

Schweizer Politik zur Verkehrsverlagerung am Gotthard. Ein Zwischenbericht

*Internationale Konferenz
"Verkehr durch die Alpen - Monitraf"*

1. - 3. Dezember 2005 Luzern

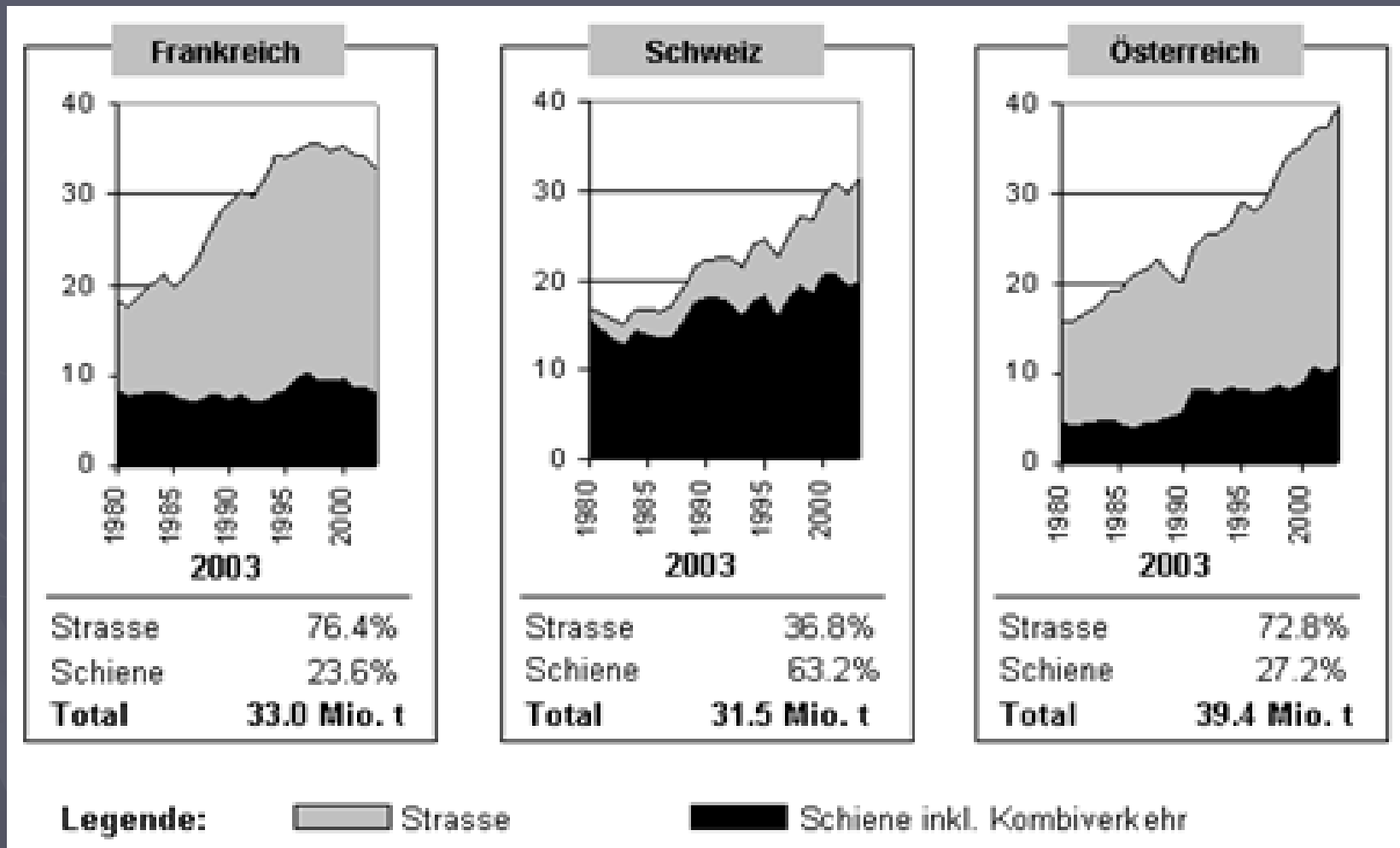


Roman Rudel
Università della Svizzera Italiana - Lugano

Einleitung

- Zentrale Rolle des alpenquerenden Güterverkehrs in der Schweizer Verkehrspolitik
- Verkehrswachstum hat zu einer starken Polarisierung und Zuspitzung der verkehrspolitischen Debatte (Alpen-initiative) geführt
- Innen- und aussenpolitischer Druck führt zu einem neuen Verkehrsregime
- Neue Verkehrspolitik ist seit der Veröffentlichung des Weissbuchs 2001 auch in Europa legitimiert und hat heute Vorbildcharakter
- Beurteilung dieser Politik zum heutigen Zeitpunkt mit beträchtlichem Risiko behaftet.

