



Verlagerungsbericht 2019

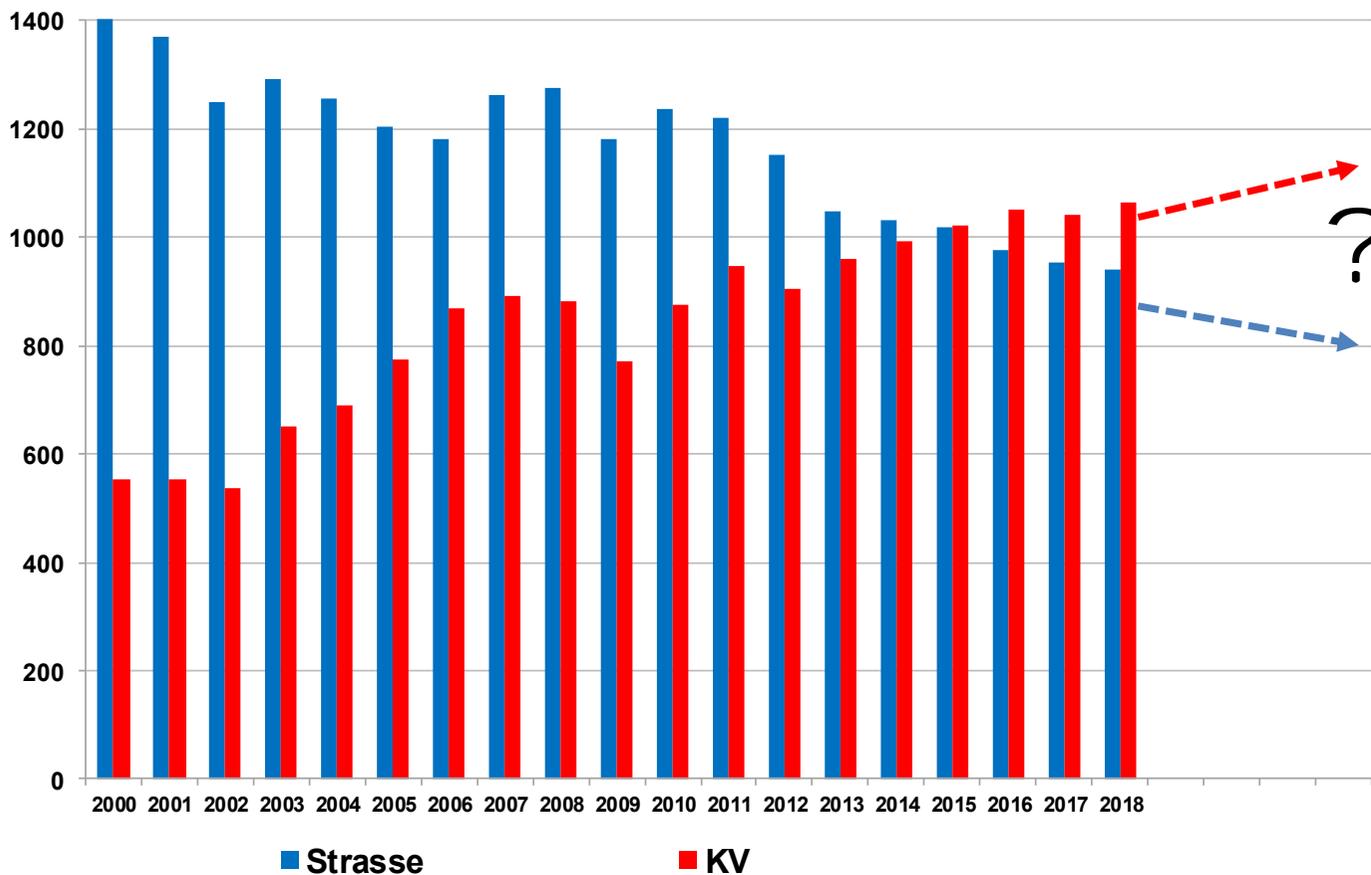
Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs erhalten, Verlagerung weiterführen

Bern, 18.12.2019



Erfolgreiche Verlagerung im Alpen transit via CH

Strassensendungen in 1000

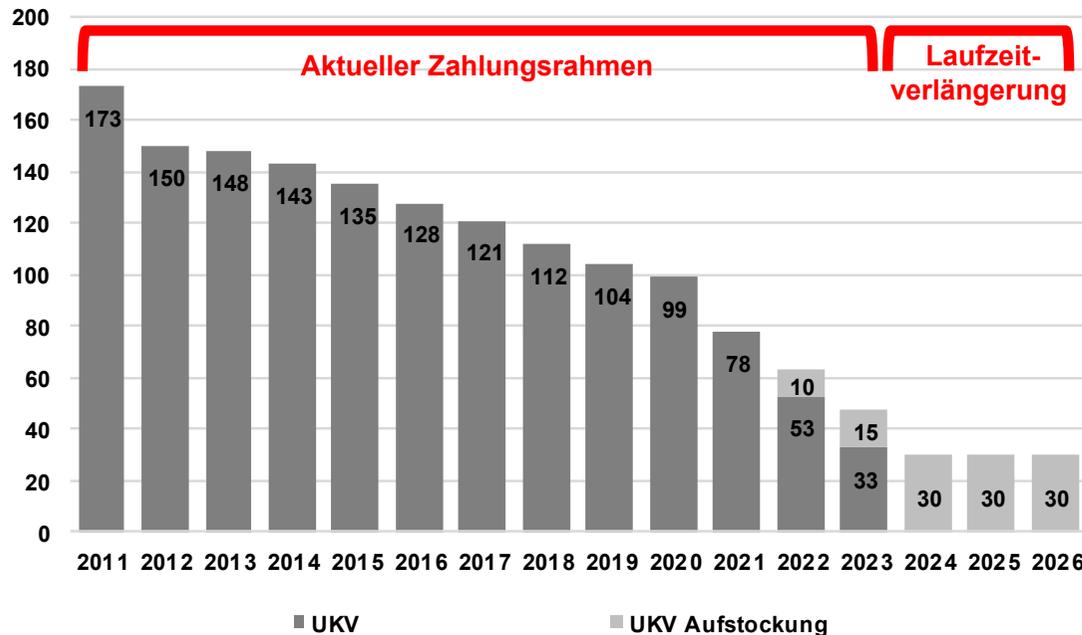


Kombinierter Verkehr:
 → fängt seit 2000 das gesamte Wachstum auf
 → hat zusätzlich 1/3 der Strassentransporte verlagert

