 2013 Bericht erstattet.

7.6 Stossrichtung der Verlagerungspolitik in der nächsten Berichtsperiode (2011 – 2013): Notwendigkeit einer breiten politischen Debatte zur Zukunft der Verlagerungspolitik

Angesichts der Tatsache, dass das bestehende Verlagerungsziel vom Bundesrat als nicht erreichbar eingeschätzt wird sieht der Bundesrat es als erforderlich an, mit dem vorliegenden Verlagerungsbericht und für die kommende Berichtsperiode eine breite politische Diskussion zur Verlagerungspolitik zu initiieren.

Die Analyse der bestehenden Verlagerungsinstrumente und flankierenden Verlagerungsmassnahmen in diesem Verlagerungsbericht zeigt, dass die Instrumente der LSVA, der Bahnreform und der NEAT eine deutliche Verlagerungswirkung entfalten oder entfalten werden. Die Verlagerungswirkung der LSVA wie auch die dynamisierende Wirkung der Marktöffnung und eines funktionierenden Wettbewerbs können unbestritten festgestellt werden. Die mit der Inbetriebnahme des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels zu erwartenden Produktivitäts- und Verlagerungseffekte werden indes nicht gross genug sein, um die heute bestehende Ziellücke zwischen dem heutigen Fahrtenniveau und der Zielgrösse von 650'000 Fahrten zu schliessen.

Angesichts dessen ist der Bundesrat dezidiert der Meinung, dass die bisher ergriffenen Instrumente und Massnahmen fortgeführt werden müssen. Der Bundesrat muss jedoch auch feststellen, dass die umgesetzten und beschlossenen Massnahmen in keiner Weise ausreichen, das Verlagerungsziel des GVVG zu erreichen. Verantwortlich hierfür ist zum Teil auch eine Umfeldentwicklung in Europa, die den Verlagerungsprozess nicht so unterstützt wie bei der Zielfestlegung unterstellt wurde. Dies gilt besonders mit Blick auf die Entwicklung der Strassenfiskalität und den erheblichen Rückstand bei der Modernisierung der Schieneninfrastruktur als Folge der europäischen Finanzkrise.

Der Bundesrat unterstützt weiterhin die Verlagerungspolitik und alle Bemühungen, die Verlagerungspolitik umzusetzen. Die Ziele der schweizerischen Verlagerungspolitik müssen allerdings realistisch und realisierbar sein. Entweder muss das Ziel angepasst und/oder zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.

Der Bundesrat erachtet die Zielsetzung des GVVG als nur erreichbar, wenn Massnahmen eingesetzt würden, die mit Bestimmungen der Bundesverfassung oder den geltenden internationalen Abkommen, insbesondere dem Landverkehrsabkommen, in Konflikt stehen. Der Bundesrat sieht sich jedoch nicht in der Lage, solche Massnahmen, deren Umsetzung allenfalls im Alleingang und gegen geltende internationale Vereinbarungen erfolgen würde, ohne eindeutigen Auftrag des schweizerischen Parlaments und vorgängige vertiefte politische Diskussion voranzutreiben oder vorzuschlagen.

Gleiches gilt hinsichtlich der Frage einer Zielkorrektur. Dies könnte eine Abkehr von einer festen Zielgrösse an sich, die Wahl einer alternativen Zielgrösse oder die Anpassung der bestehenden Zielgrösse (nach oben) beinhalten. Auch hier sieht sich der Bundesrat zum jetzigen Zeitpunkt nicht imstande, dem Parlament einen Vorschlag zu unterbreiten – ohne vorgängige vertiefte politische Diskussion in Parlament und Öffentlichkeit.

Der Bundesrat sieht von konkreten Vorschlägen zu den dargestellten Problemkomplexen im Ziel- und Massnahmenbereich ab, da er das bestehende tiefgreifende Konfliktfeld erkennt und anerkennt, indem eine Zielkorrektur mit dem Verfassungsauftrag im Widerspruch stehen kann und zusätzliche wirksame Massnahmen mit anderen Bestimmungen der Verfassung bzw. internationaler Abkommen kollidieren.

