

Nachtruhe und die Schweizer Verkehrspolitik

Frühjahrstagung SGA - SSA
Bellinzona – 17-18. April 2008

Roman Rudel

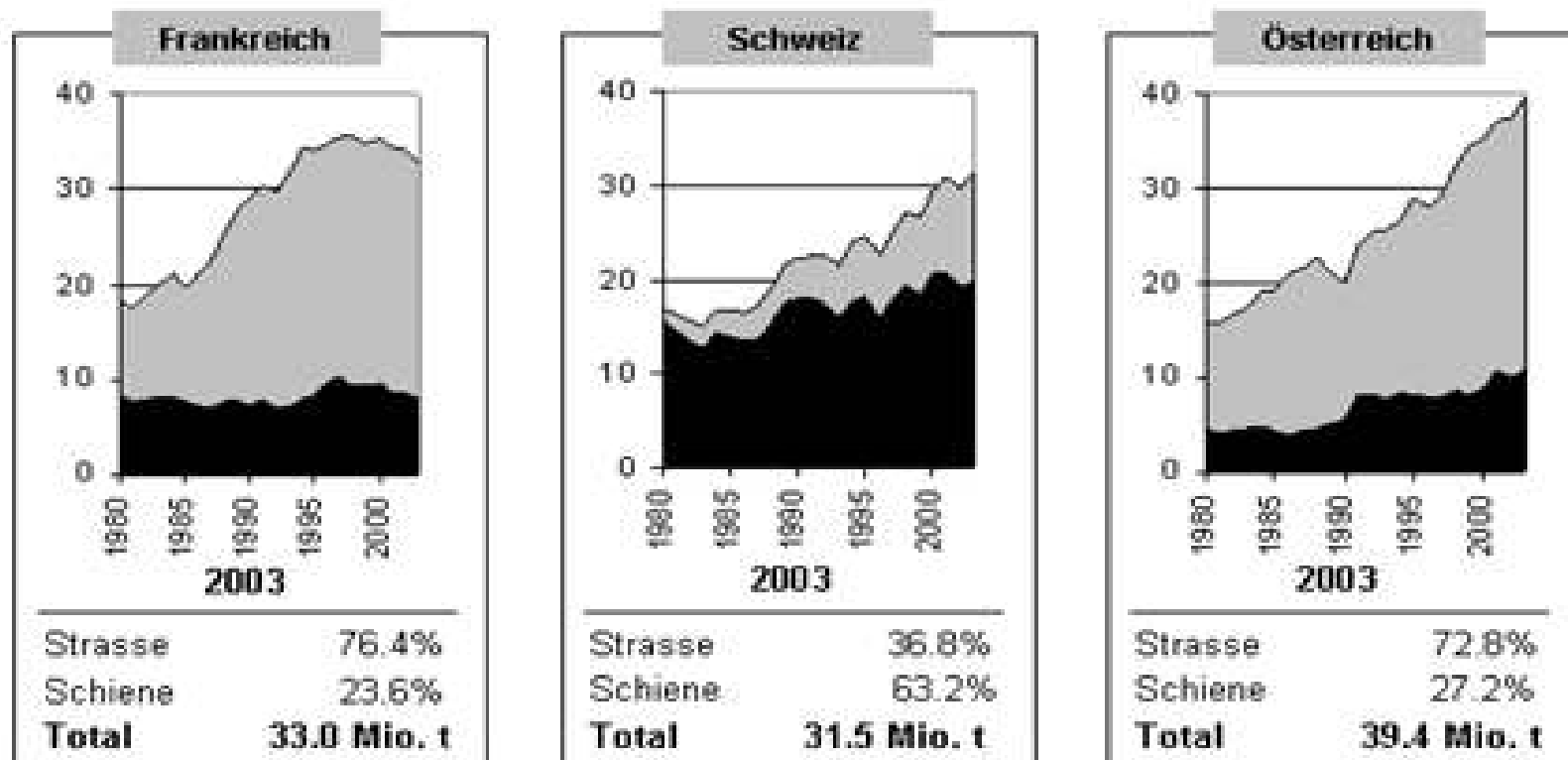
Istituto di Ricerche Economiche – IRE
Università della Svizzera Italiana - USI

- Schweizer Verkehrspolitik eine Erfolgsgeschichte
 - EU - Weissbuch
 - Alpenquerender Güterverkehr
 - Verlagerungsziel Alpeninitiative
- Blinde Flecken der Verkehrspolitik: 3 Thesen
 - Differenziertes Verständnis der Verkehrsverlagerung
 - Bedeutung der Nachruhe
 - NEAT als integriertes System
- Einige Schlussfolgerungen