Ohne Verlagerungspolitik würden zusätzliche 800.000 Lastwagen durch die Schweizer Alpen fahren.

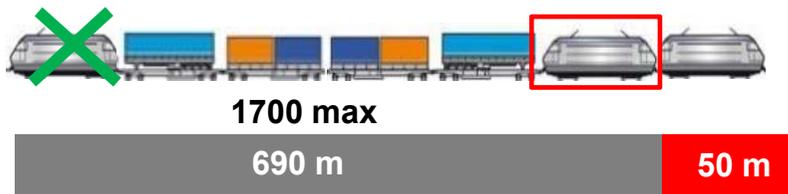
13.11.2019: Massnahmen Bundesrat Verlagerungsbericht 2019

Förderung alpenquerender Kombiniertes Verkehr in Mio. CHF



Massnahmenpaket	Kompetenz	
Trassenpreisrevision 2021 inkl. Lärmbonus	Bundesrat	✓
Aufstockung der Betriebsabteilungen 2022-2023 um CHF 25 Mio.	Bestehender Rahmen	✓
Anpassung der LSVA zum 1.1.2021 (Abklassierung EURO IV-V)	Bundesrat	✓
Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen	Bundesrat	✓
Weiterführung der Betriebsabteilungen 2024-2026 um CHF 90 Mio.	Parlament	

Produktivitätssteigerung auf Korridor via Gotthard nicht wie geplant umsetzbar



Produktivitätssteigerung wird erzielt über:

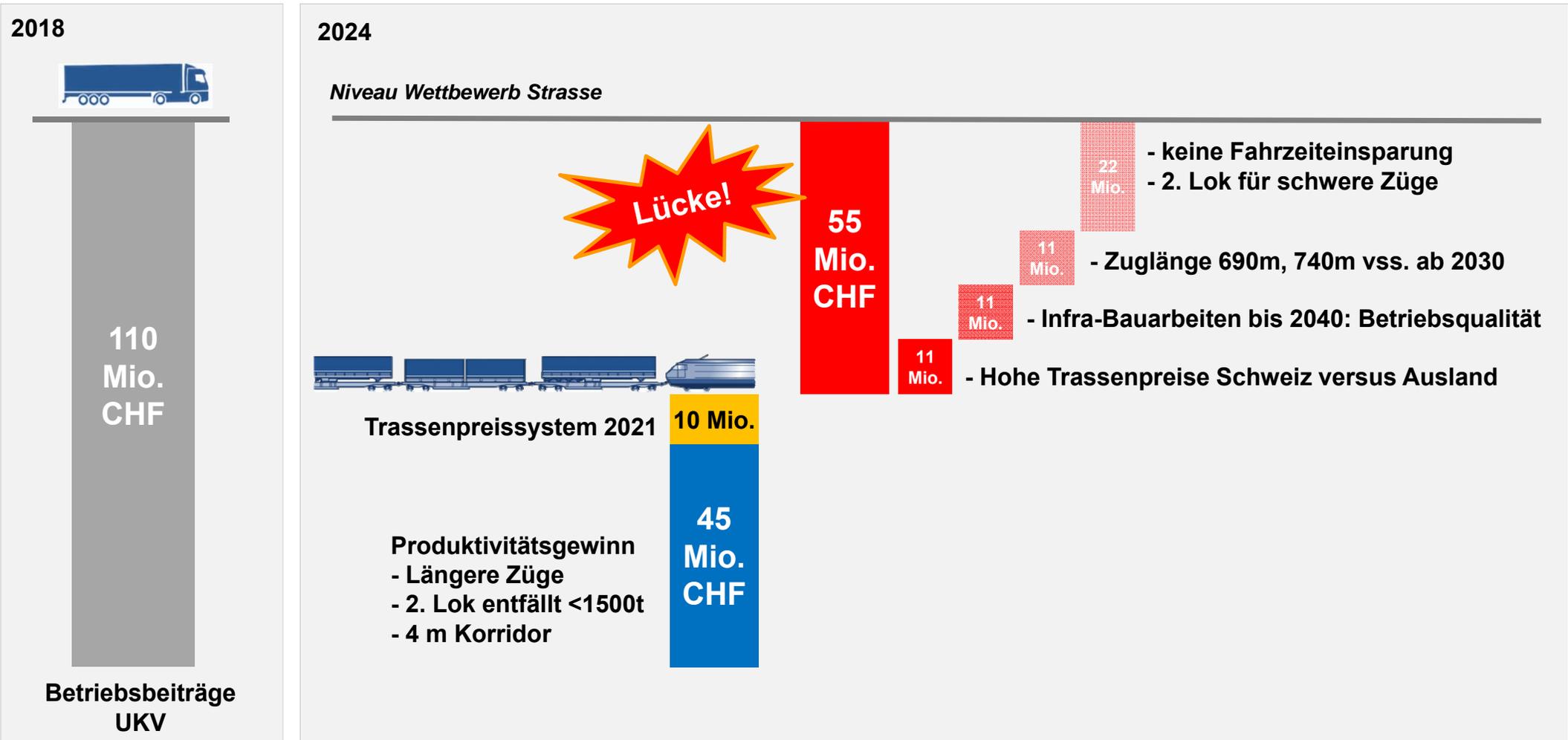
- > mehr Nutzlast
- > längere Züge
- > geringere Produktionskosten

