

Vernehmlassung für Güterverkehrsvorlage ist eröffnet Drei Varianten zur Verlagerung auf die Schiene

Das UVEK hat die Vernehmlassung für das neue Güterverkehrsverlagerungsgesetz eröffnet. Dieses Gesetz bildet die Basis für die Weiterführung der Fördermassnahmen, um den alpenquerenden Güterverkehr gemäss Verfassungsauftrag von der Strasse auf die Schiene dauerhaft zu verlagern. Zur Diskussion stehen drei Varianten: Die erste Variante verlangt bis 2017 finanzielle Mittel im bisherigen Umfang, die zweite geht von gekürzten Mitteln bis 2017 aus. Als dritte Variante wird ein beschleunigter Ausbau der Rollenden Landstrasse zur Diskussion gestellt. Alle Varianten streben die Einführung einer Alpentransitbörse an. (Sprache: de und fr)

Weitere Informationen:
UVEK: Vernehmlassung

<http://www.bav.admin.ch>

Ouverture de la procédure de consultation sur le trafic marchandises Trois variantes pour encourager le transfert sur le rail

Le DETEC a ouvert la procédure de consultation concernant le projet de loi sur le trafic marchandises. Celle-ci pose les bases pour la poursuite des mesures d'encouragement visant à parvenir à un transfert du trafic marchandises à travers les Alpes, de la route sur le rail. La future loi propose trois variantes. La première exige que le montant des fonds alloués jusqu'ici soit maintenu jusqu'en 2017. La deuxième table sur une réduction des fonds d'ici là. La troisième envisage une extension accélérée de la chaussée roulante. (langue: français et allemand)

Pour plus d'informations:
Dpt fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication - DETEC

<http://www.bav.admin.ch>

27.07.2006

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Vernehmlassung für Güterverkehrsvorlage wird eröffnet

Bern, 05.07.2006 - Der Bundesrat hat an seiner heutigen Sitzung das UVEK beauftragt, die Vernehmlassung für das neue Güterverkehrsverlagerungsgesetz zu eröffnen. Dieses Gesetz bildet die Basis für die Weiterführung der Fördermassnahmen, um den alpenquerenden Güterverkehr gemäss Verfassungsauftrag von der Strasse auf die Schiene dauerhaft zu verlagern. Zur Diskussion stehen drei Varianten: Die erste Variante verlangt bis 2017 finanzielle Mittel im bisherigen Umfang, die zweite geht von gekürzten Mitteln bis 2017 aus. Als dritte Variante wird ein beschleunigter Ausbau der Rollenden Landstrasse zur Diskussion gestellt. Alle Varianten streben die Einführung einer Alpentransitbörse an. Die bisherige Verlagerungspolitik greift bereits: Seit 2000 nimmt die Zahl der Lastwagen, die auf der Strasse durch die Alpen fahren, stetig ab.

Ziele und Massnahmen der Verlagerungspolitik sind seit 1999 im Güterverkehrsgesetz festgelegt. Als Ziel der Verlagerungspolitik legt das Gesetz maximal 650'000 alpenquerende LKW-Fahrten pro Jahr fest. Das Ziel soll spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erreicht werden, das heisst 2009.

Dieses Gesetz ist bis Ende 2010 befristet und verpflichtet den Bundesrat, der Bundesversammlung bis spätestens 2006 ein Ausführungsgesetz zum Alpenschutzartikel der Bundesverfassung zu unterbreiten. Der Bundesrat hat die Vorlage an seiner heutigen Sitzung beraten und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, die Vernehmlassung einzuleiten. Das Vernehmlassungsverfahren wird Mitte Juli eröffnet und bis zum 16. Oktober 2006 dauern.

Die Verlagerung ist im Gang

Seit der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie der Umsetzung der flankierenden Verlagerungsmassnahmen ist der Verlagerungsprozess in vollem Gang. Die Zahl der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge wurde im vergangenen Jahr gegenüber dem Referenzjahr 2000 um 14 Prozent auf 1,2 Millionen reduziert.

Im gleichen Zeitraum wuchs der alpenquerende Schienengüterverkehr gesamthaft um 15 Prozent, der kombinierte Verkehr um über 50 Prozent. Der Anteil der Schiene an der Transportmenge im alpenquerenden Verkehr betrug im Jahr 2005 in der Schweiz 65 Prozent.

