



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Verkehr

NEAT für die europäische Logistik

27. Mai 2016 Dr. P. Füglistaler

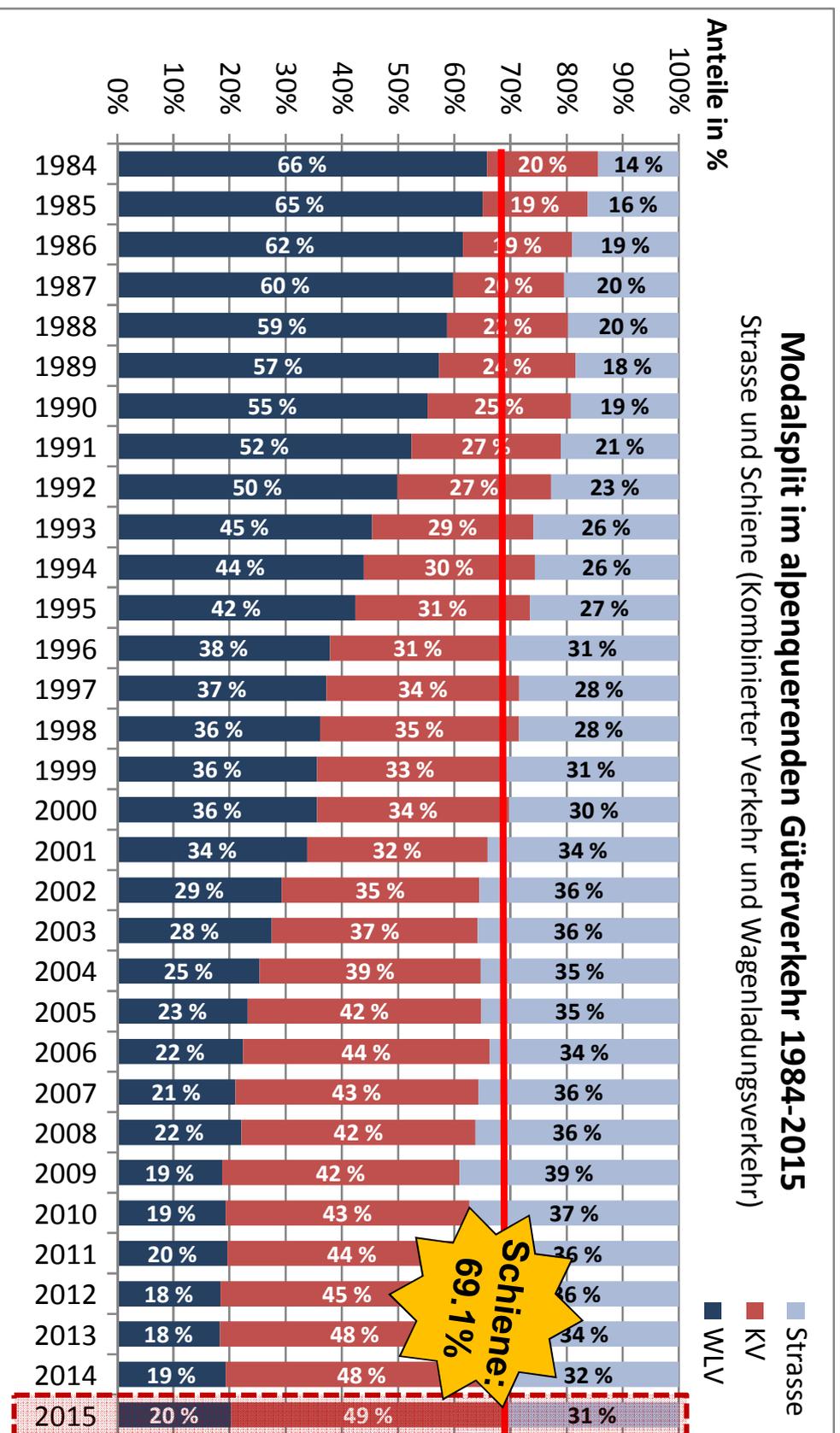


Übersicht

