

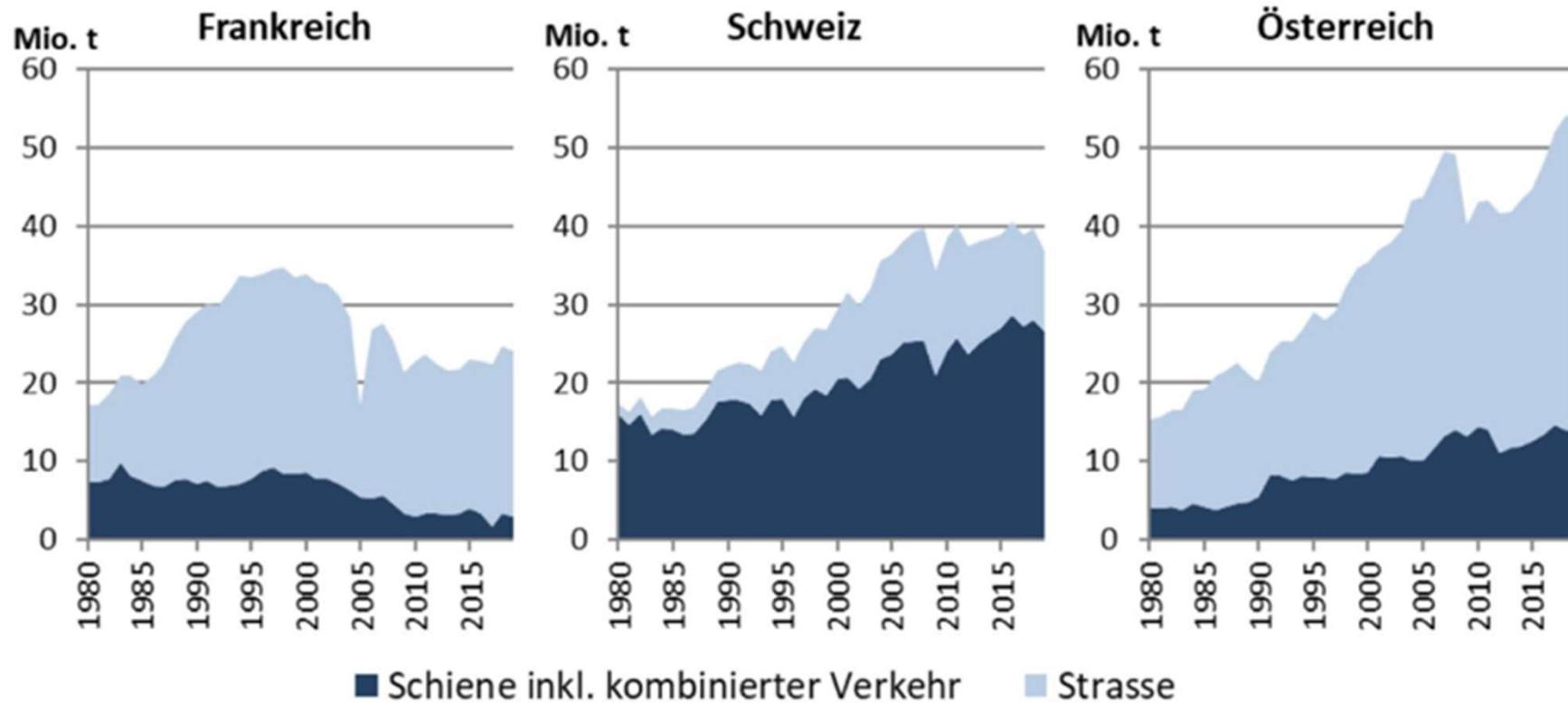
Verkehrsverlagerung auf Schweizer Art

Kurt Metz

Kommunikationsberater für Mobilität und Logistik – Luzern



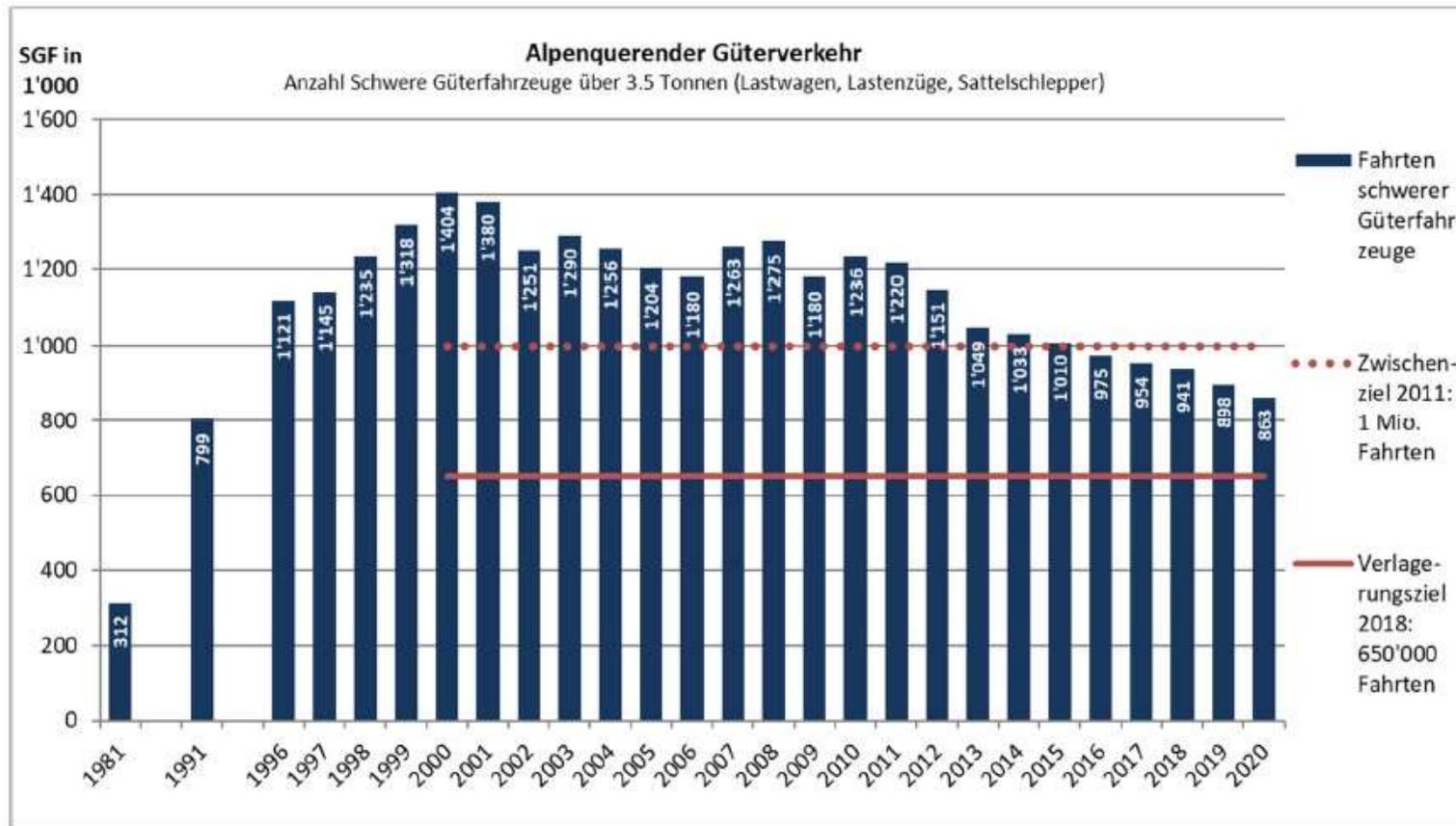
Aufgabenstellung



In zehn Etappen zum Erfolg

- 1962 Nacht- und Sonntagsfahrverbot
- 1992 Volksabstimmung für die Neuen Alpentransversalen NEAT
- 1994 Volksabstimmung für die Alpeninitiative
- 2001 Einführung Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA
- In Betrieb: Lötschberg (2007), Gotthard (2016), Ceneri & 4-Meter Korridor (2020)
- Laufend: Finanzierung von Infrastruktur im Ausland
- Laufend: Flankierende Massnahmen in Investitionen und Betrieb
- Laufend: Betrieb von Schwerverkehrskontrollzentren
- Laufend: Konsequentes Monitoring
- Laufend: Lobbying

