



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Politik

# «Don't beggar my neighbour» Mauten, Fahrverbote und andere Regulierungsansätze für den alpenquerenden Güterverkehr

Wolf-Dieter Deuschle, Bundesamt für Verkehr  
2. DACH-Kongress Verkehr und Mobilität, 01.10.2021



# Massnahmen und Instrumente der Verlagerungspolitik

Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs  
anhand eines Strausses von Massnahmen:



Ausbau der Bahninfrastruktur



Stärkung der europäischen  
Güterverkehrskorridore



Finanzielle Anreize



Technische Neuerungen

Und der Schutz der Alpen als Saatkorn.





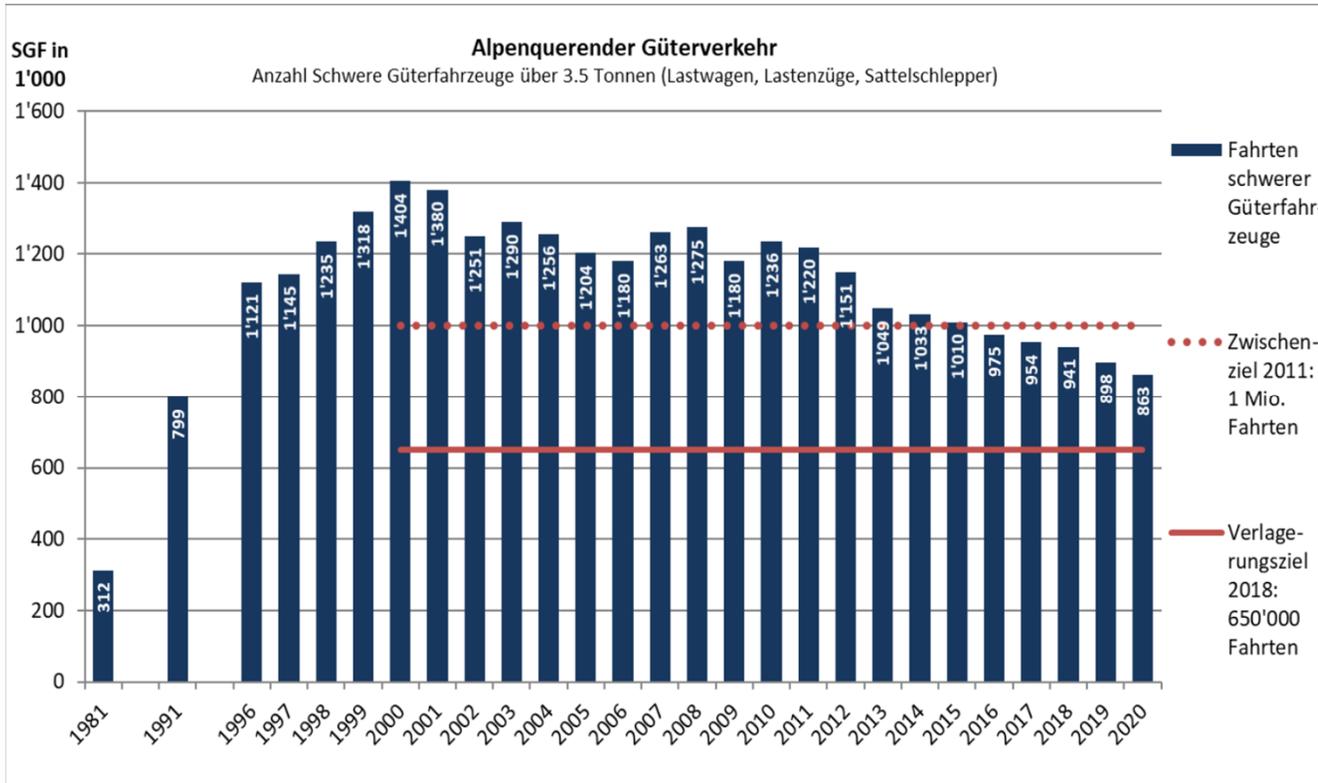
# Alpeninitiative

- Annahme der Volksinitiative durch Volk und Stände am 20.02.1994
- Schweiz als Vorbild beim Schutz der Alpen und ihrer Bewohner
- Verlagerung der alpenquerenden Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene prägt seit 27 Jahren die Schweizer Verkehrspolitik