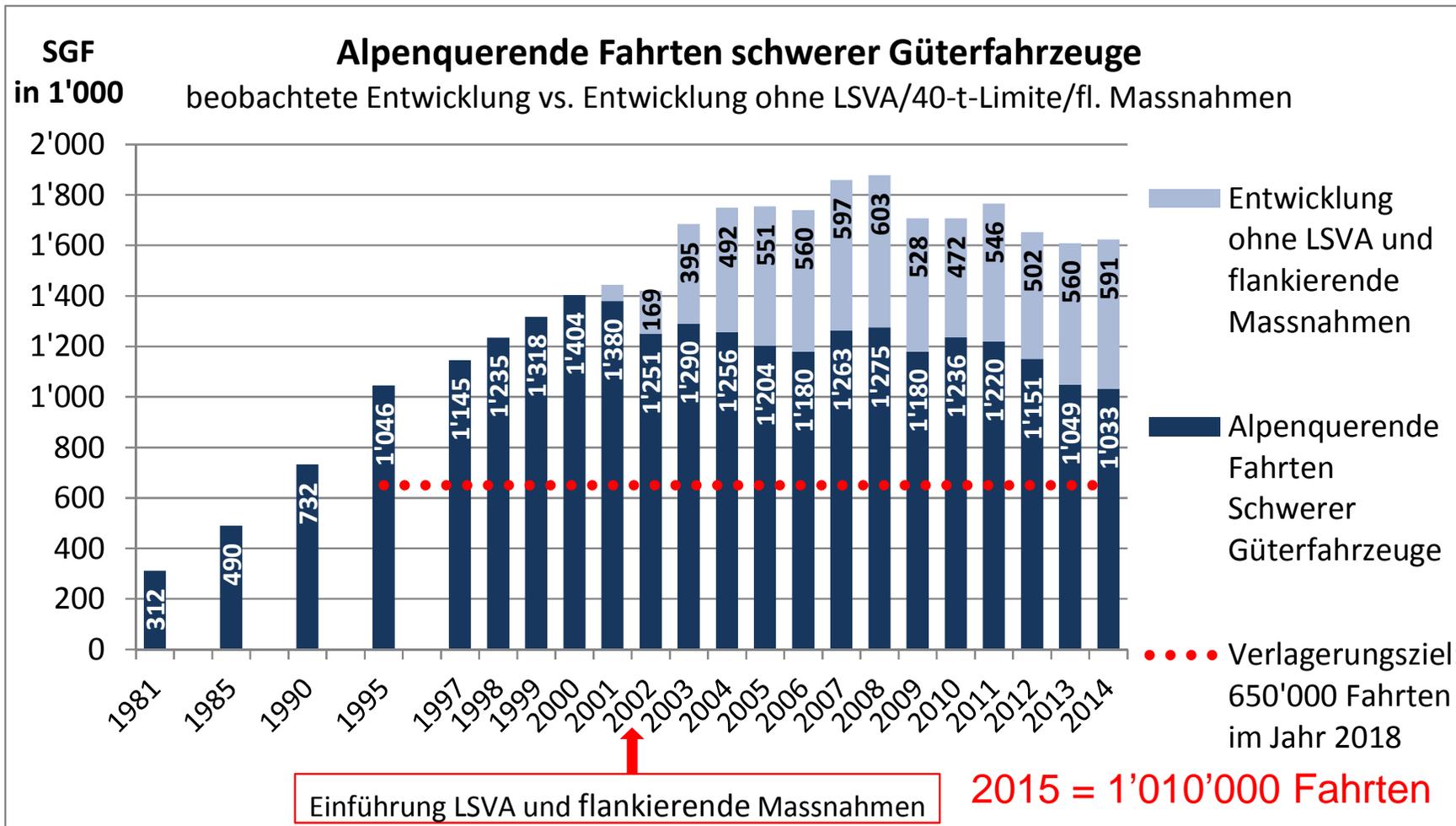


- 1. Erfolge und Massnahmen der Verlagerungspolitik**
2. Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels: Herausforderungen und Lösungsansätze