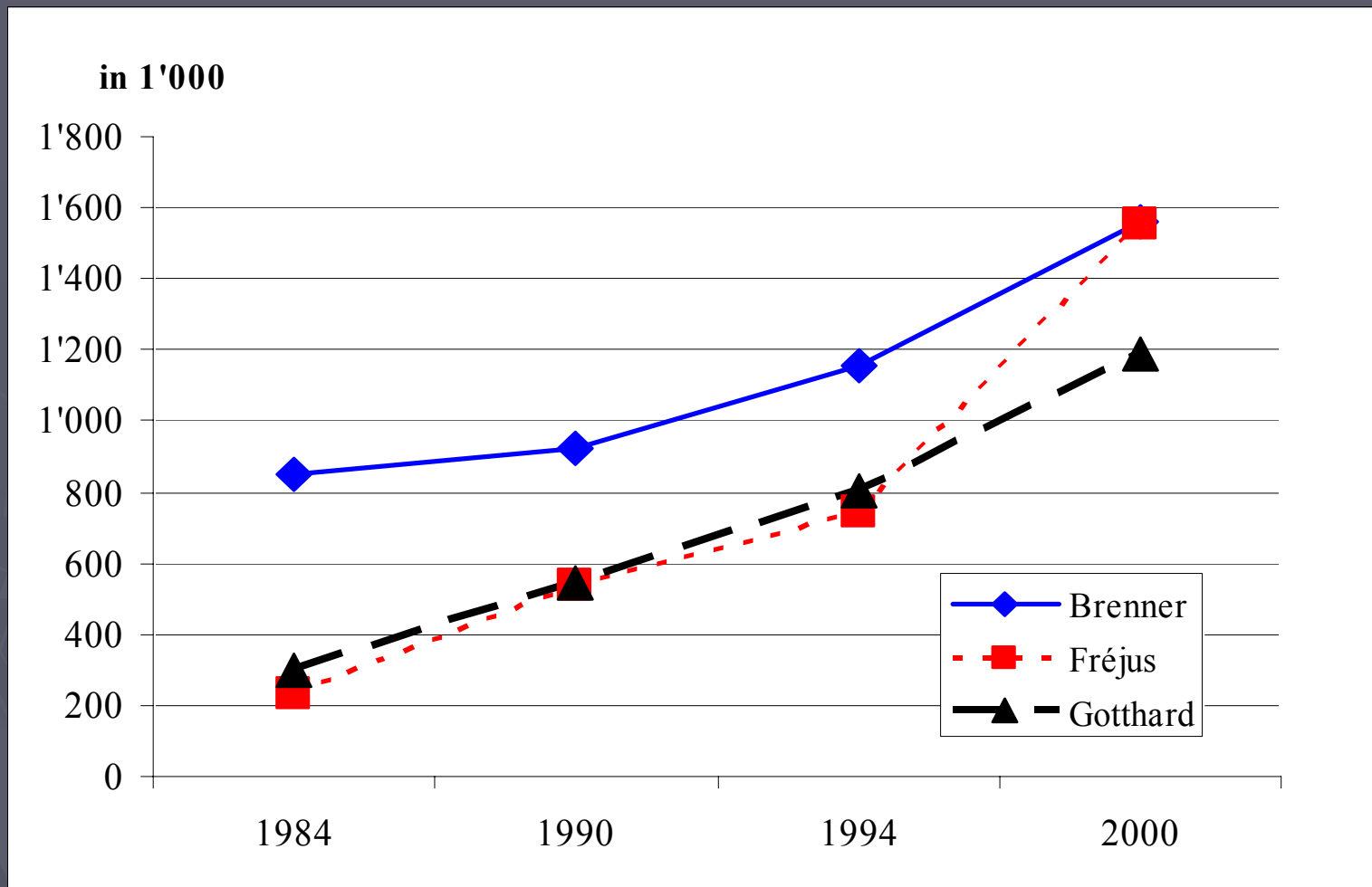
Übersicht: Güterverkehrsvolumen



Verkehrspolitik vor 2001

- Der rekordverdächtige Modalsplit wird als Indiz für den Erfolg der Schweizer Verkehrspolitik gewertet
- Der Modalsplit ist auch in Zukunft haltbar und die Sonderstellung im Alpengüterverkehr gesichert
- Er hat ein "mechanisches" Verständnis