# Kein Betteln, sondern Verlagerungspolitik



- Verlagerungsziel 2018 von 650'000 Fahrten noch nicht erreicht aber
- kontinuierlicher und teils deutlicher Rückgang der Fahrten seit 2008

Verlagerungsbericht 2021



# Ausbau der Bahninfrastruktur



## Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT

- Flachbahn durch die Alpen
- Mehr Güterzüge
  - 6 Trassen stündlich am Gotthard (2 Luino, 4 Ceneri)
  - 3 (4) Trassen stündlich am Lötschberg
- Kürzere Fahrzeiten
- Schwerere und längere Züge
- Deutliche Produktivitätsverbesserungen

## 4-Meter-Korridor

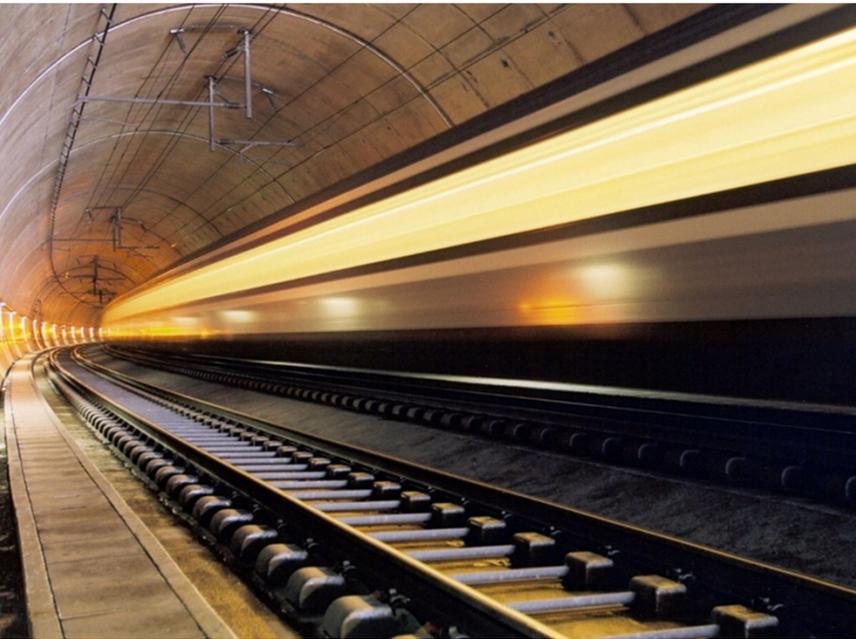
- Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4 Metern seit Dezember 2020 auch über Gotthard/Ceneri-Achse möglich.





# Ausbau der Bahninfrastruktur

## Ausbauschritte



### Schrittweiser Ausbau (STEP)

Alle 4 bis 8 Jahre per Parlamentsbeschluss

- Abgestimmt auf aktuelle Entwicklung des Bahnverkehrs und finanzielle Ressourcen

### Ausbauschritt 2035

Investitionen von 12,89 Milliarden Franken bewilligt

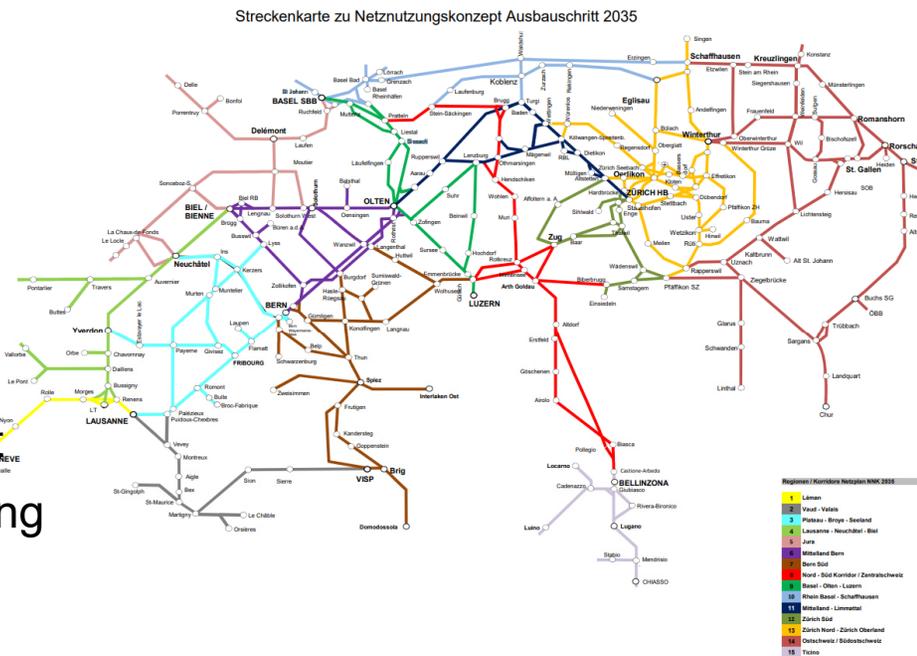
- 200 Massnahmen
  - Infrastrukturausbauten angebotsbezogen
  - Modernisierung Bahnhöfe und Güterverkehrsanlagen
  - Systematische Trassen für den Güterverkehr
  - Zusätzliche Expresstrassen Güterverkehr
- Gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsarten samt konkreter Trassenplanung