Trotz dieser Erfolge zeichnet sich ab, dass es nicht möglich sein wird, das Ziel bis 2009 zu erreichen. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Schieneninfrastruktur der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) ist noch nicht in ausreichendem Mass vorhanden.
- Die notwendigen Umstellungen in der Transportwirtschaft und bei der Qualitätsverbesserung der Bahnen sind noch nicht abgeschlossen.
- Die Angleichung der Höhe der Strassenmauten der EU an das Niveau der Schweiz ist noch nicht so weit fortgeschritten wie erwartet.

Ein Verzicht auf Fördermassnahmen ab 2010 würde den laufenden Verlagerungsprozess abschwächen und es wäre wieder mit einem Anstieg der Zahl der Lastwagenfahrten durch die Schweiz zu rechnen. Die Umsetzung des Verfassungsauftrages wäre prinzipiell in Frage gestellt.

Drei Varianten stehen zur Diskussion

In der Vernehmlassung stellt der Bundesrat drei Varianten zur Diskussion:

Variante 1: Umsetzung des Verlagerungsauftrags auf 2017

Variante 1 hat zum Ziel, den Verlagerungsauftrag des Volkes auf das Jahr 2017 umzusetzen. Das vom Parlament definierte Verlagerungsziel von maximal 650'000 alpenquerenden LKW-Fahrten wird beibehalten. Es wird aber zeitlich verschoben. Neu muss das Ziel - wie dies der Bundesrat dem Parlament ursprünglich vorgeschlagen hatte - bis spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (ca. 2017) erreicht werden. Als Zwischenziel ist spätestens im Jahr 2011 die Grenze von einer Million alpenquerender Schwerverkehrsfahrten zu unterschreiten.

Die bisherigen Massnahmen sind weiterzuführen und - wo nötig und möglich - zu intensivieren. Das betrifft einerseits die Massnahmen auf der Strasse (z.B. verstärkte Kontrollen des Schwerverkehrs). Andererseits muss auch der Schienengüterverkehr weiterhin finanziell gefördert werden.

Für den Zeitraum von 2011-2017 sind für diese Massnahmen 285 Mio. Franken pro Jahr einzusetzen. Die jährlichen Tranchen werden somit auf dem Durchschnitt der bisherigen Verpflichtung weitergeführt, wobei die Menge der bestellten Verkehre im unbegleiteten kombinierten Verkehr und bei der Rollenden Landstrasse bis 2017 in etwa verdoppelt werden sollen. Die neuen Mittel werden nötig, da der vom Parlament 1999 beschlossene Zahlungsrahmen von 2,85 Milliarden Franken für die Förderung des Bahngüterverkehrs für den Zeitraum von 2000-2010 voraussichtlich vollständig ausgeschöpft wird.

Variante 2: Anpassung des Verlagerungsauftrags (Gekürzte Mittel)

Als zweite Variante schickt der Bundesrat den Vorschlag in die Vernehmlassung, die Mittel für die Förderung des Schienengüterverkehrs im Zeitraum von 2011-2017 aus finanzpolitischen Gründen auf 1 Milliarde Franken zu begrenzen. Dies entspricht 140 Mio. Franken pro Jahr. Mit diesen reduzierten Mitteln ist es jedoch nicht möglich, in absehbarer Zeit das Verlagerungsziel von 650 000 alpenquerenden Fahrten pro Jahr zu erreichen. Der Zielwert müsste deshalb auf 1 Mio. Fahrten angehoben werden. Das neue Verlagerungsziel von 1 Mio. Fahrten soll mit dieser Variante bis spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden.

Variante 3: Ausschreibung einer eigenwirtschaftlichen Rola

Als dritte Variante wird ein substantieller Ausbau der Rollenden Landstrasse (Rola) in die Vernehmlassung geschickt. Dabei würde ein hochwertiges Angebot im Huckepackverkehr von Grenze zu Grenze ausgeschrieben, das eigenwirtschaftlich betrieben werden müsste. Vorstellbar wären beispielsweise 400'000 Stellplätze (Lastwagen auf Bahnwaggons) und ein Stundentakt. Allerdings sind noch zahlreiche Fragen offen, namentlich die Verfügbarkeit der Trassen und Terminalstandorte. Diese Fragen werden parallel zur Vernehmlassung vertieft abgeklärt.