- Weissbuch zur europäischen Verkehrspolitik 2010:
 - Schweizer Verkehrspolitik als Modell

- Komponenten:
 - Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
 - Internalisierung der externen Kosten
 - Bau der Neat und Finanzierungsmodus über LSAV
 - Verkehrsverlagerung und Nutzung der neuen Schienenkapazitäten

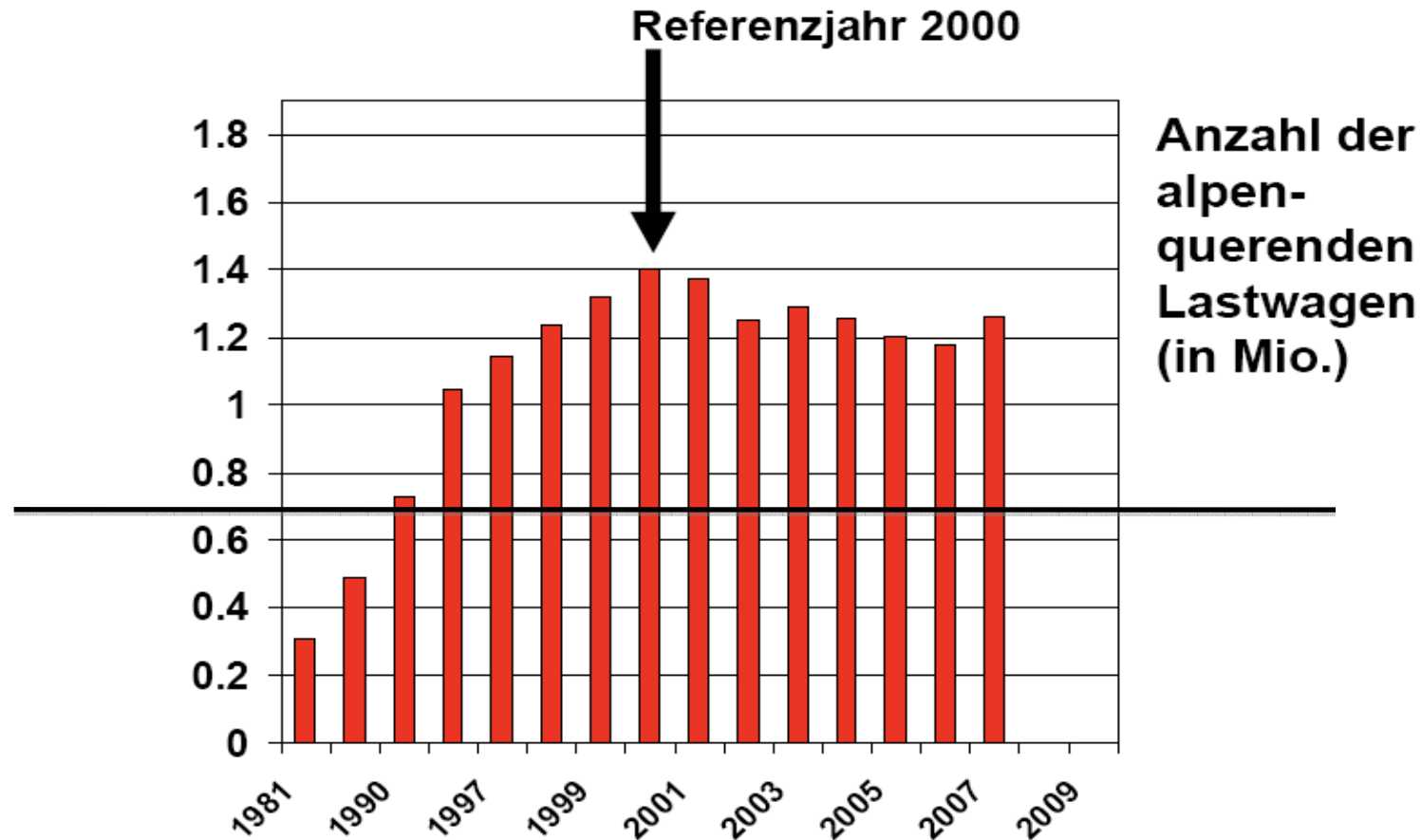
Entwicklung des Alpenquerenden Güterverkehrs