Voraussetzungen:

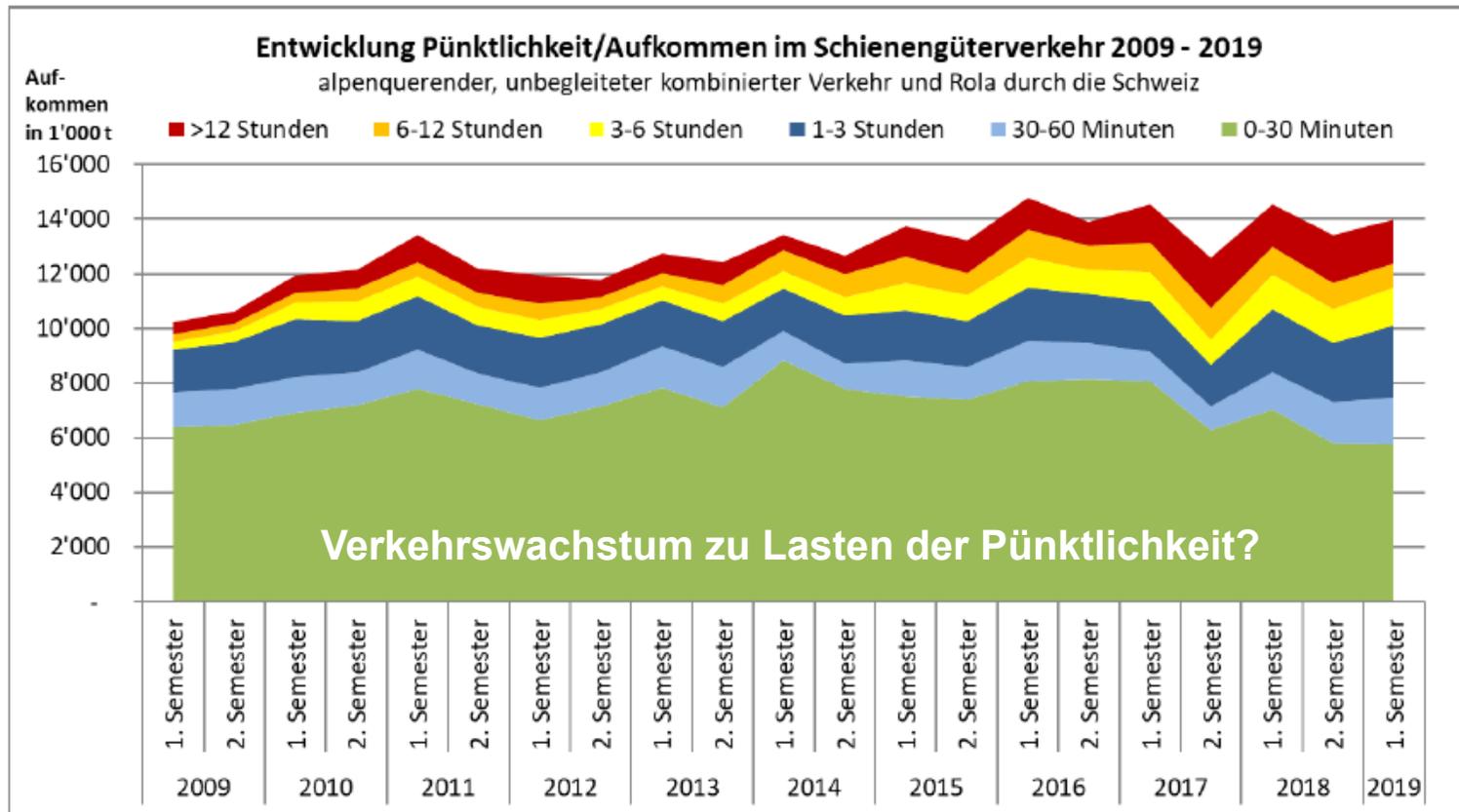
- > Geringe Steigung: Basistunnel
- > Kurze Fahrzeit: weniger Fahrzeit Basistunnel
- > P400 für mehr Volumen: 4m-Korridor
- > Zuglänge 740 m
- > Hohe betriebliche Qualität

Parameter/KPI SOLL	Parameter/KPI IST 2021
Flachbahn: 1 Lok für 2000 t	Steigungen bleiben bestehen: > Nord-Süd 1300 / 1700 t > Süd-Nord 1000 / 1300 t 2. Lok erforderlich
60 Min. Fahrzeiteinsparung	- 15 Min. in CH ± 0 Min. via Korridor
4-m-Profil	OK
Zuglänge 740 m	Engpass Deutschland/Belgien 690 m heute 740 m vss. ab 2030
Betriebsqualität + 10%	Pünktlichkeit - 25% von 2009 bis 2018 (häufige Baustellen, keine Standardisierung)

Lücke Produktivität: Verlagerung gefährdet



Qualität ist zentral für Produktivität und Markterfolg



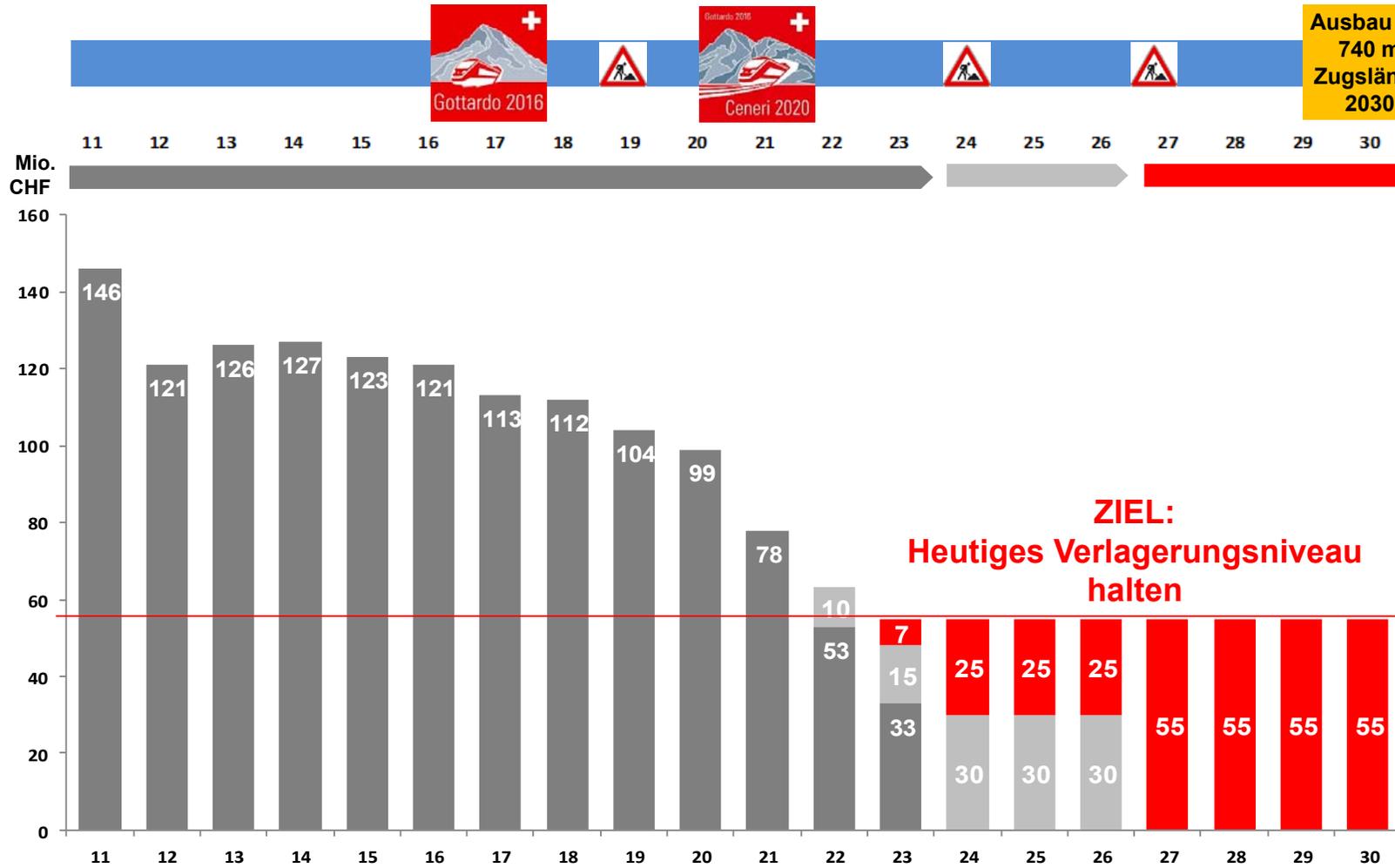
Pünktliche Züge (max. 1 h Verspätung unter Kran):
 2009 = 75%
 2019 = 55%

Die Folgen:

- Hohe Kosten durch suboptimalen Einsatz der Ressource
- Verlust von Kunden
- Geringe Wachstumschancen

Abbildung 13: Entwicklung von Pünktlichkeit und Aufkommen im alpenquerenden kombinierten Verkehr durch die Schweiz seit 2009

UKV fördern, Produktivitätsdefizit überbrücken



- Förderung 2011-2023
- Aufstockungs-Antrag Bundesrat 2024-2026
- Aufstockungs-Antrag Branche 2023-2030

ZIEL:
Heutiges Verlagerungsniveau halten

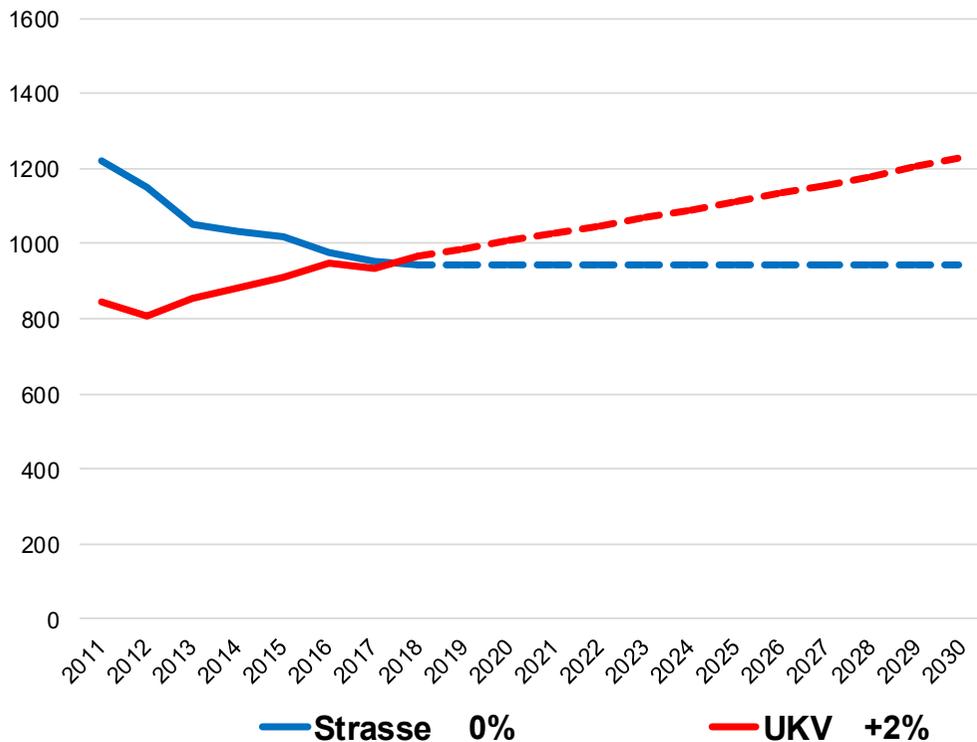
ANTRAG:
Betriebsabteilungen um CHF 385 Mio. aufstocken