Alpentransitbörse als Element aller Varianten

Alle drei Varianten sehen die Einführung einer Alpentransitbörse vor, also eines Instruments einer marktwirtschaftlichen Steuerung des alpenquerenden Strassenverkehrs. Dabei ist eine internationale Abstimmung ebenso erforderlich wie eine Berücksichtigung der Bedürfnisse der schweizerischen Transportbranche. Den definitiven Entscheid über die Einführung einer Alpentransitbörse fällt der Bundesrat zu einem späteren Zeitpunkt. Für den Fall der Einführung der Alpentransitbörse gilt auch bei Variante 2 weiterhin das Ziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten.

Die Einführung von Transitbörsen ist von der EU-Kommission in ihrer jüngsten Halbzeitrevision des Verkehrs-Weissbuchs vorgeschlagen worden. Dieses Instrument wird als Option zur Bewältigung der Schwerverkehrsströme in ökologisch sensiblen Gebieten wie den Alpen in Betracht gezogen.

Adresse für Rückfragen:

Presse- und Informationsdienst UVEK, 031 322 55 11

Herausgeber:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Internet: <http://www.uvek.admin.ch/index.html?lang=de>

Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft
[Kontakt](#) | [Rechtliche Grundlagen](#)

<http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de>



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Les autorités fédérales de la Confédération suisse

La consultation sur le projet relatif au trafic marchandises sera ouverte

Berne, 05.07.2006 - Lors de sa séance d'aujourd'hui, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'ouvrir la procédure de consultation pour la nouvelle loi sur le transfert du trafic marchandises. Cette loi servira de base à la poursuite des mesures d'encouragement permettant de transférer durablement, selon le mandat constitutionnel, le trafic transalpin des marchandises de la route vers le rail. Trois variantes sont mises en discussion : la première exige que les fonds soient octroyés selon les montants habituels jusqu'en 2017, la deuxième table sur une réduction des fonds jusqu'en 2017. En tant que troisième variante, l'extension accélérée de la chaussée roulante est mise en discussion. Toutes les variantes visent à introduire une bourse du transit alpin La politique du transfert menée jusqu'ici porte déjà ses fruits: depuis l'an 2000, le nombre des camions traversant les Alpes par la route ne cesse de baisser.

Les objectifs et les mesures de la politique de transfert figurent depuis 1999 dans la loi sur le transfert du trafic marchandises. L'objectif de la politique de transfert, fixé par la loi, est de limiter à 650'000 par année le nombre des camions traversant les Alpes. Il doit être atteint au plus tard deux années après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, soit en 2009.

La loi expirera à la fin de 2010. Elle oblige le Conseil fédéral à présenter à l'Assemblée fédérale, d'ici à 2006 au plus tard, une loi d'exécution de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Lors de sa séance d'aujourd'hui, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de lancer une procédure de consultation ad hoc. Celle-ci sera ouverte à la mi-juillet et durera jusqu'au 16 octobre 2006.

Le transfert bat son plein

Depuis l'introduction de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) et l'application des mesures d'appoint, le processus du transfert bat son plein. Par rapport à l'année 2000, année de référence, le nombre des courses transalpines des camions a, l'année dernière, été réduit de 14 pour cent, pour passer à 1,2 million.

Durant la même période, le trafic ferroviaire des marchandises à travers les Alpes a progressé globalement de 15 pour cent, le trafic combiné faisant même un bond de plus de 50 pour cent. En 2005, la part du rail dans le tonnage acheminé à travers les Alpes a atteint 65 pour cent en Suisse.

Malgré ces succès, il apparaît qu'il ne sera pas possible d'atteindre l'objectif d'ici à 2009. Cela pour plusieurs raisons:

- L'infrastructure ferroviaire des nouvelles transversales alpines (NLFA) n'est pas encore disponible dans une mesure suffisante.
- Les adaptations de l'industrie des transports et de la qualité des prestations ferroviaires ne sont pas encore terminées.
- L'alignement du montant des péages routiers UE sur le niveau de la Suisse n'a pas encore progressé autant qu'on avait prévu.

Renoncer aux mesures de promotion à partir de 2010 affaiblirait le processus de transfert en cours et il faudrait de nouveau s'attendre à une augmentation du nombre des courses de camions à travers la Suisse. La réalisation du mandat constitutionnel serait donc compromise dans son principe.