Legende: Strasse Schiene inkl. Kombiverkehr

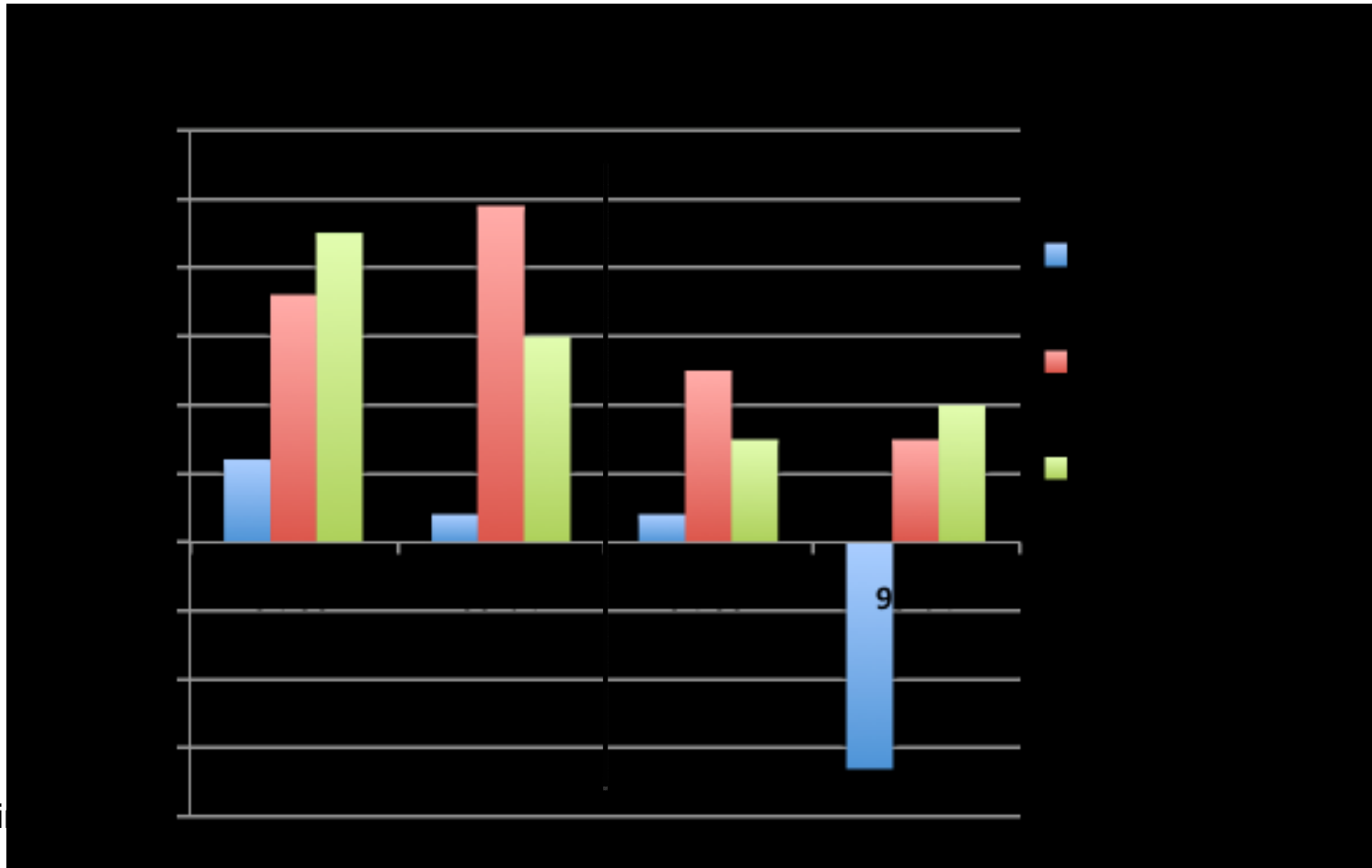
Quelle: Alpinfo, ARE, 2005

Verlagerungsziel Alpeninitiative



Quelle: UVEK, Februar 2008

These 1: Differenziertes Verständnis

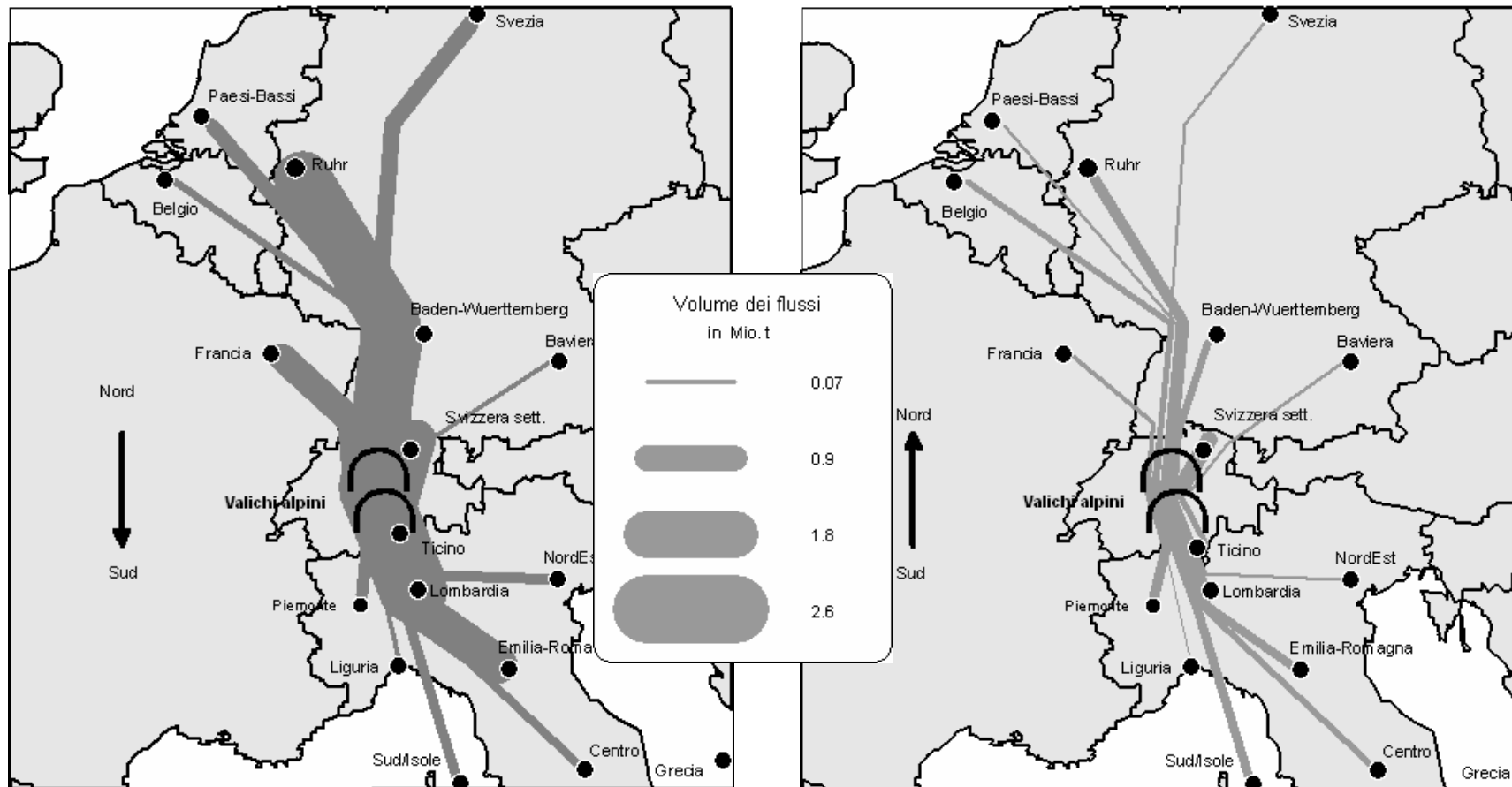


Quelle: Alpinfo, ARE, 2005, Bearbeitung IRE

These 1: Differenziertes Verständnis

Nord - Südrichtung

Süd - Nordrichtung

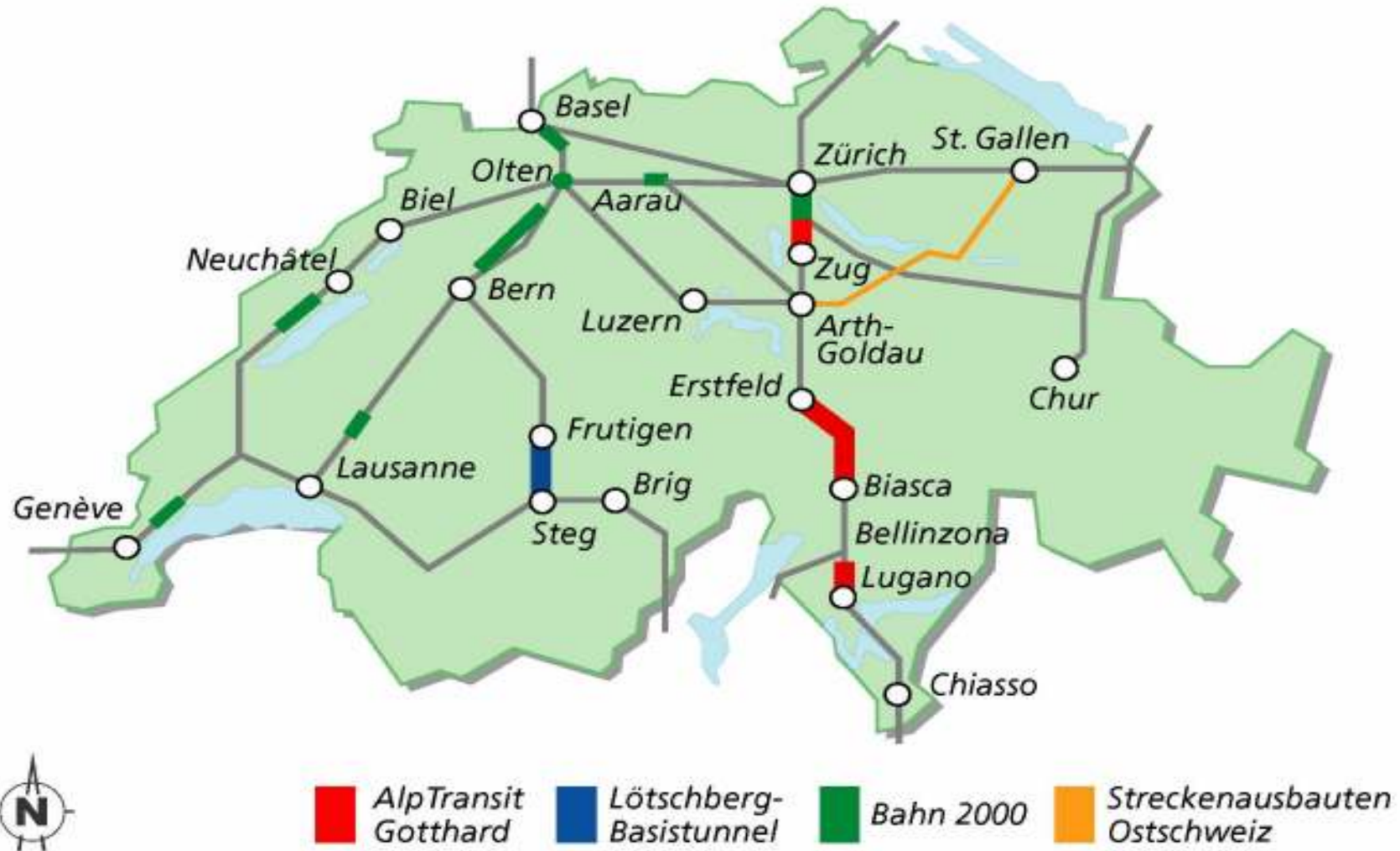


Quelle: Alpinfo, ARE, 2005, Bearbeitung IRE

These 2: Bedeutung der Nachtruhe

- Nachtfahrverbot gilt von 22.00 – 05.00
- Gesetz stammt aus dem Jahre 1930