# Ausbau der Bahninfrastruktur Netznutzungskonzept und -pläne



- **Netznutzungskonzept (NNK)** und **Netznutzungspläne (NNP)** dienen dazu, die Fahrrechte (Trassen) für den Güter- und Personenverkehr auf dem schweizerischen Schienennetz gleichberechtigt zu sichern.
- NNK: legt für sämtliche Abschnitte des Schienennetzes die geplante Trassennutzung eines Ausbauschnittes für eine Modellstunde fest
- NNP: detaillierte Festlegung der Trassensicherung bezogen auf die einzelnen Fahrplanjahre (inkl. geplante Baustellen etc....)



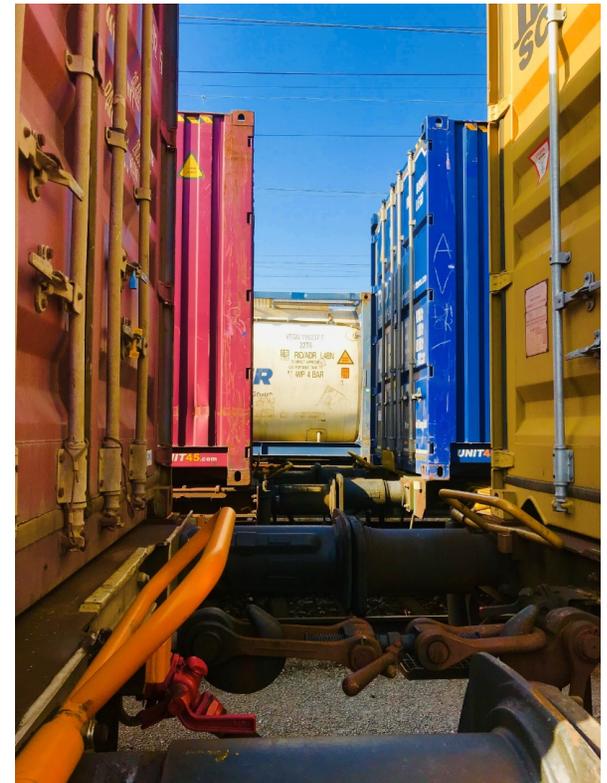


# Ausbau der Bahninfrastruktur Lärmsanierung zur Stärkung der public awareness der Bahn



## Programme zur Lärmsanierung

- Vollständige Sanierung des schweizerischen Rollmaterials im Personen- und Güterverkehr bis 2016
  - 276 Kilometer Lärmschutzwände erstellt und über 70'000 Schallschutzfenster eingebaut
  - seit 2020 ist in der Schweiz der Betrieb lärmiger Fahrzeuge mit Grauguss-Bremssohlen verboten
- Verstärkung des Schutz der Anwohner: erhöht Akzeptanz eines weiteren Bahnausbaus





# Stärkung der europäischen Güterverkehrskorridore



## Integration der NEAT in die europäischen Güterverkehrskorridore

- Modernisierung auf den Zulaufstrecken zur NEAT (740m Zuglänge, 2000t, ETCS)
- Kapazitätssicherung für den Schienengüterverkehr in den Nachbarstaaten / auf europäischer Ebene
- Vereinheitlichung der Prozesse (Trassenvergabe, operative Abläufe)
- Stärkung der Korridor-Gremien
- Koordination von Baustellen
- Entwicklung von Notfallszenarien im Ereignisfall