- ➔ Verlagerungseffekt
- ➔ Langfrist-Wirkung
- ➔ Investitions-Sicherheit

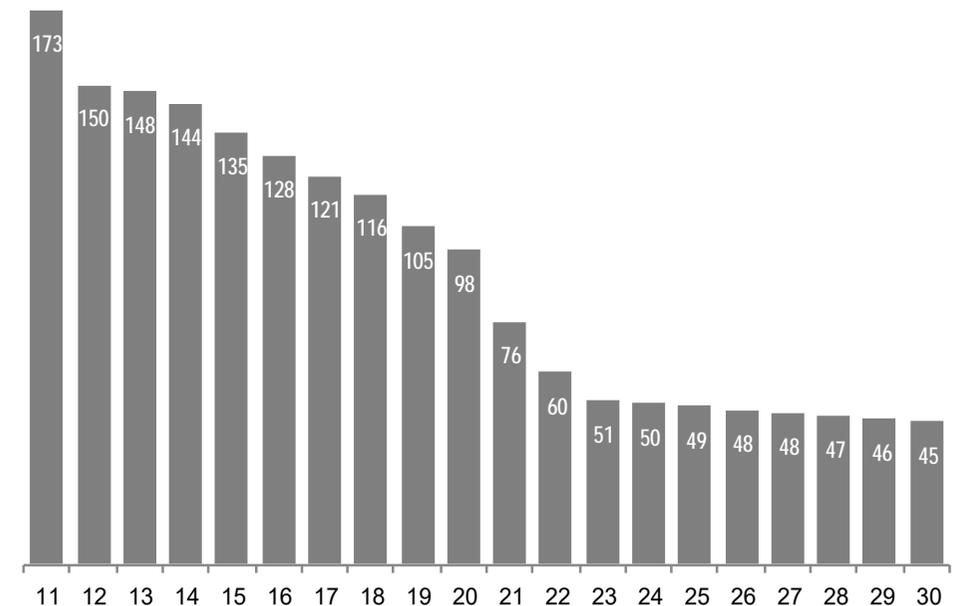
Zielbild 1: UKV übernimmt Marktwachstum, Strasse bleibt konstant

- > Güterverkehr Alpen transit CH + 1% p.a. gemäss ARE Verkehrsprognose
- > Betriebsabteilungen CHF 55 Mio. p.a. bis 2030

In 1000 Strassensendungen



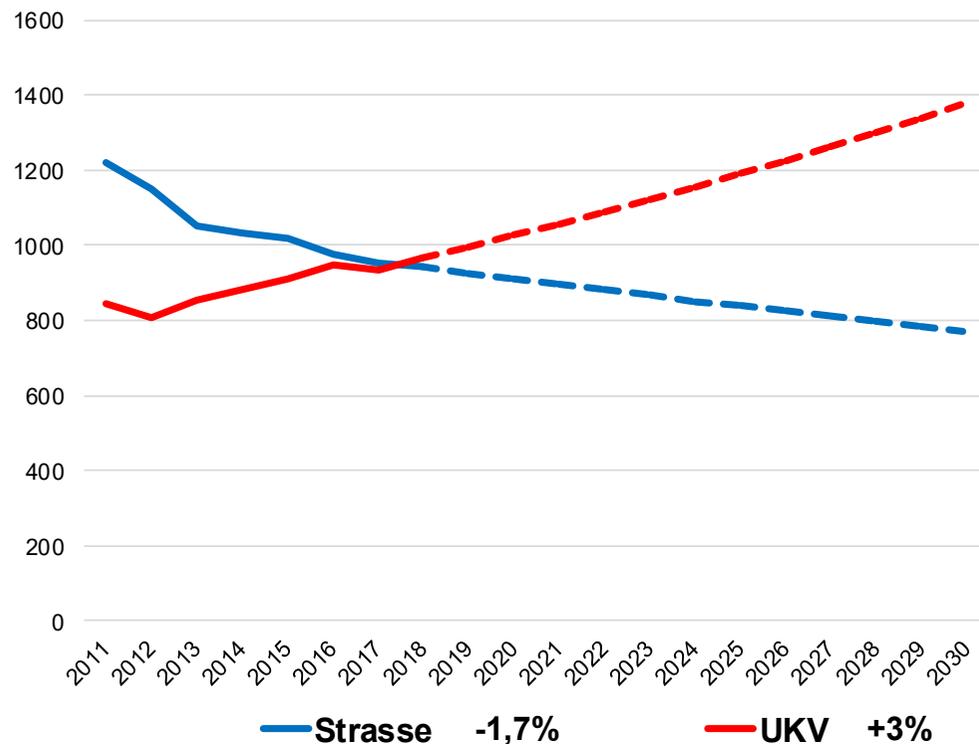
Degression der Fördermittel: CHF pro UKV-Sendung