Trois variantes sont mises en discussion

Le Conseil fédéral met trois variantes en discussion:

Variante 1: Mise en oeuvre du mandat relatif au transfert pour 2017

La variante 1 vise à mettre en oeuvre pour 2017 le transfert ordonné par le peuple. L'objectif défini par le Parlement - plafond de 650'000 courses de camions à travers les Alpes - est maintenu, mais sa réalisation prendra plus de temps. Dorénavant, l'objectif devra être atteint au plus tard deux années après la mise en service du tunnel de base du St-Gothard (vers 2017), comme le Conseil fédéral l'avait proposé initialement aux Chambres. A titre d'objectif intermédiaire, il faudra faire en sorte que le nombre de courses de camions à travers les Alpes soit inférieur à un million en 2011 au plus tard.

Les mesures prises jusqu'ici en Suisse doivent être maintenues et, chaque fois que c'est possible et nécessaire, intensifiées. Cela concerne les mesures routières (p.ex. contrôles renforcés du trafic lourd). D'autre part, il faut aussi continuer d'encourager financièrement le transport ferroviaire des marchandises.

S'agissant de la période 2011-2017, il faudra engager 285 millions de francs par année pour ces mesures. Les tranches annuelles seront donc encore versées en fonction de la moyenne de l'engagement actuel, mais le tonnage des prestations commandées dans le trafic combiné non accompagné et dans la chaussée roulante doubleront à peu près d'ici à 2017. Les nouvelles ressources seront nécessaires, car le plafond de dépenses de 2,85 milliards de francs, que le Parlement a alloué en 1999 pour encourager le trafic ferroviaire des marchandises pendant la période 2000-2010, sera entièrement épuisé.

Variante 2: Adaptation du mandat relatif au transfert (réduction des fonds)

Le Conseil fédéral a mis en consultation une deuxième variante ; il propose de limiter à 1 milliard de francs les fonds destinés à la promotion du trafic ferroviaire des marchandises durant la période 2011-2017. Cela correspond à un montant de 140 millions de francs par année. Avec une telle réduction financière, il ne sera toutefois pas possible d'atteindre prochainement l'objectif de 650 000 courses transalpines par année. La valeur de l'objectif devrait donc être portée à 1 million de courses. Avec cette variante, le nouvel objectif de 1 million de courses doit être atteint au plus tard deux années après la mise en service du tunnel de base du St-Gothard.

Variante 3 : Appel d'offres pour une chaussée roulante couvrant ses coûts

Une troisième variante - l'extension substantielle de la chaussée roulante (CR) - est mise en discussion. Dans ce contexte, un appel d'offres serait lancé pour une offre de ferroutage de haute qualité reliant une frontière à l'autre; elle devrait couvrir ses coûts. On pourrait imaginer, par exemple, 400'000 places de chargement (camions sur des wagons) et une cadence horaire. Il reste cependant de nombreuses questions à régler, notamment la disponibilité des sillons et les emplacements des terminaux. Ces questions feront l'objet d'études approfondies parallèlement à la consultation.

Bourse du transit alpin: un élément appartenant à toutes les variantes

Toutes les trois variantes prévoient l'introduction d'une bourse du transit alpin, à savoir d'un instrument permettant de gérer le trafic routier à travers les Alpes selon les règles de l'économie de marché. De ce fait, une coordination internationale est tout aussi indispensable que la prise en compte des besoins des transporteurs suisses. Plus tard, le Conseil fédéral se prononcera définitivement sur l'introduction d'une telle bourse. En cas d'introduction d'une bourse du transit alpin, même avec la variante 2, l'objectif de 650'000 courses transalpines garde sa validité

Dans sa récente révision à mi-parcours de son Livre blanc sur les transports, la Commission de l'UE a proposé d'introduire des bourses de transit. Cet instrument est envisagé comme une option permettant de faire face aux flux du trafic routier lourd dans les zones écologiquement sensibles telles que les Alpes.

Renseignements:

Service de presse et d'information DETEC, tél. 031 322 55 11

Editeur:

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Internet: <http://www.uvek.admin.ch/index.html?lang=fr>

Les autorités fédérales de la Confédération suisse

[Contact](#) | [Bases légales](#)

<http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr>