

Intermodal freight transport

Verlagerung Nord-Süd-Achse (IFT)

Innovation Research Project

Studiengang:

**Master of Science in Business Administration
with a Major in Innovation Management**

Eingereicht im Juli 2011

MANAGEMENT SUMMARY

Die Schweiz hat im transeuropäischen Güterverkehr eine zentrale Rolle, liegt sich doch mit dem Alpenmassiv genau auf der Strecke für Güter von Genau nach Rotterdam und umgekehrt.

In den letzten Jahrzehnten hat, begünstigt durch das Wirtschaftswachstum, der alpenquerende Schwerverkehr stark zugenommen. Im Jahre 1999 wurde der Schutz der Alpen in der Bundesverfassung verankert und damit eine Beschränkung der alpenquerenden Güterschwerverkehrsfahrten von 650'000 im Jahre 2019. Der Bundesrat ist dazu aufgefordert, Massnahmen zu treffen, dass der alpenquerende Güterverkehr durch die Schweiz auf der Schiene zu erfolgen hat. Ein wesentlicher Faktor der Verlagerungspolitik ist dabei der kombinierte Verkehr (KV). Die Kombination von Strasse und Schiene ermöglicht die Nutzung der jeweiligen Stärken des Verkehrsträgers. Insbesondere die Umweltfreundlichkeit der Schiene auf langen Strecken sowie die räumliche und zeitliche Flexibilität der Strasse bei kürzeren Sammel- und Verteiltransporten.

Aktuell ist dieses Ziel jedoch in weite Ferne gerückt. Bereits das Zwischenziel von einer Million Fahrten im Jahre 2011 scheint gemäss einer unabhängigen Evaluation zu scheitern. Die Mehrheit der Massnahmen der Verlagerungskonzeption widerspiegeln finanzielle Anreize um das Verlagerungsziel erreichen zu können. Mit den bestehenden Massnahmen lässt sich jedoch weder das Verlagerungsziel noch das Zwischenziel erreichen, kommt das UVEK zum Schluss.

Mittels einer Zusammenstellung aller aktuell geplanter und angedachter Massnahmen zu drei möglichen Szenarien, hatte diese Arbeit zum Ziel, diese Szenarien im Hinblick auf das Erreichen des Verlagerungsziel zu untersuchen. Die Aussagen der Experten zu den heute diskutierten Massnahmen sind sehr skeptisch und wagen zu bezweifeln, die Verlagerung bis ins Jahre 2019 zu bewältigen.

Ohne eine weitere Öffnung des schweizerischen und europäischen Schienengüterverkehrs, ist eine erfolgreiche Verlagerungspolitik sowohl aus Sicht von Betreibern des KV, als auch für deren Nutzer nicht möglich. Damit eine Verlagerung des Güterverkehrs innerhalb der Schweiz doch noch erfolgreich auf die Schiene stattfinden kann, müssen in erster Linie die Hebel bei der Bewirtschaftung von Trassenpreisen und der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs angesetzt werden.