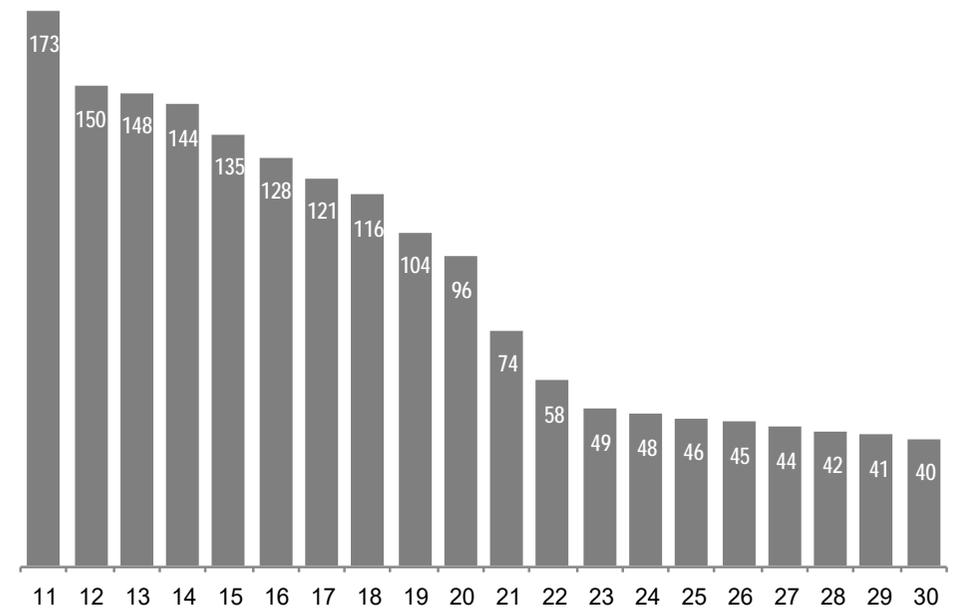
Zielbild 2: UKV übernimmt Marktwachstum UND verlagert von Strasse

- > Güterverkehr Alpen transit CH + 1% p.a. gemäss ARE Verkehrsprognose
- > Betriebsabteilungen CHF 55 Mio. p.a. bis 2030
- > Verbesserte Rahmenbedingungen: Infra-Qualität mit Pünktlichkeit 1 h >75% oder CH-Trassenpreise -25%

