



Der Modalsplit des alpenquerenden Güterverkehrs liegt in der Schweiz bei 70 Prozent. Einen nicht unwesentlichen Anteil daran haben Multisystem-Lokomotiven von Siemens und Bombardier.

Schweiz

Stärkere Verkehrsverlagerung

Der schweizerische Bundesrat plant, durch verschiedene Maßnahmen die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs weiter zu stärken. Im Fokus steht dabei die Revision der Trassenpreise ab 2021. Die Betriebsabgeltungen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr sollen bis 2026 gewährt und die leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgaben (LSVA) verschärft werden.

Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament alle zwei Jahre einen Verlagerungsbericht über die Wirksamkeit der Maßnahmen und den Stand der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs. Das Schweizer Stimmvolk hat mit der Annahme des Alpenschutzartikels 1994 den klaren Willen geäußert, den alpenquerenden Güterschwerverkehr so weit als möglich von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Verkehrsentwicklung

Im Zeitraum 2016 bis 2018 ging die Fahrtenzahl schwerer Lastkraftwagen auf der Straße über Schweizer Übergänge um 3,5 Prozent zurück. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 resultiert daraus per Ende 2018 eine Reduktion um ein Drittel. 2018 wurden 941.000 alpenquerende Lkw-Fahrten gezählt. Das für das Jahr 2018 gesetzlich vorgesehene Verlagerungsziel von 650.000 alpenquerenden Fahrten wurde ver-

fehlt. Die Transportmenge im alpenquerenden Schienengüterverkehr verzeichnete im Zeitraum 2016 bis 2018 einen Rückgang um 2,6 Prozent. Der Modalanteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr lag per Ende 2018 bei 70,5 Prozent.

NEAT noch wenig wirksam

Die vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels NEAT verfügbaren knapp 700 Trassen pro Woche (Personen- und Güterverkehr) waren voll ausgelastet. Mit der Inbetriebnahme Ende 2016 stieg die Verfügbarkeit auf 1200 Trassen pro Woche. Mitte 2019 verharnte die Nachfrage auf knapp 800 Trassen pro Woche.

Dies hat verschiedene Ursachen: Zurzeit steht als Güter-Flachbahn nur Basel – Luino zur Verfügung (Eröffnung Ceneri nach Chiasso erst 2021), der 4-Meter-Korridor wird erst ab 2021 verfügbar sein und die Zulaufstrecken in

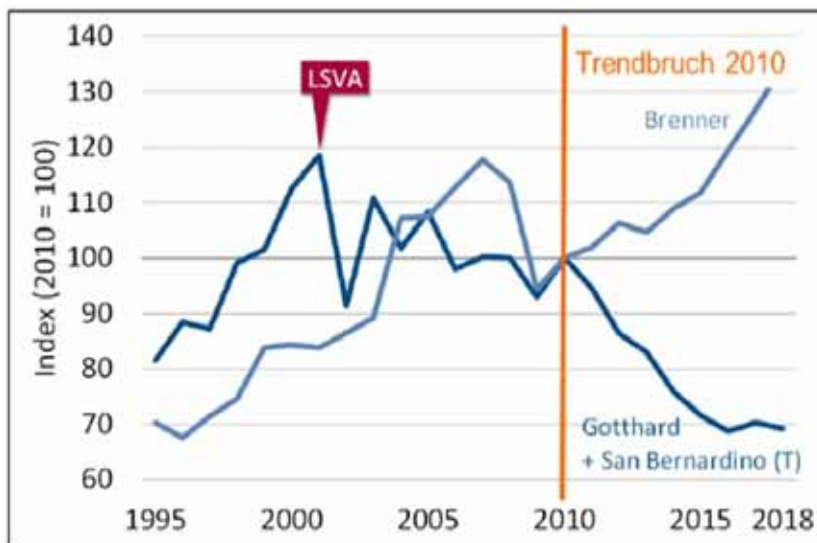
Deutschland und Italien sind verspätet. Der Gotthard-Basistunnel konnte in den zweieinhalb Jahren seit seiner Eröffnung die in ihn gesetzten Erwartungen größtenteils erfüllen.

Positiv hat sich der Energiebedarf der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Flachbahn mit minus 15 statt 10 Prozent (Basis Basel–Chiasso) entwickelt. Dagegen werden die Fahrzeitgewinne nur etwa die Hälfte der Erwartungen betragen. Aufgrund der inzwischen größeren Zuglängen und -lasten lassen sich die erwarteten Reduktionen von Doppelbespannungen von Lokomotiven nur teilweise reduzieren.

Insgesamt werden die erwarteten Einsparungen der Kostensenkungen auf der Gesamtstrecke Basel–Chiasso auf etwa 8 Prozent bei bestehenden Trassenpreisen veranschlagt.

Hoher Modalsplit zulasten des Brenners?

Der Bahn-Modalsplit Schweiz sank im alpenquerenden Güterverkehr seit 1984 von 86 Prozent kontinuierlich auf 61 Prozent im Jahr 2009. Bis 2016 „erholte“ sich der Wert auf 71 Prozent und verharnte in den zwei Folgejahren bei 70,5 Prozent.



Vergleich Anzahl der Fahrten schwerer Lkw über 3,5 Tonnen zwischen Gotthard und San Bernardino und dem Brenner (indizierte Darstellung, 2010=100%).