der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene gefördert (Preisdifferential zwischen entscheidet für die Wahl des Verkehrsträgers)
- Eine differenziertere Betrachtung ist notwendig, um die Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsverlagerung abzuschätzen.

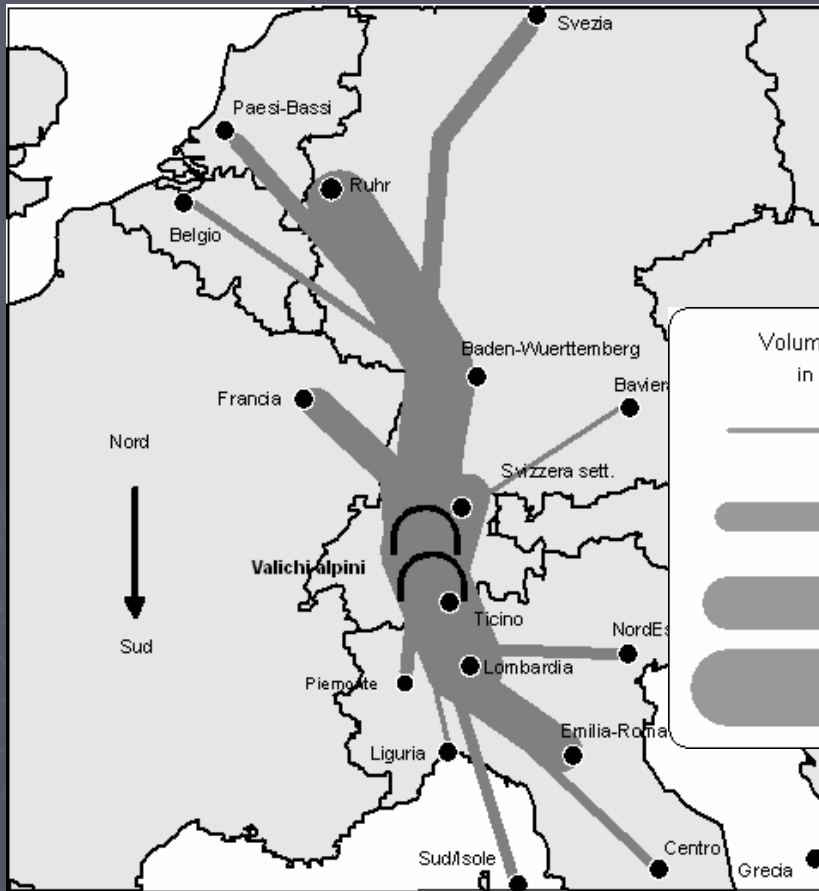
Entwicklung des Strassenschwerverkehrs in den Alpen