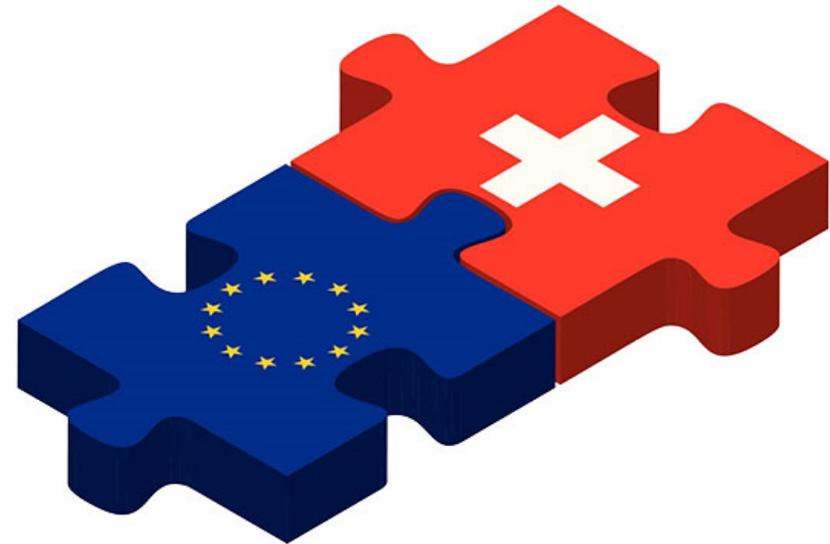


# Stärkung der europäischen Güterverkehrs-korridore



## Landverkehrsabkommen

- Absicherung der schweizerischen Verkehrspolitik im europäischen Kontext
- Bilaterale I, Abschluss 1999, in Kraft getreten 2002
- EU-seitige Anerkennung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- Nacht- und Sonntagsfahrverbot im Lastwagenverkehr
- Zulassung 40-Tonnen-Lastwagen in der CH





# Stärkung der europäischen Güterverkehrs-korridore



## Vereinbarung zur Stärkung des Bahnverkehrs zwischen Schweiz und Deutschland

- Ersetzt die bestehende «Vereinbarung von Lugano»
- Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken bleibt wesentlicher Teil der neuen Abmachung
- Darüber hinaus: Stärkung aller grenzüberschreitenden Bahnverkehre - Fern-, Regional-, Güterverkehre, Nachtzüge
- Angebots- und prozessorientierte gemeinsame Planung der Massnahmen auf allen Ebenen



# Finanzielle Anreize



## LSVA – Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

- Anlastung der externen Kosten des Schwerverkehrs
- Anpassung der LSVA per 01.07.2021 (Abklassierung der Kategorie Euro IV und Euro V von der mittleren in die teuerste LSVA-Kategorie)

Aktuell angewendete Tarife

Abgabe-kategorie	Eurokategorie	Tarif
I	Euro 0 bis 5	3.10 Rp./tkm
II	-	2.69 Rp./tkm
III	Euro 6	2.28 Rp./tkm

Berechnungsbeispiel Basel - Chiasso

Massgebendes Gewicht	40 t
Tarif nach Emission (Euro 6)	2.28 Rp./tkm
Gefahrene Kilometer	306 km
Total (40 x 2.28 x 306 = 27907)	CHF 279.07

Kein Rabatt mehr für Fahrzeuge mit Partikelfilter.

Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs nach wie vor erst bei 63%



# Finanzielle Anreize



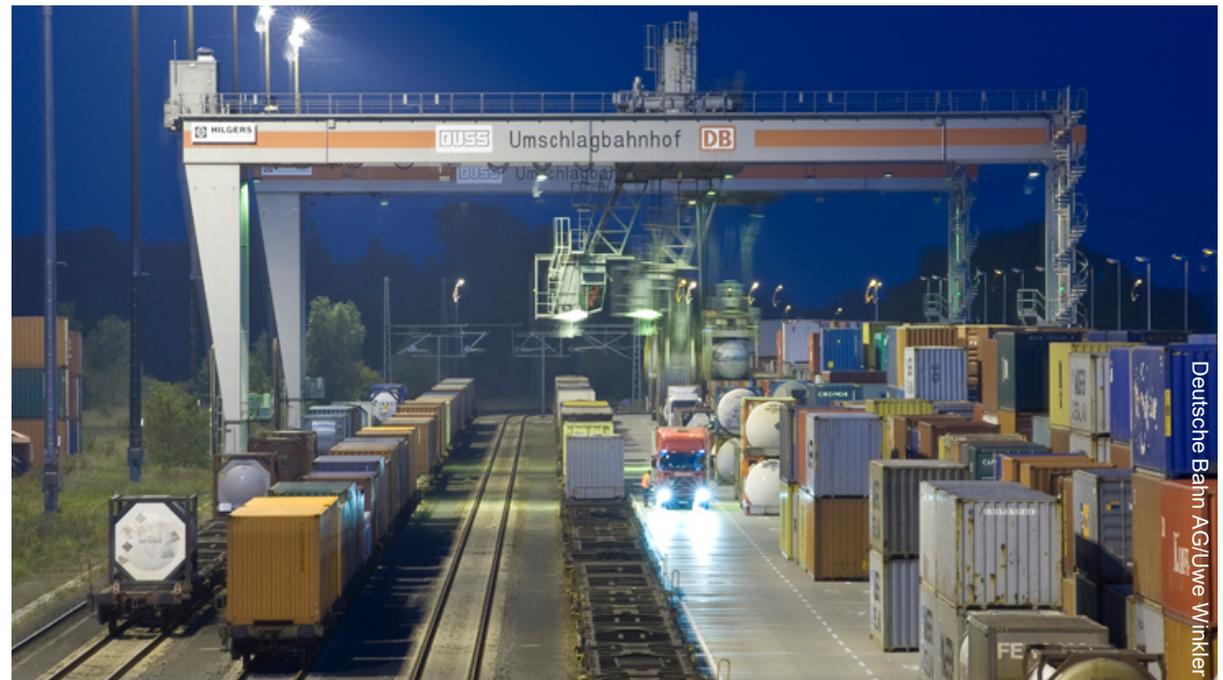
- LSVA, und zwar flächendeckend
- Marktzugang zur Europäischen Union gemäss Landverkehrsabkommen und Kabotageverbot
- Pauschale Rückerstattung der LSVA bei Vor- und Nachlauf des KV



# Finanzielle Anreize



Betriebsabteilungen und Investitionshilfen für den **unbegleiteten kombinierten Verkehr** und die **Rollende Landstrasse** unterstützen und verstärken die Verlagerung.





# Technische Neuerungen



- Finanzielle Förderung des Bundes von technischen Neuerungen im Schienengüterverkehr gestützt auf das Gütertransportgesetz
- gemeinsamen Absichtserklärung das BAV zusammen mit den Branchenverbänden
- Ziel: flächendeckende Umsetzung der technischen Neuerungen bei allen Akteuren des Schienengüterverkehrs

# Technische Neuerungen Digitale automatische Kupplung



- Migration zur «digitalen, automatischen Kupplung» (DAK)
- Projektstart Sommer 2021; Projektauftrag des BAV in enger Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, Wagenhalter und Anschliesser
- Migration zur DAK kann nur in Koordination mit den anderen europäischen Bahnen funktionieren
- Ziel: Konzept und Parlamentsvorlage zur Förderung der Migration bis Ende 2023
- Umsetzung ab 2025





## Fazit

- Bunter und erfolgreicher Strauss an Instrumenten und Massnahmen zugunsten der Verlagerung
- Reinvestition der Einnahmen: Geld bleibt im System. LSVA-Anteil ca 20% aller Kosten für die Verkehrsverlagerung.
- Bahn hat im Güterverkehr durch die Schweizer Alpen einen Marktanteil von rund 70 Prozent, Im 1. Halbjahr 2021 höchster Wert mit 74,4% erreicht.



# Finanzierungsfluss 2021



- Einlagen aus dem allgemeinen Bundeshaushalt, 2502 Mio.
- Zweckgebundene Einnahmen
  - MWST-Promille, 640 Mio.
  - Mineralölsteuer, 258 Mio.
  - 2% direkte Bundessteuer, 230 Mio.
  - Kantonsbeiträge, 528 Mio.
  - **Bundesanteil der LSVA, 999 Mio.**

2/3 an den Bund

Jährliche Einnahmen LSVA von 1.5 Mia.

1/3 an die Kantone

Total  
5.1 Mia.