Erfolg der Schweizer Verkehrsverlagerung



Kurt Metz: Verkehrsverlagerung auf Schweizer Art

Nacht- und Sonntagsfahrverbot



- Das Nachtfahrverbot findet von 22 Uhr bis 5 Uhr Anwendung.
- Das Sonntagsfahrverbot gilt an allen Sonntagen und an Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, Weihnachten und Stephanstag.
- Das Sonntags- und Nachtfahrverbot betrifft alle Motorfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, Sattelmotorfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtzugsgewicht von mehr als 5 Tonnen und Fahrzeuge, die einen Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen mitführen.

Das Stimmvolk entscheidet

- Am 27. September 1992 nahmen die Schweizer Stimmberechtigten die **NEAT-Vorlage** (Neue Alpen-Transversale) mit 64 Prozent Ja-Stimmen an. Damit gaben sie dem Neubau der Strecke Arth-Goldau-Lugano mit den Basistunnels Gotthard und Monte Ceneri sowie der Linie Frutigen-Rhonetal durch den Lötschberg grünes Licht.
- Am 20. Februar 1994 stimmte das Stimmvolk der «Eidgenössischen Volksinitiative zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr,» der **Alpeninitiative** zu. 52% der Stimmenden und 19 von 26 Ständen sagten ja zum Volksbegehren. Seither verlangt der **Alpenschutzartikel** in der Schweizer Bundesverfassung, dass das Alpengebiet vor dem Transitverkehr zu schützen ist.

LSVA: Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Seit dem **1. Januar 2001** wird in der Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhoben aufgrund einer Volksabstimmung im Jahr 1998.

Mit dem Systemwechsel zu einer leistungsabhängigen Abgabe wurde insbesondere angestrebt:

- das Wachstum des Strassenschwerverkehrs zu begrenzen
- die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern
- die Umwelt zu entlasten.

Die LSVA gilt für schwere Güterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und bemisst sich nach drei Kriterien:

- der Zahl der auf dem Gebiet der Schweiz zurückgelegten Kilometer
- dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges
- den Emissionen des Fahrzeuges

3 Basistunnels & der 4-Meter Korridor

Der **Lötschberg-Basistunnel** ist 34,6 Kilometer lang, unterquert auf rund 800 Meter Höhe über Meer die nördliche Alpenkette und nahm am 16. Juni 2007 den Betrieb auf.

Der **Gotthard-Basistunnel** misst 57 Kilometer. Der Scheitelpunkt liegt auf 549 Meter. Er nahm den Betrieb im Herbst 2016 auf.

Der **Ceneri-Basistunnel** ist 22,6 Kilometer lang, sein höchster Punkt liegt auf 329 Meter. Er ist seit Herbst 2020 in Betrieb.

Auf dem durchgehenden **4-Meter Korridor Basel - Chiasso** und der Zweigstrecke von Bellinzona nach Luino verkehren seit Ende 2020 UKV-Züge mit dem Profil P400.



Finanzierung von Infrastruktur im Ausland

Einige Beispiele:

- 1990: 60 Mio. CHF für den Bau des **Monte-Olimpino-II-Bahntunnels** für die Umfahrung der norditalienische Stadt Como durch Güterzüge
- 2020: 120 Mio. CHF für den Ausbau der **Luino-Linie** zum 4-Meter-Korridor
- 2028: 148 Mio. CHF für den Ausbau der **Strecke südlich des Simplon** für 4-Meter-Ladungen zu den Terminals im Norden von Mailand
- Aktuell: Es laufen Verhandlungen mit Frankreich zur Aufwertung des **linksrheinischen Güterverkehrskorridors Wörth-Strasbourg** mit Co-Finanzierung durch die Schweiz
- Co-Finanzierung von **Terminals** wie Busto Arsizio Gallarate: 100 Mio. CHF



Wirkung: Im Jahr 2020 wurden 1'050'000 TEU auf den vom Bund mitfinanzierten Terminals umgeschlagen.

Flankierende Massnahmen I

Die Bahnreform von 1999 war Basis für die Marktöffnung:
 Mehr Wettbewerb → besseres Angebot → tiefere Preise
 → **Positiver Verlagerungseffekt**

Marktanteile in % an Netto- netto-Tonnen	2019			2020			Veränderung (in %-Punkten) Total 2019 - 2020
	Gotthard	Simplon	Total	Gotthard	Simplon	Total	
SBB Cargo Int.	46.7%	30.1%	39.5%	50.4%	31.4%	43.0%	+3.5%
BLS Cargo	8.3%	54.1%	28.1%	10.9%	56.4%	28.6%	+0.5%
SBB Cargo	37.8%	5.2%	23.6%	33.1%	3.1%	21.4%	-2.2%
DB Cargo	1.2%	10.6%	5.3%	1.6%	8.6%	4.3%	-1.0%
TX Logistik	4.4%	0.0%	2.5%	2.3%	0.0%	1.4%	-1.1%
Railcare	1.5%	0.0%	0.9%	1.5%	0.0%	0.9%	+0.0%
Andere	0.2%	0.1%	0.1%	0.3%	0.5%	0.4%	+0.2%

Tabelle 12: Marktanteile der wichtigsten Akteure im alpenquerenden Güterverkehr in den Jahren 2019 und 2020 in % (Anteile an Netto-netto-Tonnen, Werte auf eine Nachkommastelle gerundet).

Flankierende Massnahmen II

- Betriebsabteilungen für den alpenquerenden UKV
- Förderung der Rollenden Landstrasse Rola Freiburg im Brsg.- Novara
- Investitionsbeiträge an KV-Umschlagsanlagen im In- und Ausland
- Förderung von Anschlussgleisen und Hafenanlagen



Kurt Metz: Verkehrsverlagerung auf Schweizer Art

Konsequentes Monitoring

Alle **zwei Jahre** informiert die Regierung das Parlament über den Stand der Verlagerung. Der **Verlagerungsbericht** beurteilt die Wirksamkeit der Massnahmen und enthält die **Ziele** für die nächste Zwischenperiode und das dazugehörige **Vorgehen**.

Der nächste Bericht erscheint im November 2023 für die Periode Juli 2021 – Juni 2023.

Lobbying

Die Alpen-Initiative wurde im Jahr 1989 gegründet zur Lancierung der «Alpeninitiative» zum Schutz des Alpengebiets vor dem Transitverkehr.



«Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich gestalten»

Scharf beobachtete Lastwagen

Seit 2009 besteht am Fuss der Nordrampe zum Gotthard-Strassentunnel das **Schwerverkehrskontrollzentrum** Erstfeld. Im Jahr 2021 wurden:

- 139'732 LKW, Sattelschlepper, Busse und Lieferwagen kontrolliert
- 24'410 Beanstandungen ausgesprochen
- 4'650 Stilllegungen oder verwehrte Weiterfahrt verordnet