Hierbei stellt sich die Frage, ob dies zu Lasten des stark wachsenden Lkw-Verkehrs über den Brenner ging. Der Bundesrat hat daher im Rahmen einer externen Studie geprüft, ob die Reduktion der vergangenen Jahre – und die zeitgleich am Brenner beobachtete Erhöhung der Fahrtzahl – auf eine Zunahme sogenannter „Umwegfahrten“ zurückgeführt werden könnte. Die Straßenrelationen Stuttgart–Mailand sowie Köln–Mailand führen aufgrund des relativ hohen Schweizer Streckenanteils (LSVA) zu Benützungsg

gebühren von 0,65 sowie 0,48 Franken/Kilometer. Dem gegenüber steht der durchschnittliche Kilometerpreis der Relation München–Verona bei 0,35 Franken/Kilometer. Wie die Grafik (oben auf dieser Seite) aufzeigt, sind die 2001 eingeführten hohen LSVA-Kosten nur bedingt ursächlich: Der Beginn des starken Anstiegs am Brenner beginnt erst ab dem Jahr 2010, wo ein klarer Trendbruch zu erkennen ist. Die Analyse der Entwicklung der Quell- und Zielregionen des Güter-

verkehrs Bayern, Polen, Tschechien–Italien (Brennerachse) zeigt für diese in den letzten Jahren ein starkes Wachstum gegenüber den nachgebenden Verkehren Vereinigtes Königreich, Benelux, Nordfrankreich – Italien respektive den nur wenig veränderten Verkehren Deutschland – Italien (Gotthard-Achse). Die vergleichsweise schwache Schieneninfrastruktur im Zulauf von Osteuropa nach Italien und die fehlenden Bahn-KV-Umschlagsanlagen in Nordost-Italien fördern den Lkw-Verkehr über den Brenner.

ANZEIGE

Modell Cavo

ZUVERLÄSSIG · WIRTSCHAFTLICH · WERTIG

RICHTIG GUTES LICHT

LED-Seilleuchten

- > HOCHEFFIZIENTE LED-LICHTTECHNIK
60 - 200 Watt
- > BLENDFREIES UND GLEICHMÄßIGES LICHT
- > SYSTEMLEBENSDAUER über 100.000 Stunden

Callisto MC 75

Seilleuchte E

PaLeStra® A

Callisto SC 50

40 JAHRE



Boesha Technische Produkte GmbH & Co. KG
 Heidberg 21 · 59602 Rütten
 Fon +49 2952 97091-0 · Fax +49 2952 97091-150
www.boesha.de · vertrieb@boesha.de

Trassenpreisreduktion

Um die Verlagerung weiter zu fördern, beschloss der Bundesrat, ab dem Jahr 2021 ein neues Trassenpreismodell einzuführen:

- Die Anpassung der allgemeinen Grenzkosten wird im Rahmen einer Reduktion des „Basispreises Trasse“ und mit einer Absenkung des Faktors Trassenqualität für den Güterverkehr umgesetzt.
- Rabatte für lange Züge über 500 Meter Anhängelast.
- Unbefristetes Weiterführen der Rabatte für Mehrfachtraktionen im alpenquerenden Güterverkehr.
- Beibehaltung des Lärmbonus über weitere vier Jahre zur Unterstützung der getätigten Investitionen.

Dies führt neu zu einer Entlastung der Grundleistung Trassenpreis von rund 7 Prozent.

Ausblick

- LSVA: Der Bund plant ab 2021 die Abklassierung von EURO IV- und V-Fahrzeugen. Dies wird dann etwa 20 Prozent der Lkw betreffen.
- Simplon-Tunnel: Aktuell untersuchen das BAV (Bundesamt für Verkehr) und die SBB-Infrastruktur, wie die Leistungsfähigkeit der Simplon-Linie verbessert werden kann. Langfristig sollen vier stündliche 4-Meter-Trassen für Basel–Domodossola–Novara/Gallarate erreicht werden.
- Frankreich: Die Ausschöpfung des Potenzials des Korridors Nordsee–Mittelmeer als vollwertige Ergänzung zum Korridor Rhein-Alpen wird angestrebt. Der Abschnitt Grenze–Basel RB soll auf das Profil P400 ertüchtigt werden. Um das weitere Vorgehen zu bestimmen, müssen jedoch Frankreichs Absichten betreffend den Ausbau zwischen Calais und Basel bekannt sein.

- Umleitungsstrecke Rheintal: Die Strecke Stuttgart–Zürich soll so ausgebaut werden, dass auf ihr Güterzüge mit P400-Profil verkehren können.
- Fördermittel nach Italien: Auf dem ehemaligen Rangierbahnhof bei Milano-Segrate soll damit eine KV-Umschlagsanlage für 200.000 TEU 2022 in Betrieb gehen. Für die Erweiterung der Ein- und Auslaufgleise des KV-Terminals Gallarate auf 740 Meter sind weitere Mittel zugesichert.
- Rollende Landstraße: In Deutschland werden zurzeit zwei RoLa-Standorte für 740 Meter lange Züge vertieft geprüft. In Italien liegt eine Machbarkeitsstudie für einen konkreten Standort vor. RAAlpin hat in Zusammenarbeit mit Rail Cargo Austria eine Neuentwicklung eines 740-Meter-„Gliederzuges“ für 37 Lkw (bisher maximal 22 Stellplätze) in Arbeit.

Peider Trippi

ANZEIGE

CN△CONSULT

Software für den Schienenverkehr

DiLoc® | Sync
Dokumentenverteilung für mobiles Personal



Besuchen Sie uns
auf der IT-TRANS!
03.-05. März 2020
Halle 1, Stand 1 E3



DiLoc® | Motion
Disposition und
Echtzeit-Fahrgastinformation

DiLoc® | OnBoard
Fahrgastinformation im Zug

CN-Consult GmbH
Am Seifen 12, D-35756 Mittenaar
Tel.: +49 2778 37200-00

CN-Consult GmbH
Dammstrasse 7, CH-5400 Baden
Tel.: +41 61 5003756

E-Mail: info@cn-consult.eu
www.cn-consult.eu