

Hotel de la Paix – Lugano, 11. Mai 2012

Fabio**Regazzi**

Pragmatisch verlagern

Fabio Regazzi

Nationalrat

Mitglied der Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen

Die Verlagerungspolitik

Die wichtigsten Schritte

1992 Entscheidung des Baus der NEAT

1994 Annahme des Art. 84 der Bundesverfassung für den Alpenschutz mit 59,9% der Stimmen

1998 Annahme der LSVA mit 57,2% der Stimmen

Ziele

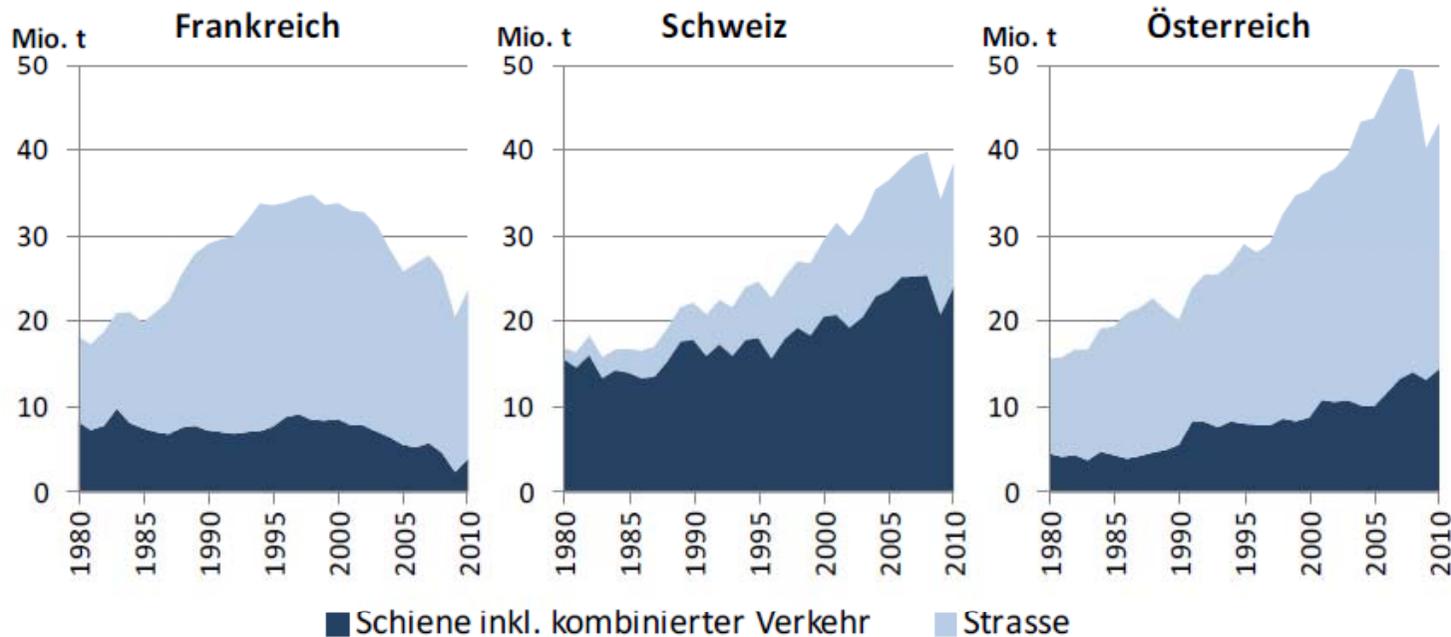
Schutz der Schweizer Alpen mittels Verlagerung der Lkws auf die Bahn

Bis 2009 Reduzierung des Lkws-Transits durch die Alpen von 1 Million auf 650'000 pro Jahr

Das Tessin hat grosses Interesse an der Verlagerungspolitik des Güterverkehrs!

Der internationale Vergleich

Schweiz seit jeher “Bahn Champion“



	2010 *		2010		2010	
Strasse	19.7 Mio. t	83.5%	14.3 Mio. t	37.4%	28.7 Mio. t	66.6%
Schiene	3.9 Mio. t	16.5%	24.0 Mio. t	62.6%	14.4 Mio. t	33.4%
Total	23.6 Mio. t		38.4 Mio. t		43.0 Mio. t	

Die Massnahmen zur Förderung der Verlagerung

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Dosierungssystem am Gotthard (nach dem Tunnelunfall in 2001)

Erhöhung der Lastwagen-Gewichtslimite von 28 auf 30 auf 40 t.
(von der EU auferlegt)

“Liberalisierung” des Bahngüterverkehrs

Subventionen für den Bahngüterverkehr, insbesondere für den KV

Die Resultate

Durch Schweizer Alpen transportierte Güter (in Mio. t.)

	Bahn		Strasse	
2000 (Basis):	20,6		8,9	
2005	23,6	+14,5%	12,8	+43,8%
2010	24,0	+16,5%	14,3	+60,7%

In den letzten 10 Jahren haben die auf der Bahn transportierten Güter um **16,5%** zugenommen, die auf der Strasse um **60,7%** (!)

Der Marktanteil der Bahn ist von **70%** auf **62,7%** gesunken

Auch die Anzahl der Lkws ist nicht gesunken, sondern beträgt das Doppelte der vorgesehenen 650'000 = 1'300'000 Lkws

Bewertungen

Negativ: Die Grenzen der Verlagerungspolitik

Die Politik hat die Anforderungen der Unternehmen und der transportierten Gütertypen vernachlässigt

Die Fokussierung auf NEAT und der Mangel von Zulaufstrecken im Süden schränken das Potential ein

Positiv: Die Fortschritte des kombinierten Verkehrs

Nutzt verschiedene Verkehrsträger

Ermöglicht grössere Flexibilität

Verfügt auch in Zukunft über Potentiale

Wie kann die Verlagerungspolitik angekurbelt werden?

Die ideologische durch eine pragmatische Herangehensweise ersetzen, um die Leistungsfähigkeit der Bahn zu nutzen

Machbare Lösungen vorziehen und optimale Rahmenbedingungen für die Transport-Operateure (Strasse und Bahn) schaffen

Rahmenbedingungen verbessern heisst:

Die Nachbarn stärker und rechtzeitig mit einbeziehen
(Verlagerungspolitik = Aussenpolitik)

In grenzüberschreitende Infrastrukturen investieren

Produktivitätssteigerungen gewährleisten

Bahnmarkt weiter liberalisieren (intern, aber vor allem europaweit)

Was plant der Bund?

Der Bundesrat macht folgenden Vorschlag (Dezember 2011):

- ☑ Realisierung und Finanzierung eines 4m-Korridors für den Güterverkehr auf der Verkehrsachse Gotthard
- ☑ Kapazitätserhöhung der Terminals südlich der Alpen (Umschlagplattformen)

Aufschub der Kostenlimite für die Förderung des Güterverkehrs durch die Alpen?

Investitionen in Infrastrukturen, die kurz- und mittelfristig Produktivitätssteigerungen ermöglichen und das Potential der NEAT ausschöpfen

Schlussfolgerung

Verlagerungspolitik – zu ideologisch

Die ersten 10 Jahre:

Strasse und Schiene sind eher komplementär als substitutiv:
Die Wirtschaft braucht effiziente Strassen und Schienen

In der Verlagerungspolitik ist erforderlich:

Eine pragmatische Herangehensweise, die Rahmenbedingungen für rasche Produktivitätszunahme gewährleistet

Besser in Infrastrukturen investieren als Subventionen verteilen

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!