

Alpenquerender Güterverkehrs in der Schweiz: Immer mehr wird mit der Bahn transportiert

Die Zahl der schweren Lastwagen im alpenquerenden Güterverkehr hat 2004 im Vergleich mit dem Vorjahr um 3 Prozent abgenommen. Das Verkehrsaufkommen lag deutlich unter jenem des Referenzjahres 2000. Die Schiene legte demgegenüber spürbar zu. Verglichen mit den anderen Alpenländern ist der hohe Schienenanteil von annähernd zwei Dritteln einzigartig. Ausschlaggebend dafür ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs sowie flankierende Massnahmen wie etwa ein verbessertes Angebot im kombinierten Verkehr.

Weitere Informationen:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)

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

Trafic marchandises à travers les Alpes : Le rail se taille une part toujours plus importante des transports

En 2004, le trafic marchandises à travers les Alpes a enregistré une baisse de 3 % du nombre de poids lourds par rapport à l'année précédente. Le volume de trafic a été nettement inférieur à celui de l'année de référence 2000. De son côté, le rail a enregistré une nette progression. Sa part avoisine les deux tiers, ce qui est unique par rapport aux autres pays alpins. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), la libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises, tout comme la mise en place de mesures d'accompagnement et de meilleures prestations de service ont contribué à ces résultats, en incitant à la complémentarité des transports.

Pour plus d'informations:

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

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

14.03.2005

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>

MEDIENMITTEILUNG

Alpenquerender Güterverkehr: weniger Lastwagen auf der Strasse, mehr Güter auf der Schiene

Die Zahl der schweren Lastwagen im alpenquerenden Güterverkehr hat 2004 im Vergleich mit dem Vorjahr um 3 Prozent abgenommen. Das Verkehrsaufkommen lag deutlich unter jenem des Referenzjahres 2000. Die Schiene legte demgegenüber spürbar zu. Verglichen mit den anderen Alpenländern ist der hohe Schienenanteil von annähernd zwei Dritteln einzigartig.

Im Jahr 2004 haben 1'255'000 schwere Strassengüterfahrzeuge die Schweizer Alpen durchquert. Das sind knapp 3 Prozent weniger als im Vorjahr und gut 10 Prozent weniger als im Jahr 2000, dem letzten Jahr vor der Einführung von LSVa und 34t - Limite. In der gleichen Zeitspanne verzeichnet die Schiene im alpenquerenden Verkehr ein Wachstum von mehr als 10 Prozent (in Tonnen). Insbesondere der kombinierte Verkehr legte im Jahr 2004 beachtlich zu und verzeichnete alpenquerend ein Wachstum von 18%.

Zwischenziel des Verlagerungsgesetzes erreicht

Das am 1. Januar 2001 in Kraft getretene Verkehrsverlagerungsgesetz verlangt die Stabilisierung der Zahl der alpenquerenden Güterfahrzeuge innert zwei Jahren nach Inkrafttreten des Landverkehrabkommens (2002) gegenüber dem Referenzjahr 2000. Im Jahr 2004 wurden gut 10 Prozent weniger schwere Güterfahrzeuge gezählt als 2000. Das Stabilisierungsziel wurde damit übertroffen.

Für die Stabilisierung sind mehrere Faktoren verantwortlich:

- **Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA):** Die LSVA bewährt sich. Das Strassentransportgewerbe ist effizienter geworden. Der Fahrzeugpark ist moderner und umweltfreundlicher als vor 4 Jahren und insbesondere die durchschnittliche Auslastung der schweren Güterfahrzeuge ist von 6.3 t im Jahr 2000 auf 9.6 t im Jahr 2004 gestiegen.
- **Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs:** Die Bahnunternehmungen im Güterverkehr stehen vermehrt im Wettbewerb, und dies gegenüber der Strasse wie auch gegenüber konkurrierenden Bahnen. Sie sind dadurch gezwungen, ihre Produktivität und die Qualität im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu steigern. Erstmals wurden 2004 auch grenzüberschreitende Güterverkehre unter durchgehender Verantwortung eines einzelnen Unternehmens durchgeführt. In internationalen Arbeitsgruppen werden dafür gezielte Qualitätsverbesserungsprogramme umgesetzt.
- **Flankierende Massnahmen:** Mit zur Stabilisierung auf der Strasse und zum Wachstum auf der Schiene beigetragen haben auch die vom Parlament beschlossenen flankierenden Massnahmen (besseres

Angebot im kombinierten Verkehr,
Trassenpreisverbilligungen etc.).