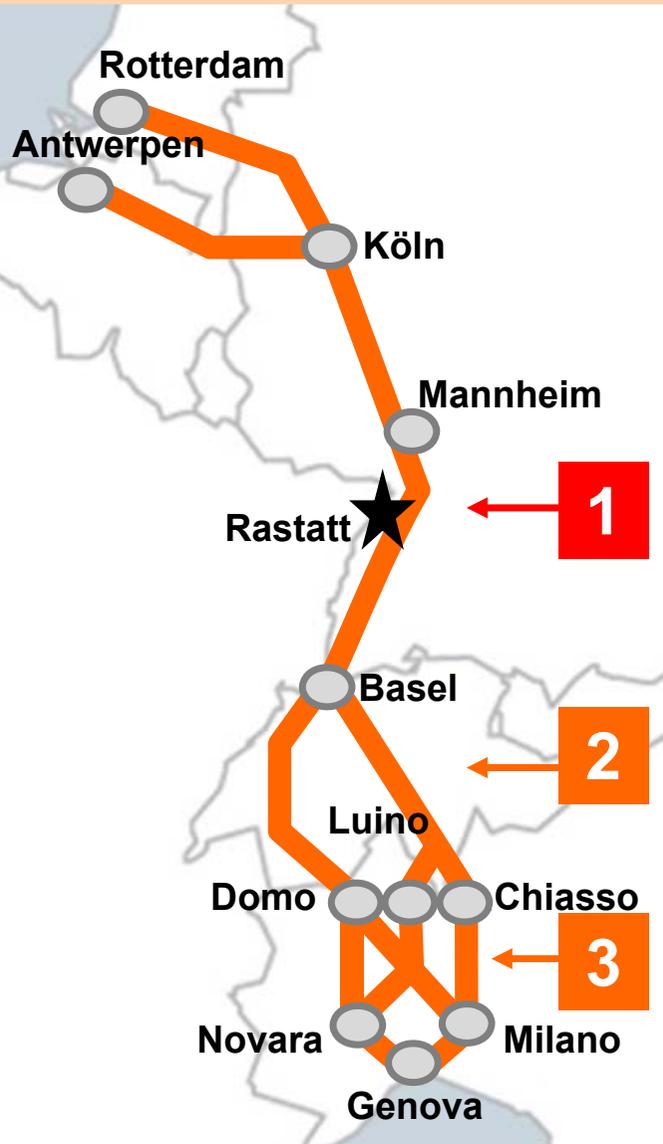
In 1000 Strassensendungen



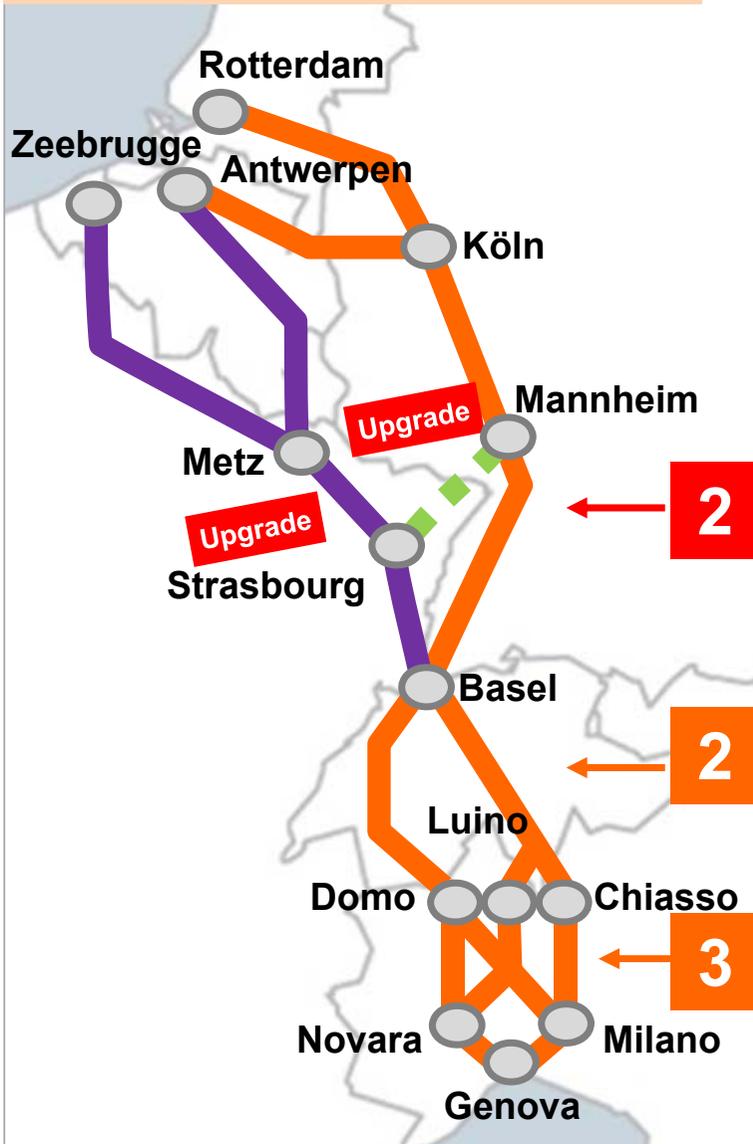
Degression der Fördermittel: CHF pro UKV-Sendung



HEUTE: Korridor Rhine-Alpine mit Schwachpunkt Deutschland



ZUKUNFT: Einbindung des Korridors North Sea - Mediterranean in das Nord-Süd-Konzept



Alternativroute BE-F-CH: Staatsvertrag für mehr Kapazität und Versorgungssicherheit

Strecken-Redundanz:
von «1-2-3» auf «2-2-3»

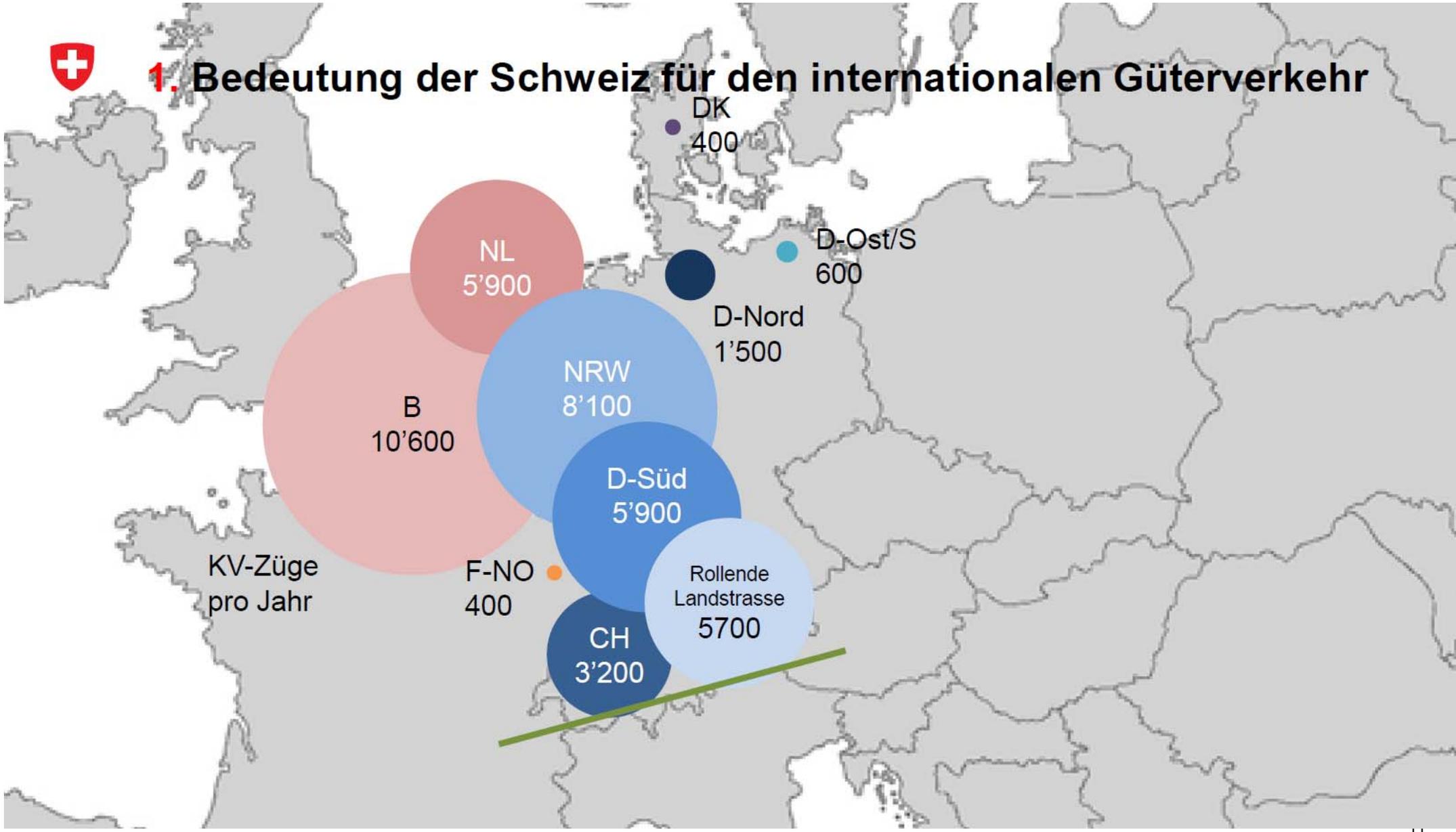
- > Kapazitätsergänzung Nord
- > Ausweichlinie Mannheim-Wörth-Strasbourg bei Störungen rechts-rheinisch
- > Belgien-Italien ist heute grösster KV-Markt durch CH