Ripshausen Gotthard Nord **seit 2009**



Neu: Gotthard Süd ab 9. Dezember 2022



Bonus-Etappe: Fuhrhalter erobern die Schiene

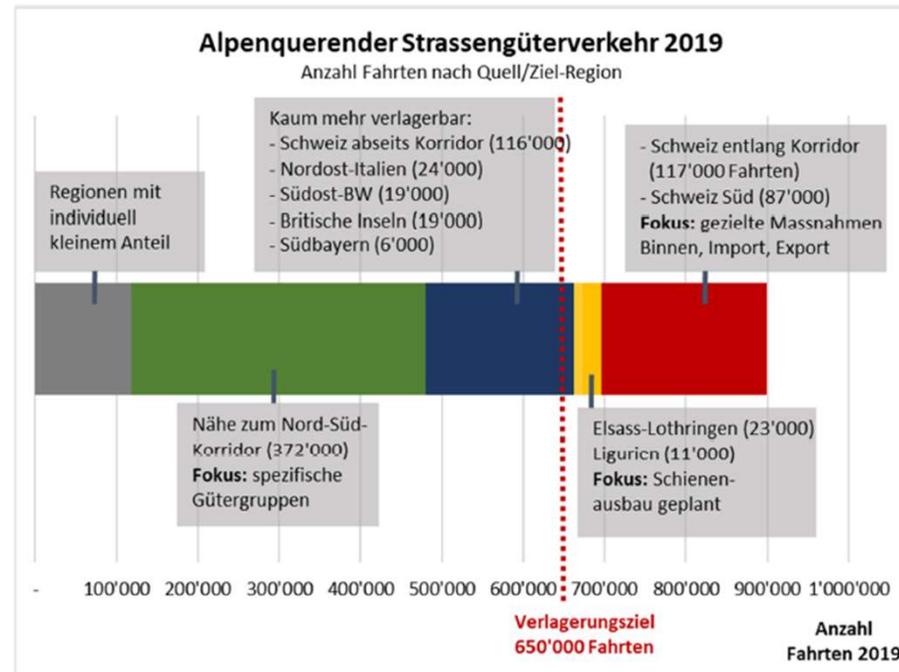
Zwanzig Schweizer Fuhrhalter bedienen sich heute der Schiene durch die Alpen. Die Bedeutendsten sind:

- **Bertschi:** Pionier auf der Gotthardachse im UKV seit 1964 / 90% aller Transporte in Europa legen mindestens eine Teilstrecke auf der Schiene zurück / eigene Terminals in der Schweiz (3) und Europa (30)
- **Camion Transport:** Fährt jede Nacht 130 Bahngüterwagen im Express-Netz der SBB. Baut aktuell im Tessin für CHF 50 Mio. ein neues Terminal mit zwei Hallengleisen für 15 Waggons: Eröffnung Sommer 2023.
- **Dreier:** Setzt 650 Wechselbrücken ein. Er verlagert täglich sechzig Behälter pro Tag auf die Bahn.
- **Galliker Transport:** 30-40 Schiebewandwagen und High-Cube Container täglich und nachts auf der Schiene.
- **Planzer:** 60% der Sendungen in Sattelaufliegern oder Wechselbrücken auf der Schiene. Für Stückgut fahren jede Nacht 250 Bahnwaggons durch die Schweiz.
- **Schöni:** Verlagert etwa 8'000 Wechselbrücken im 2022 zwischen Aarau und Busto-Arsizio. Ziel: +10% / Jahr.



Fazit und Zukunft

Der Verlagerungserfolg im alpenquerenden Verkehr basiert auf der grundlegend positiven **Einstellung** der Schweizer Stimmberechtigten, der basisdemokratischen **Legitimierung**, der pragmatischen **Umsetzung** und **Verfolgung** der Massnahmen.



Quellen und Links

- Verlagerungsbericht des Bundesamts für Verkehr für den Zeitraum 2019-21: <https://bit.ly/3VdExUf>
- Verlagerungsgesetz und Flankierende Massnahmen: <https://bit.ly/3TV2sXD>
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA: <https://bit.ly/3ERrPFz>
- Alpen-Initiative: www.alpeninitiative.ch
- Schwerverkehrskontrollzentren: <https://bit.ly/3gr91DG>
- Hupac Intermodal: <https://www.hupac.com/>
- Fuhrhalter erobern die Schiene, Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2022, Universität St. Gallen, Oktober 2022

Der Autor

Kurt Metz ist Kommunikationsberater und Publizist mit den Schwerpunkten Mobilität und Logistik. Er lebt nahe von Luzern.

Lizenziat der Politologie der Université de Genève.

Organisator von Informationstagen und Fachreisen weltweit zu Verkehrsthemen für Medienschaffende und Meinungsbildner.

Schweizer Korrespondent der Deutschen Verkehrs-Zeitung DVZ und von Rail Business.



.....
Kurt Metz.

Bringt Botschaften auf den Punkt.

Mobilität • Logistik • Tourismus

Kirchrain 8

CH-6016 Hellbühl LU

Telefon +41(0)79 609 58 53

mail@kurtmetz.ch www.kurtmetz.ch