Bahninfrastrukturfonds BIF



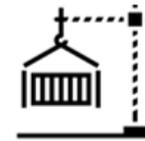
Betrieb und Unterhalt, Erneuerung und Modernisierung (Substanzerhalt) sowie weiterer Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur

Vorabverwendung zum Ausgleich der von den Kantonen getragenen ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs



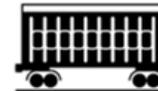
Alle Angaben in CHF

Spezialfinanzierung  
Strassenverkehr (Mineralölsteuer)  
50 Mio.



Investitionsbeiträge des Bundes an Güterverkehrsanlagen (Anschlussgleise, Umschlagsanlagen für kombinierten Verkehr)

Spezialfinanzierung  
Strassenverkehr (Mineralölsteuer)  
120 Mio.



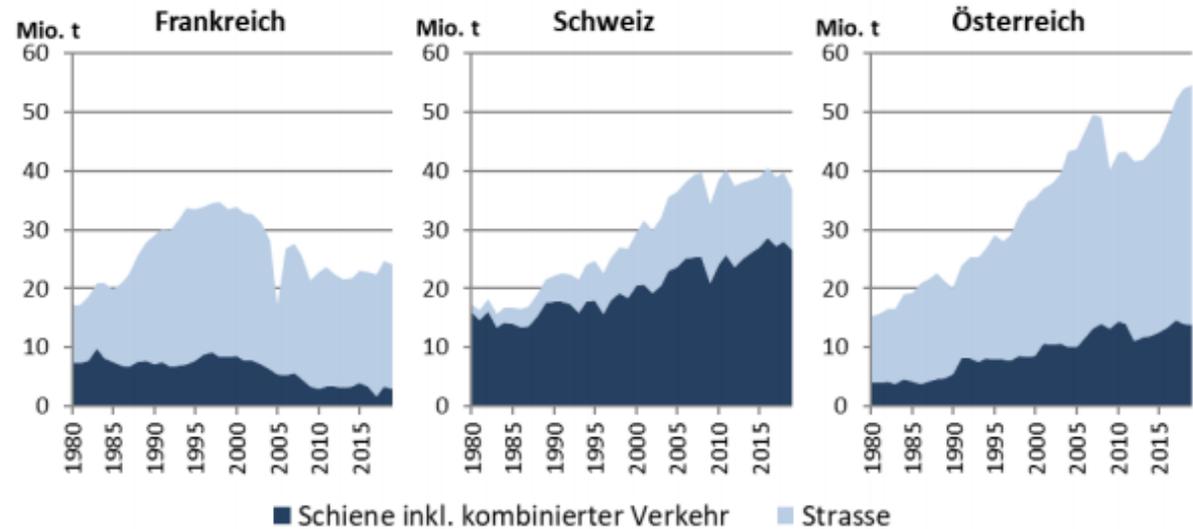
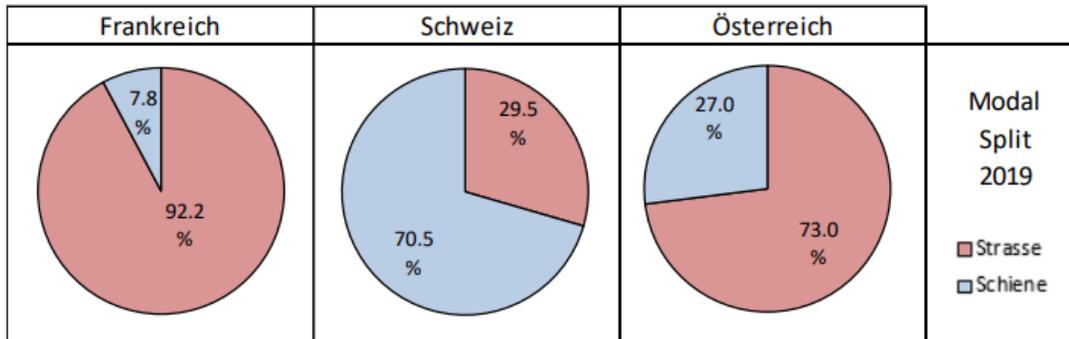
Betriebsabteilungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr

Allg. Bundesmittel  
7 Mio.