- Schienenverkehr genießt noch Lärmbonus
- Nachtfahrverbot erlaubt Nachtsprung mit Kombiverkehr von Terminal zu Terminal durch die Alpen
- Erfolgsfaktor für Verkehrsverlagerung

These 3: Fehlende Systemintegration



Schlussfolgerungen 1

- Schweizer Verkehrspolitik:
 - stellt ein attraktives Modell für Europa dar
 - ist stark auf den transalpinen Güterverkehr ausgerichtet (< 10% des Güterverkehrsvolumen und hoher Schienenanteil)
- Auswirkungen der LSVA
 - LSVA hat grossen Produktivitätsschub ausgelöst und einen starken Rückgang der Leerfahrten durch die Alpen bewirkt
 - zusätzlicher Umweltnutzen ist relativ gering
 - Lärmproblematik ist bisher in der öffentlichen Debatte weitgehend vernachlässigt worden und wird von der LSVA kaum beeinflusst

Schlussfolgerungen 2

- NEAT – Erste Syndrome eines Megaprojektes:
 - unterschätzte Kosten
 - überschätzte Nachfrageprognosen
 - absehbare Probleme in der Ertragslage
- Schweizer Verkehrspolitik: Ausblick
 - technologische und organisatorische Innovationen im Rad-Schienensystem
 - Verlagerungspotential im Mittelstreckenbereich und Binnenverkehr
 - Nachruhe auch auf der Schiene