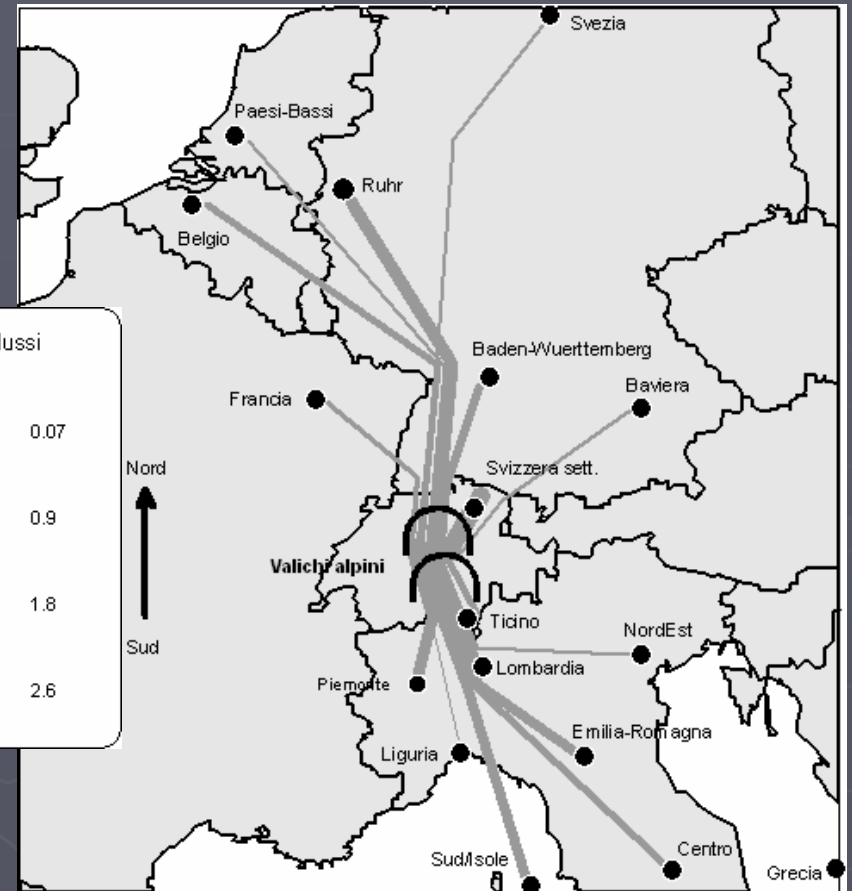
Quelle: Alpinfo, ARE, Bern 2005

Entwicklung des Schienenverkehrs

Nord - Süd



Süd - Nord

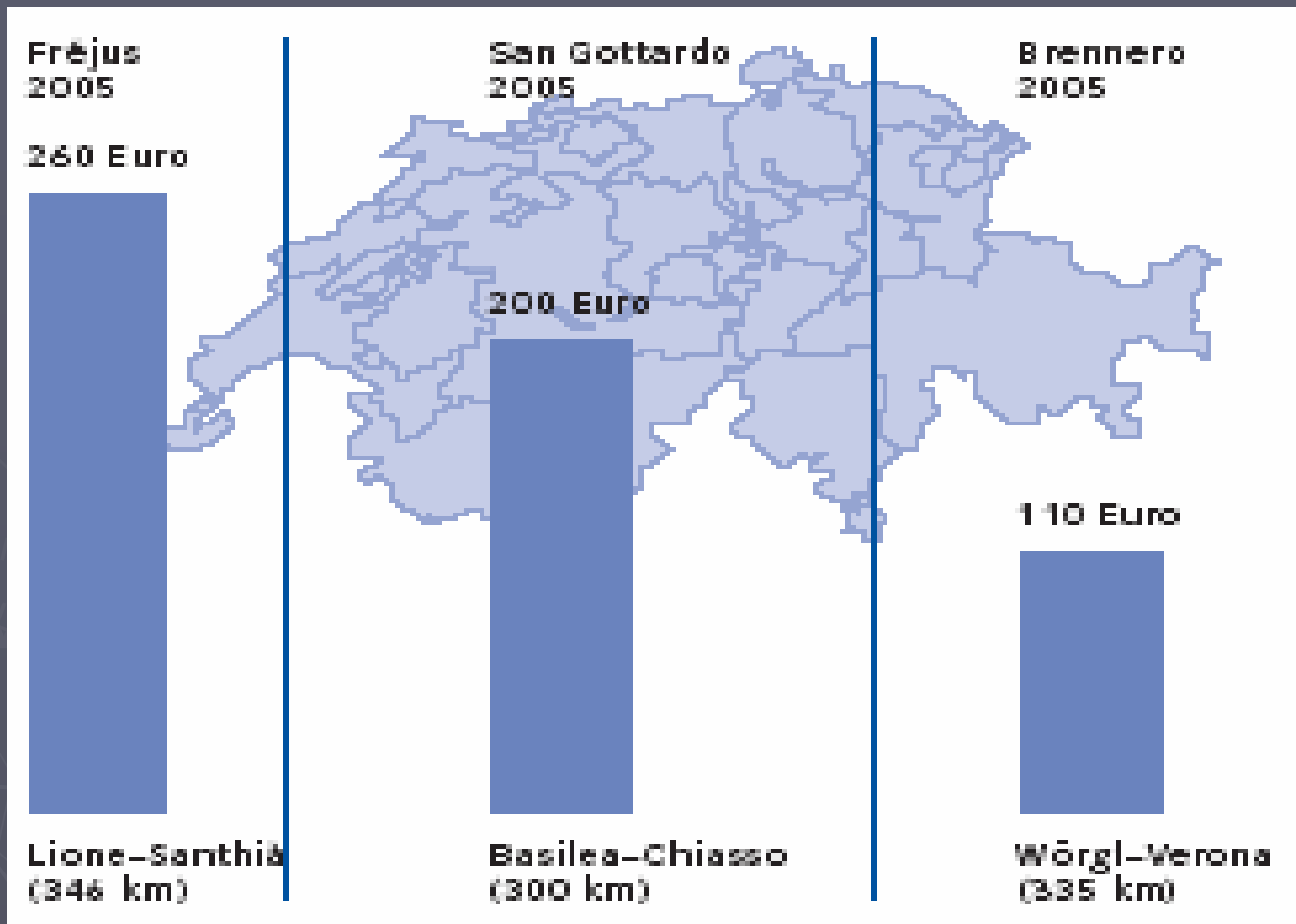


Quelle: AQGV, ARE, Bern 1999, Darstellug IRE

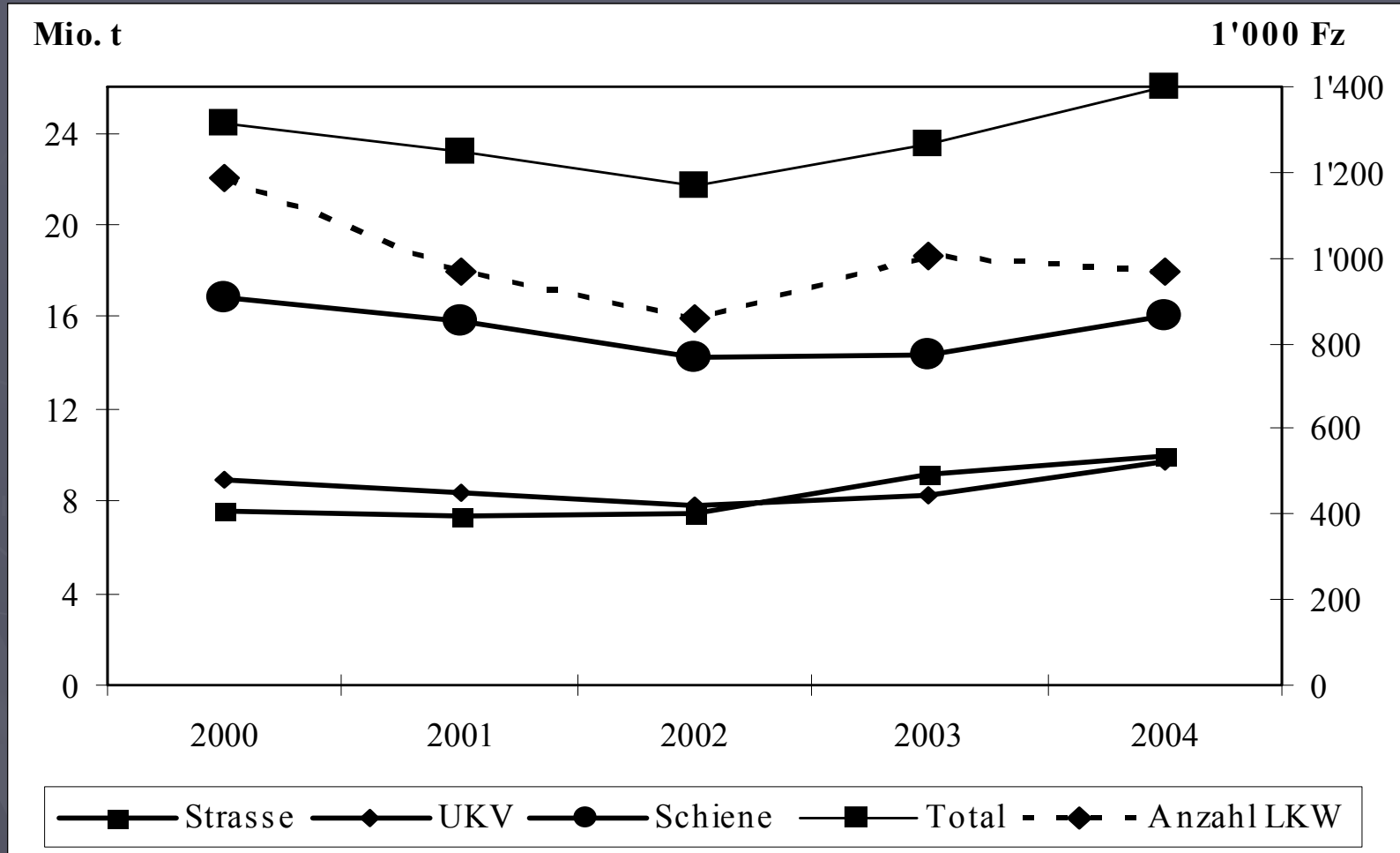
Elemente des neuen Verkehrsregime

- ▶ Ersatz der Pauschalsteuer für den Schwerverkehr durch die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe:
 - 2.88 cts/tkm per EURO 0 e 1
 - 2.52 cts/tkm per EURO 2
 - 2.15 cts/tkm per EURO 3, 4 e 5
- ▶ Sukzessive Aufhebung der 28 Tonnenlimite
- ▶ Bau der Neuen Eisenbahnalpentransversalen
- ▶ Verlagerungsgesetz und flankierende Massnahmen