Legende

- Teil des Rhine-Alpine Corridor
- Teil des North Sea Mediterranean Corridor



1. Bedeutung der Schweiz für den internationalen Güterverkehr



KV-Züge
pro Jahr

F-NO
400

CH
3'200

Rollende
Landstrasse
5'700

D-Süd
5'900

NRW
8'100

B
10'600

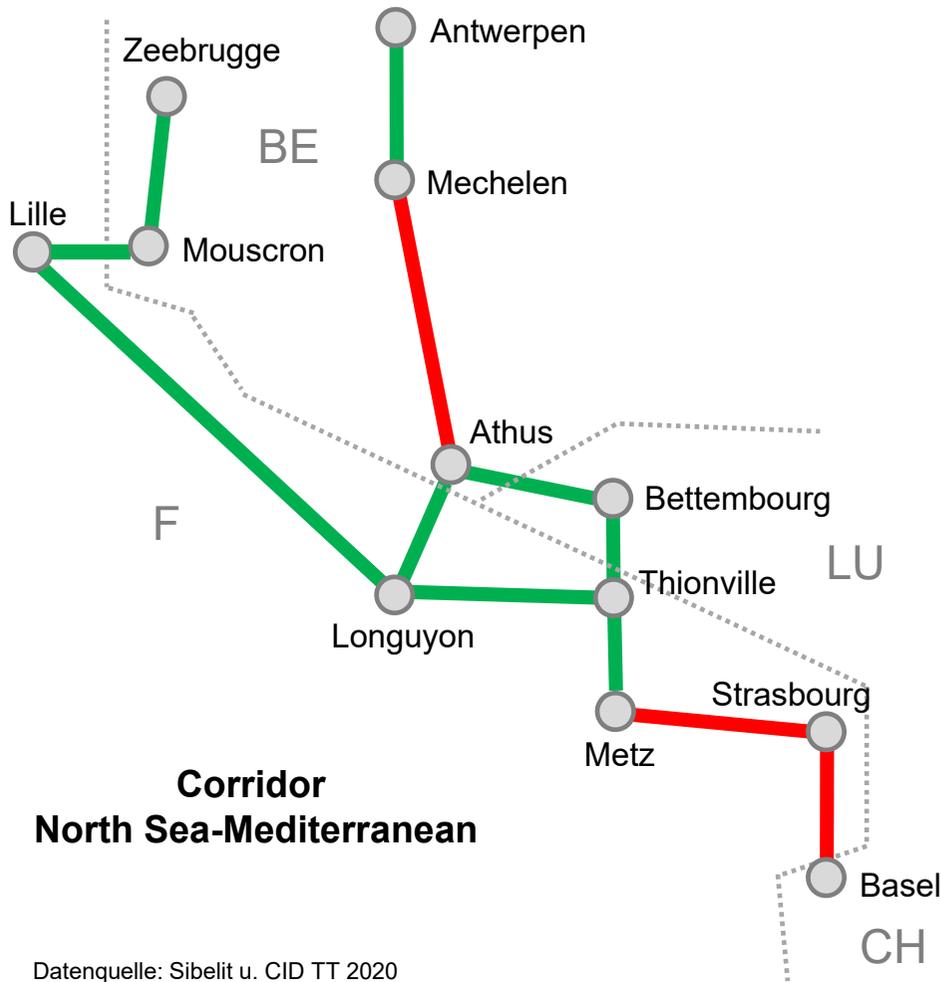
NL
5'900

D-Nord
1'500

D-Ost/S
600

DK
400

Staatsvertrag zur Korridorentwicklung Belgien-Frankreich-Schweiz: für Langfrist-Verlagerungsperspektive



Infrastruktur-Parameter

	Zuglänge (750 m)	Profil (P/C 70-400)	ETCS (2022)	Zuggewicht (N-S + S-N, 1.800 Ton)
Belgien	✗ 650 m	✓	✓	✓*
Luxemburg	✓	✓	✓	✓
Frankreich Nord bis Metz	✓	✓	✓	✓
Frankreich Metz-Basel	✓	✗ P/C 45-364	✓	✓

* Mechelen-Athus: 1.600 Ton N-S, 1.400 Ton S-N

Für eine Neuausrichtung der Verlagerungspolitik 2021-2030

- **Erfolgreiche Verlagerung weiterführen**
 - Wachstum Alpen transit auf UKV verlagern
 - Soweit möglich, weitergehender Verlagerungseffekt von Strasse
- **UKV fördern, Produktivitätslücke schliessen**
 - Investitions-Sicherheit schaffen – Förderung bis 2030 festlegen
 - Abgeltungen CHF 55 Mio. p.a. 2024-2030 → **Parlament: Botschaft BR anpassen**
 - Degression der Fördermittel von CHF 113 auf CHF 40-45 pro Sendung
- **Zufahrtsachse B–F–L–CH: Staatsvertrag für mehr Verlagerung und Versorgungssicherheit**
 - Belgien - Italien ist wichtigster Markt im Transit durch die Schweiz
 - Upgrade Infrastruktur Achse Antwerpen/Zeebrugge - Strasbourg - Basel
 - Ausbau Spange Wörth - Lauterbourg - Strasbourg schafft Versorgungssicherheit
 - **Parlament: Verlagerungsbericht – Forderung an BR**
- **Zufahrtsachse D: Ausbau der Rheintalbahn auf die vertraglich vereinbarte Kapazität mit Nachdruck weiter verfolgen (von D auf 2040 verschoben)**



Verlagerungsbericht 2019

Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs erhalten, Verlagerung weiterführen

Bern, 18.12.2019