Investitionsbeiträge an technische Neuerungen

# Modalsplit Strassen- vs. Schienengüterverkehr

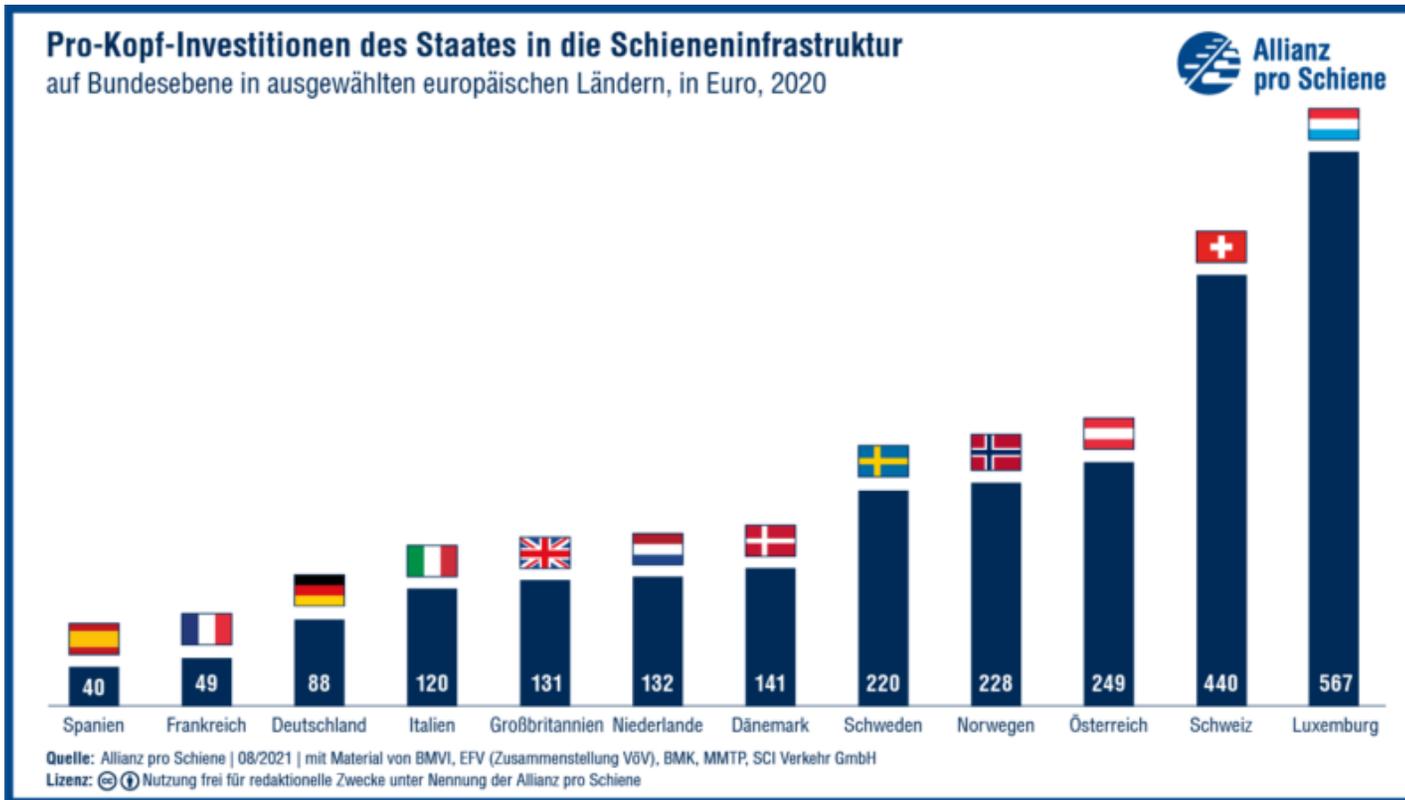


Alpenquerender Güterverkehr 1980-2019 im sog. inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus (F) und Brenner (A)

	2019		2019		2019	
Strasse	21.1 Mio. t	88.1 %	10.2 Mio. t	27.6 %	40.8 Mio. t	74.7 %
Schiene	2.9 Mio. t	11.9 %	26.6 Mio. t	72.4 %	13.8 Mio. t	25.3 %
<b>Total</b>	<b>24.0 Mio. t</b>		<b>36.8 Mio. t</b>		<b>54.5 Mio. t</b>	



# Die Bahn als Rückgrat der schweizerischen Verkehrspolitik



Wir geben mehr  
aus ...

... und schätzen  
unsere Bahn.



**Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!**