- ▶ Beibehaltung des Nachtfahrverbotes (22.00 - 05.00)

Vergleich der Transitpreise



Entwicklung auf der Gotthardachse



Quelle: Alpinfo, ARE, Bern 2005

Bewertung der neuen Verlagerungspolitik

- ▶ Rückgang und Stabilsierung der Zahl der schweren Strassengüterfahrzeuge
- ▶ Beibehaltung des Modalsplits
- ▶ Starke Zunahme des Gütervolumens auf der Strasse (Auslastungsgrad gleicht sich an)
- ▶ Rückgang des Wagenladungs- und Ganzzugsverkehr rasches Wachstum des unbegleiteten Kombiverkehrs

Zahlungsbereitschaft für Qualitätsmerkmale

	Transport- zeit- reduktion	Pünktlich- keits- zunahme	Schadens- verminderung
Zahlungs- bereitschaft	/Std	/ 1%	/1%
CHF	16.2	43.2	78.0
CHF/Tonne	2.2	6.7	10.8

Für eine durchschnittliche Transportsendung von 7.25 Tonne und 190 km

Quelle: IRE_RAPP/ASTRA

Schlussfolgerung und Ausblick

- ▶ Der Wechsel der Verkehrspolitik hat einen Bruch in transalpinen Güterverkehr bewirkt (Angleichung ans Ausland für den Strassenverkehr)
- ▶ Die Sonderstellung der Schiene wird dank dem Nachtfahrverbot noch aufrechterhalten
- ▶ Eine Alpentransitbörse als innovatives marktkonformes Instrument zur Erreichung der Verlagerungsziele
- ▶ Neue Wirtschaftlichkeitsüberlegungen der NEAT führen zu revidierter Rentabilitätseinschätzung (Symptom der Megaprojekte)
- ▶ Die ökologische Perspektive verlangt Einbezug des motorisierten Individualverkehrs.