Der Bundesrat möchte das angesprochene Spannungsfeld vertieft im Rahmen des nächsten Verlagerungsberichts (2013) diskutieren. Der Bundesrat wünscht vorangehend ausdrücklich eine vertiefte politische Diskussion im Parlament sowie der Öffentlichkeit, deren Ergebnisse und Lösungsansätze er gerne im nächsten Verlagerungsbericht aufgreifen möchte. Gleichzeitig wird der Bundesrat mit Blick auf die kommende Berichtsperiode die notwendigen Entscheidungsgrundlagen für die Umsetzung der

von ihm vorgeschlagenen zusätzlichen Massnahmen vorbereiten. Insofern das Parlament sich diesen Massnahmen nicht im Rahmen der parlamentarischen Beratungen ausdrücklich widersetzt, erachtet er dies als Auftrag, die in diesem Bericht vorgeschlagenen Schritte umzusetzen. Die Fortführung der bestehenden Instrumente und Massnahmen sowie die Veranlassung und Umsetzung zusätzlicher Massnahmen dokumentieren den Willen des Bundesrats, den bestehenden Verlagerungsauftrag umzusetzen.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung alpenquerender Güterverkehr auf der Strasse 1981 bis 2010.	11
Abbildung 2: Entwicklung alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge nach Fahrzeugkategorie 1981-2010.....	13
Abbildung 3: Entwicklung alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge nach Immatrikulation 1981-2010.....	14
Abbildung 4: Entwicklung alpenquerende Transit- und Binnen-/Import-/Export-Fahrten 2000-2010. ...	15
Abbildung 5: Entwicklung Gefahrguttransporte im alpenquerenden Strassengüterverkehr 2000-2010.....	16
Abbildung 6: Entwicklung der durchschnittlichen Ladungsgewichte 2001-2010	17
Abbildung 7: Entwicklung alpenquerender Schienengüterverkehr 2000-2010 in Mio. Netto-netto Tonnen.....	18
Abbildung 8: Entwicklung alpenquerender Schienengüterverkehr 2000-2010 nach Binnen-/Import-/Export- und Transitverkehr.	19
Abbildung 9: Transportierte Gütermengen über die Schweizer Alpenübergänge 1984-2010 in Mio. Netto-netto-Tonnen.....	21
Abbildung 10: Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz 1984-2010 in %.	22
Abbildung 11: Alpenquerender Güterverkehr 1980-2010 im sog. inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus (F) und Brenner (A).	23
Abbildung 12: Prognose Entwicklung alpenquerender Strassengüterverkehr für das Jahr 2011.	25
Abbildung 13: Prognose Entwicklung alpenquerender Schienengüterverkehr für das Jahr 2011.....	26
Abbildung 14: Prognose Entwicklung Modalsplit für das Jahr 2011.	27
Abbildung 15: Verkehrsentwicklung im alten und neuen Verkehrsregime: Quelle: Ecoplan/Infras 2011, eigene Berechnungen.....	28
Abbildung 16: Entwicklung des realen Brutto-Inlandprodukts 2006-2011. Dargestellt sind die Veränderungen in % gegenüber dem Vorjahr.....	30
Abbildung 17: Änderungsraten des wertmässigen Aussenhandelsvolumens 2006-2010.....	31
Abbildung 18: Entwicklung Wechselkurs CHF/EUR.	32
Abbildung 19: Produzentenpreisindex Güterverkehr BFS. April 2008=100.....	33
Abbildung 20: Produzentenpreisindex Schienengüterverkehr BFS. April 2008=100.	33
Abbildung 21: Erzeugerpreisindex Güterverkehr. Zur besseren Vergleichbarkeit mit dem Schweizer Index (Indexstand April 2008=100) wurde der Index auf das 2. Quartal 2008 skaliert (Originalindex DESTATIS 2006=100).	34
Abbildung 22: Dieselpreisentwicklung in Europa 2008-2011 umgerechnet in Schweizer Franken auf Basis des aktuellen Monatsmittelkurses.....	36
Abbildung 23: Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr sowie an den NO ₂ -Immissionen in Erstfeld 2009.....	42
Abbildung 24: NO ₂ -Immissionsentwicklung 2003 – 2010. Die gepunktete Linie zeigt den Immissionsgrenzwert gemäss LRV (30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).....	43
Abbildung 25: PM ₁₀ -Immissionsentwicklung 2003–2010. Die gepunktete Linie zeigt den Immissionsgrenzwert gemäss LRV (30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).	43
Abbildung 26: Lärmpegel entlang der A2 und A13 2004-2010.	44
Abbildung 27: Lärmanteil des schweren Güterverkehrs.	45

Abbildung 28: Lärmemissionen Steinen (Gotthard-Achse) und Wichtrach (Lötschberg-Achse) 2003-2010.....	46
Abbildung 29: Entwicklung der Lärmemissionen von Personen- und Güterzügen an der Station Steinen (SZ) zwischen 2003 und 2010.....	47
Abbildung 30: Betroffenheit durch Eisenbahn- und Autobahnlärm auf dem Abschnitt zwischen Erstfeld und Bellinzona.	48
Abbildung 31: CO ₂ -Emissionen eines Sattelzugs >34-40t EURO 5 (SCR) in Abhängigkeit von Steigung und Auslastung des Fahrzeugs auf der Autobahn. Quelle: HBEFA 3.1.	52
Abbildung 32: Auswirkungen der bisherigen Verlagerungspolitik auf die Emissionen des Strassenverkehrs im Jahr 2010. <i>Bemerkungen:</i> Emissionen Luftschadstoffe NO _x und PM10 in Tonnen, Emissionen CO ₂ in 1'000 Tonnen.	53
Abbildung 33: Entwicklung der Anzahl alpenquerender Sendungen 2002-2010.....	68
Abbildung 34: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden Verkehr 2008-2010. Quelle: Ergebnisse der kontinuierlichen Erhebung bei den KV-Operateuren (quartalsweise, relationspezifische Erhebung).	73
Abbildung 35: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard-Achse 2009 - 2010. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Chiasso/Luino).....	83
Abbildung 36: Kapazitätsauslastung auf der Lötschberg/Simplon-Achse 2009 - 2010. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Domodossola).....	83
Abbildung 37: Kapazitätsauslastung an Spitzentagen (Donnerstags) auf der Gotthard-Achse 2009 - 2010. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Chiasso/Luino).....	84
Abbildung 38: Kapazitätsauslastung an Spitzentagen (Donnerstags) auf der Lötschberg-Simplon-Achse 2009 - 2010. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d.h. Basel – Domodossola).....	85
Abbildung 39: Produktivitäts- und Kosteneffekte der Inbetriebnahme von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel	111

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Anzahl alpenquereder Fahrten durch die Schweiz pro Alpenübergang.....	12
Tabelle 2: Anteile der Alpenübergänge im alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse.....	12
Tabelle 3: Anteile der Transit- sowie Binnen-/Import-/Export-Fahrten im alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse.....	15
Tabelle 5: Anteile des Binnen-/Import-/Export- und Transitverkehrs am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz 2000-2010.....	20
Tabelle 6: Achsenvergleich des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Werte in Mio. Netto-netto-Tonnen.....	20
Tabelle 7: Transportierte Gütermengen über die Schweizer Alpenübergänge in Mio. Netto-netto-Tonnen.....	21
Tabelle 8: Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr 2000 -2010.....	22
Tabelle 9: Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs auf Strasse und Schiene im 1. Semester 2011.....	24
Tabelle 10: Fahrleistungen im alpenquerenden Strassengüterverkehr, Abschätzung auf Basis der Fahrtenzahlen 2010 und Durchschnittsdistanzen im alpenquerenden Verkehr der Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr 2009.....	51
Tabelle 11: Übersicht Verlagerungsinstrumente und -massnahmen.....	54
Tabelle 12: Aktuell gültige LSVA-Sätze gem. Anpassung LSVA vom 1. Januar 2008.....	58
Tabelle 13: Marktanteile im alpenquerenden Güterverkehr in % (Anteile an Netto-netto-Tonnen).....	62
Tabelle 14: Bundesmittel für Verlagerungsmassnahmen 2009-2011.....	65
Tabelle 15: Finanzplan Abgeltungen KV 2011-2015.....	66
Tabelle 16: Maximale Abgeltungssätze in Euro je Sendung und je Zug nach Abgeltungsregionen 2008-2011.....	67
Tabelle 17: Terminalkapazitäten der im Ausland vom Bund mitfinanzierten Terminals (Stand 2010). 75	
Tabelle 18: Terminalkapazitäten in der Schweiz der vom Bund mitfinanzierten Terminals (Stand 2009/2010).....	76
Tabelle 19: Vergleichsrechnung Trassenpreissystem 2012-2013.....	81
Tabelle 20: Übersicht über die Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen im alpenquerenden Güterverkehr (von Grenze zu Grenze).....	82
Tabelle 21: Maut pro Kilometer für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen. PF=Partikelfilter.....	104
Tabelle 22: Maut pro Kilometer für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit 4 oder mehr Achsen. PF=Partikelfilter.....	104
Tabelle 23: Mauttarife auf Autobahnen und Schnellstrassen in (Stand 1.1.2011).....	104
Tabelle 24: Mauttarife am Brenner (Stand 1.1.2011).....	105
Tabelle 25: Tunnelgebühren am Mont Blanc und Fréjus Tunnel. Stand: 1.1.2010.....	106
Tabelle 26: Vergleich .Rahmenbedingungen zur LSVA in der Bundesverfassung/SVAG sowie bilateralem Landverkehrsabkommen.....	123
Tabelle 27: alpenquerende Relationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV), Stand Februar 2011.....	143
Tabelle 28: alpenquerende Relationen im begleiteten kombinierten Verkehr (Rola), Stand Februar 2011.....	143

Liste der bestellten Relationen im alpenquerenden Güterverkehr 2011

Verzeichnis der Operateure im alpenquerenden kombinierten Verkehr (KV), mit welchen der Bund für 2011 eine Vereinbarung über die Bestellung und Abgeltung von Zügen und Sendungen abgeschlossen hat.

Operator:	Rel-Nr:	Relation:	Züge SOLL:	Sendungen SOLL
ACTS AG	259	Hüntwangen - Lugano Vedeggio	415	6'225
Ambrogio Trasporti SpA	95	Muizen - Gallarate	660	21'780
Ambrogio Trasporti SpA	18	Neuss - Gallarate	467	15'411
Hangartner Terminal AG	64	Basel Weil - Domodossola II	482	11'350
Hangartner Terminal AG	102	Karlsruhe - Domodossola II	480	12'930
Hangartner Terminal AG	101	Rostock - Domodossola II	482	8'940
Hupac Intermodal SA	41	Aarau - Stabio	666	12'889
Hupac Intermodal SA	33	Antwerpen (Basel) - Busto	1'534	54'109
Hupac Intermodal SA	29	Basel W./Aarau/Birrfeld - Busto	512	14'444
Hupac Intermodal SA	172	Basel/Aarau - Chiasso/Stabio	594	14'493
Hupac Intermodal SA	27	Duisburg - Busto	482	14'790
Hupac Intermodal SA	96	Duisburg - Novara	250	3'732
Hupac Intermodal SA	173	Genk - Busto	438	13'621
Hupac Intermodal SA	26	Hamburg / Hannover - Busto	622	18'664
Hupac Intermodal SA	14	Köln - Busto	1'866	61'132
Hupac Intermodal SA	204	Lübeck - Novara	298	5'462
Hupac Intermodal SA	23	Mannheim / Ludwigshafen - Busto	2'164	72'114
Hupac Intermodal SA	31	Rotterdam RSC - Novara	2'358	76'059
Hupac Intermodal SA	332	Singen - Busto	494	10'586
Hupac Intermodal SA	25	Singen - Milano	1'534	42'281
Hupac Intermodal SA	28	Taulov - Busto	1'010	30'909
Hupac Intermodal SA	69	Zeebrugge - Desio	584	16'023
Kombiverkehr	342	Bremen - Novara	218	5'886
Kombiverkehr	276	Wuppertal - Piacenza	440	11'440
LKW Walter	284	Genk - Novara	566	16'414
LKW Walter	351	Köln Niehl - Novara	210	6'090
LKW Walter	320	Kornwestheim - Novara	160	4'640
railCare AG	158	Weil - Bodio/Cadenazzo	198	3'761
TX Logistik AG	238	Herne - Melzo	518	15'540
Bulkhaul LTD	323	Zeebrugge/Muizen - Melzo	198	7'920
Cemat SpA	339	Bazancourt - Jesi	96	3'090
Cemat SpA	338	Bazancourt - Lugo	26	858
Cemat SpA	224	Bettembourg - Lodi	148	4'331
Cemat SpA	350	Mannheim - Milano Segrate	256	8'192
Cemat SpA	303	Paris Gennevilliers - Novara	468	14'976
Cemat SpA	294	Zeebrugge/Ostende - Milano Segrate	276	8'004
DB Schenker	299	Hams Hall - Novara	292	8'078
DB Schenker	335	Hams Hall - Padova	168	4'704
DFDS Logistics	357	Hams Hall - Novara	236	6'372
ERS Railways B.V.	61	Rotterdam RSC - Padova	364	10'919
ERS Railways B.V.	60	Rotterdam RSC - Melzo	1'056	31'682
ERS Railways B.V.	329	Venlo - Melzo	436	13'082

