



# Die Verkehrspolitik der Schweiz

Ein möglichst grosser Teil des Güterverkehrs durch die Alpen soll von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Diesen Grundsatz verfolgt die Schweizer Verkehrspolitik. Um das Ziel zu erreichen, wird ein Paket von Massnahmen umgesetzt. In deren Zentrum steht der Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT.



Die Schweizer Bevölkerung hat in mehreren Abstimmungen verlangt, dass der alpenquerende Güterverkehr primär per Bahn erfolgen soll.

Die Schweiz liegt im Herzen Europas. Seit jeher waren die Gotthard- und die Lötschberg-Simplon-Strecke wichtige europäische Transitachsen für den Nord-Süd-Verkehr. Die Verkehrs- und Güterströme zwischen Nordeuropa und Italien bündeln sich in den engen Bergtälern. Jährlich queren mehr als eine Million Lastwagen die Schweizer Alpen.

Die Schweizerinnen und Schweizer wollen den sensiblen Alpenraum vor übermässiger Verkehrsbelastung schützen. Seit den 1980er Jahren verfolgt die Schweiz eine nachhaltige Verkehrspolitik, in deren Zentrum die Verlagerung von möglichst viel alpenquerendem Verkehr von der Strasse auf die Schiene steht. Die Schweizer Bevölkerung hat diese Politik in mehreren Volksabstimmungen bestätigt. Sie hat 1994 die sogenannte Alpeninitiative angenommen, gemäss welcher der Schwerverkehr durch die Schweiz auf der Schiene erfolgen soll. Praktisch umgesetzt heisst dies,

dass ab 2018 maximal 650 000 Lastwagen pro Jahr die Alpen queren sollten.

## **42 Milliarden Euro für die Bahnausbauten**

Dieses ehrgeizige Ziel wird nicht zu erreichen sein. Doch die Schweiz hat verschiedene Massnahmen ergriffen, um sich ihm möglichst stark anzunähern. Dazu gehören die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – die schweizerische Lastwagen-Maut – und die finanzielle Unterstützung des Güterverkehrs auf der Schiene. Um die Kapazität der Bahn zu steigern, baut die Schweiz die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit drei Basis-tunneln am Lötschberg, am Gotthard und am Ceneri. Die NEAT bietet dem Schienengüterverkehr eine schnelle und leistungsfähige Verbindung durch die Schweiz. Im Personenverkehr verkürzt sie die Reisezeiten zwischen den Zentren im Norden und im Süden deutlich. Auf der Gotthard-

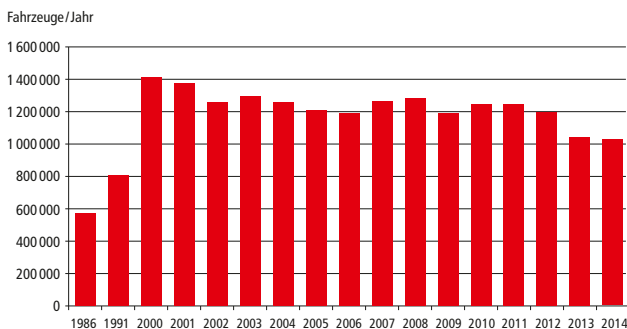


## Bundesamt für Verkehr BAV

Achse baut die Schweiz bis 2020 zudem die Zufahrten so aus, dass Sattelaufleger mit vier Metern Eckhöhe auch hier durchgehend und bis in die grossen Terminals im Norden Italiens auf die Bahn verladen werden können.

In den Bau der NEAT investiert die Schweiz rund 23,5 Milliarden Franken (rund 22,4 Mrd. Euro; heutige Kosten inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer), in die grossen Ausbauten Bahn 2000, zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), Anschluss der Schweiz ans ausländische Hochleistungsnetz (HGV-A), Lärmsanierung und Ausbauschnitt 2025 fliessen gar 44,4 Milliarden Franken (rund 42,3 Mrd. Euro). Finanziert werden diese Grossprojekte aus dem so genannten FinöV-Fonds bzw. seinem Nachfolger, dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Fonds speisen sich unter anderem aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Die Massnahmen und die schrittweise Inbetriebnahme der Basistunnels zeigen Wirkung. Beim Güterverkehr auf der Strasse konnte eine klare Trendwende festgestellt werden. Zwischen 2000 und 2014 nahm die Zahl der Lastwagen auf den Transitachsen um fast 30 Prozent ab. Ohne die flankierenden Massnahmen zur Verkehrsverlagerung wären pro Jahr schätzungsweise 700 000 Lastwagen mehr auf den Schweizer Strassen unterwegs. Der Personenverkehr profitiert von den kürzeren Fahrzeiten, viele Züge sind ausgelastet.



Seit 2000 hat die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten um rund 30 Prozent abgenommen.

### Schwerverkehrsmanagement-Instrumente

Die Schweiz möchte den Güterverkehr auf den Strassen dereinst noch besser lenken. Derzeit bestehen jedoch keine Möglichkeiten, internationale Abkommen zur Einführung einer Alpentransitbörse (mit welcher eine bestimmte Zahl von Durchfahrtsrechten festgelegt und versteigert würde) oder anderer limitierender Schwerverkehrsmanagement-Instrumente abzuschliessen. In den Nachbarländern ist keine

Akzeptanz für diese Instrumente vorhanden, und im bestehenden EU-Recht gibt es hierfür keine Basis.

## Zusammenarbeit mit der EU

Als Kleinstaat im Herzen Europas ist die Schweiz bei der Umsetzung ihrer Verlagerungspolitik auf eine enge internationale Zusammenarbeit angewiesen. Um zu verhindern, dass der Schwerverkehr als Folge des Schweizer Verkehrsregimes auf andere Alpen-Transitrouten ausweicht, ist eine Koordination unter den Alpenstaaten erforderlich. Das 1999 unterzeichnete Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union gewährleistet diese Koordination. Zum einen haben sich beide Vertragspartner zur Öffnung ihrer Strassen- und Schienenverkehrsmärkte für den Transport von Personen und Gütern verpflichtet. Zum anderen anerkennt die EU ausdrücklich die Ziele und Instrumente der schweizerischen Verkehrspolitik. So schuf das Abkommen die rechtliche Grundlage für die flächendeckende Einführung und stufenweise Anhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie für die Beibehaltung des generellen Nacht- und Sonntagsfahrverbots. Im Gegenzug akzeptierte die Schweiz die schrittweise Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen von 28 auf 40 Tonnen.

### Weitere Informationen

- zur Verkehrspolitik der Schweiz:  
<http://www.bav.admin.ch>

### Medienkontakt

Medienstelle Bundesamt für Verkehr  
+41 (0)58 462 36 43  
presse@bav.admin.ch  
Postadresse: Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern

© BAV, 2016