Schiene mit höchstem Anteil im Güterverkehr durch Alpen seit 2001



Vermeidung von rund 600'000 LkW-Fahrten/Jahr



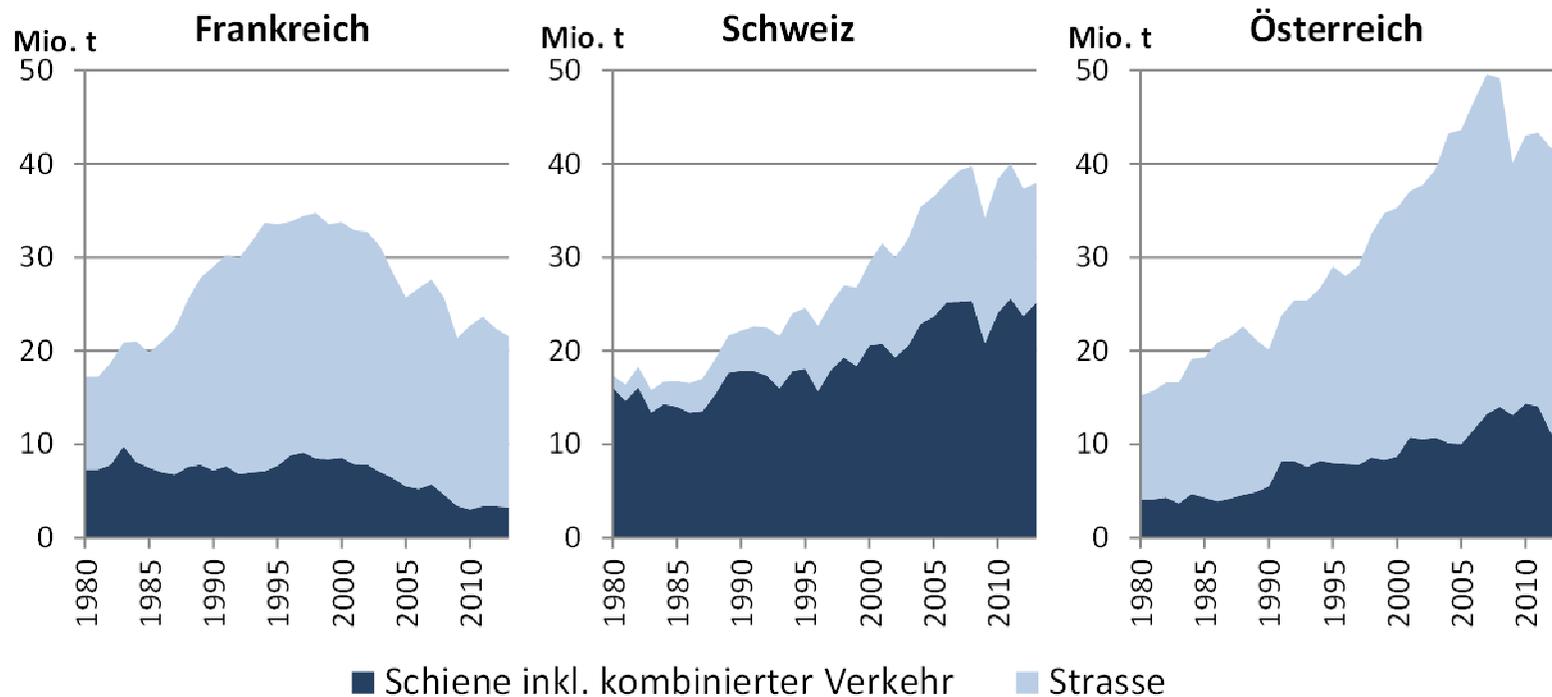
Diapositiva 4

grd1

Gem. wam sind auf dieser Folie die neuste Zahlen, die wir haben. Die Prognosen ohne Massnahmen für 2015 wurden noch nicht erarbeitet.

Granata Audrey BAV; 20.04.2016

Im internationalen Vergleich sehr starke Stellung der Bahn



Bisherige Massnahmen und Instrumente für die Verlagerung

- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
- Marktöffnung Schienengüterverkehr
- Betriebsbeiträge
- Investitionsbeiträge Umschlagsanlagen
- Bau der NEAT



2016: Eröffnung des Gotthard-Basistunnels

- Kernelement der NEAT, Meilenstein für Schweizer Verkehrs- und Verlagerungspolitik
- Flachbahn ermöglicht produktiveren Güterverkehr
- Volle Wirkung mit Ceneri-Basistunnel und 4-Meter-Ausbauten ab 2020
- Zusätzliche Massnahmen zur Stärkung der Verlagerung



Anpassung Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

- Erste Anpassung seit 2008
- Gewichteter Durchschnitt für Fahrt Basel-Chiasso steigt von 276 auf 298 Franken
- Berechnungsmethode anerkannt, Mehreinnahmen von 180-190 Mio. Franken bei Spielraum von ca. 500 Mio. Franken
- Beschluss Landverkehrsausschuss CH-EU nötig



Anpassung Trassenpreis



- Trassenpreisrabatt für lange, schwere Güterzüge im alpenquerenden Verkehr
- Änderung Netzzugangsverordnung durch Bundesrat beschlossen
- Befristung 2017 - 2021

Übersicht



1. Erfolge und Massnahmen der Verlagerungspolitik
2. **Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels: Herausforderungen und Lösungsansätze**

Rahmenbedingungen Betrieb Jahr 2017

- Realisierung 4-Meter-Korridor (inkl. Sperrung Luino-Strecke)
- Ceneri-Basistunnel



2017

⇒ Gesamtnutzen/
voller Produktivitätseffekt
erst ab 2021 möglich

Die erforderlichen Einschränkungen werden fair zwischen dem Güterverkehr und dem Personenverkehr aufgeteilt.

Herausforderungen



1. Zugkonfiguration
2. ETCS-Aspekte:
(a) Schiebedienst und
(b) Lok-/kurzzüge
3. Sprachgrenze
4. Betriebswechsellpunkt
Bellinzona
5. Informationsbedarf EVU

Lösungsansätze

1. Zugkonfiguration

- Qualität der Zugdaten verbessern
- Qualität der Trassennutzung muss Trassenbestellung entsprechen
- Optimale Traktion
- Überprüfung des maximalen Zugsgewichts

2. ETCS-Aspekte

(a) Schiebedienst:

- SBB sucht im Rahmen Anlagenprojektierung Massnahmen

(b) Lok-/Kurzzüge

- Wenn Nachweis nicht erbracht:
 - Kompensationsmassnahmen
 - Loks schleppen

Lösungsansätze

3. Sprachgrenze

- SBB Infra prüft Möglichkeit der Zweisprachigkeit der Fahrdienstleiter (Arth-Goldau – Bellinzona), Umsetzung voraussichtlich Ende 2017

4. Betriebswechsellpunkt Bellinzona

- EVU-Lok-Pool (Bellinzona)
- «Fahrplanwerkstätte» zu Abstellmöglichkeiten Bellinzona

5. Informationsbedarf EVU

- Informationskonzept Startphase der SBB Infra
- Gemeinsame Hotline
- Offener Erfahrungsaustausch zwischen EVU



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Verkehr



**Besten Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**