Operator:	Rel-Nr:	Relation:	Züge SOLL:	Sendungen SOLL
Ewals Cargo Care N.V.	243	Antwerpen/Meerhout - Novara	480	16'320
Ewals Cargo Care N.V.	237	Duisburg - Domodossola/Novara	280	9'520
Ewals Cargo Care N.V.	142	Genk - Novara	702	24'480
G.T.S. S.p.A. General Transport Service	353	Rotterdam RSC - Bologna	305	10'065
G.T.S. S.p.A. General Transport Service	302	Valenton - Piacenza	288	9'504
G.T.S. S.p.A. General Transport Service	336	Zeebrugge - Bologna	305	10'065
G.T.S. S.p.A. General Transport Service	208	Zeebrugge - Piacenza	506	16'698
Inter Ferry Boats nv	288	Antwerpen - Novara	360	11'520
Inter Ferry Boats nv	290	Charleroi - Tavazzano	90	3'600
Inter Ferry Boats nv	341	Dourges - Milano Segrate	180	4'896
Inter Ferry Boats nv	291	Genk/Antwerpen - Novara	352	10'560
Inter Ferry Boats nv	293	Liège - Milano	360	13'680
Inter Ferry Boats nv	280	Ronet - Milano	360	11'373
Inter Ferry Boats nv	279	Ronet - Torino	270	7'020
Inter Ferry Boats nv	358	Zeebrugge – Milano (P400; via D)	484	18'392
Inter Ferry Boats nv	282	Zeebrugge - Milano Segrate (via F)	270	8'370
Inter Ferry Boats nv	283	Zeebrugge - Novara	270	9'180
Italcontainer	334	Bönen - Pomezia	294	7'476
Italcontainer	354	Widnes - Pomezia	196	4'680
Nordossola	337	Köln - Domodossola	490	12'485
P&O Ferrymasters LTD	298	Muizen - Novara/Brindisi	286	9'724
Shuttlewise BV	240	Rotterdam/Venlo - Mortara	416	14'284
TTS Belgium S.A.	333	Liège - Piacenza	256	7'680
Total			32'522	975'495

Tabelle 27: alpenquerende Relationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV), Stand Februar 2011.

Operator:	Rel-Nr:	Relation:	Züge SOLL:	Sendungen SOLL
RAlpin AG	78	Freiburg i.Br. - Novara	5'588	91'769
RAlpin AG	83	Basel - Lugano Veduggio	484	10'523
Total			6'072	102'292

Tabelle 28: alpenquerende Relationen im begleiteten kombinierten Verkehr (Rola), Stand Februar 2011.