Gütermengen: Grösserer Anteil der Bahn

Trotz abnehmender Fahrzeugzahlen ist dank höherer durchschnittlicher Auslastung die Menge der auf der Strasse transportierten Güter um rund 5 Prozent gewachsen, die Gütermenge auf der Schiene dagegen um 10 Prozent. Damit hat sich erstmals seit dem Jahr 2000 der Modal Split (Schieneanteil) zugunsten der Bahn verschoben, und zwar von 63 auf 65 Prozent.

Hinweis zur Aussagekraft der Daten: Die Anzahl der Strassenfahrzeuge steht für 2004 definitiv fest. Die auf Schiene und Strasse transportierten Gütermengen (Tonnen) haben vorderhand provisorischen Charakter. Erst die Auswertungen der Haupterhebung von 2004 werden im Herbst 2005 definitive Zahlen liefern. Die Haupterhebungen werden alle 5 Jahre durchgeführt und beruhen unter anderem auf Interviews mit den Chauffeuren sowie auf Analysen der Güterverkehrsdatenbanken der beteiligten Bahngesellschaften.

09. März 2005

UVEK Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation

Generalsekretariat UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10 3003 Bern

09.03.2005

<http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20050308/02210/index.html?lang=de>

COMMUNIQUE DE PRESSE

Trafic marchandises à travers les Alpes : moins de camions sur la route, plus de marchandises sur le rail

En 2004, le trafic marchandises à travers les Alpes a enregistré une baisse de 3 % du nombre de poids lourds par rapport à l'année précédente. Le volume de trafic a été nettement inférieur à celui de l'année de référence 2000. De son côté, le rail a enregistré une nette progression. Sa part avoisine les deux tiers, ce qui est unique par rapport aux autres pays alpins.

En 2004, quelque 1 255 000 poids lourds marchandises ont traversé les Alpes suisses, soit 3 % de moins que l'année précédente et presque 10 % de moins qu'en 2000, année où la RPLP et la limite des 34 tonnes ont été introduites. Durant cette même période, le rail a enregistré une croissance du trafic marchandises à travers les Alpes supérieure à 10 % (en tonnes). La hausse est particulièrement marquée dans le trafic combiné, se caractérisant dans le trafic à travers les Alpes par une croissance de 18 % en 2004.

Objectif intermédiaire de la loi sur le transfert du trafic atteint

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2001, la loi sur le transfert du trafic exige une stabilisation du nombre des poids lourds marchandises à travers les Alpes dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de l'accord sur les transports terrestres (2002), ceci par rapport à l'année de référence 2000. En 2004, le nombre des poids lourds était inférieur de 10 % à celui de 2000. L'objectif de la stabilisation a donc été dépassé.

Plusieurs facteurs y ont contribué:

- **Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).** La RPLP a fait ses preuves. Les transports routiers sont devenus plus efficaces. Le parc des véhicules s'est modernisé et pollue moins qu'il y a 4 ans, du fait notamment d'une charge moyenne des poids lourds qui est passée de 6.3 t en 2000 à 9.6 t en 2004.
- **Libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises.** Les compagnies ferroviaires actives dans le trafic de marchandises se retrouvent toujours plus en concurrence non seulement avec la route mais également avec les autres entreprises ferroviaires. Elles sont donc contraintes d'accroître leur productivité et la qualité du trafic ferroviaire transfrontalier de marchandises. Pour la première fois en 2004, des marchandises ont été acheminées en trafic transfrontalier placé sous la responsabilité d'une seule entreprise. En vue d'améliorer la qualité, des programmes spécifiques sont mis en oeuvre par des groupes de travail internationaux.
- **Mesures d'accompagnement.** Les mesures d'accompagnement décidées par le Parlement ont également contribué à stabiliser le trafic sur la route

et à augmenter la part du rail (offre renforcée en trafic combiné, réduction du prix du sillon, etc.).

Volume de marchandises: le rail l'emporte

Bien que le nombre de véhicules ait reculé, le volume de marchandises transportées a augmenté de 5 % sur la route, en raison d'une charge moyenne des poids lourds plus élevée; de son côté, le rail a connu une hausse de 10 %. Pour la première fois depuis 2000, la répartition modale a évolué en faveur du rail, la part de ce dernier progressant de 63 à 65 %.

Concernant les données de 2004, celles-ci sont définitives pour les véhicules routiers. En revanche, les données concernant les volumes (tonnes) de marchandises acheminées par la route et sur le rail sont encore provisoires. Seule l'analyse des résultats de l'enquête principale de 2004 fournira des chiffres définitifs, ce qui devrait être le cas à l'automne 2005. Les enquêtes principales sont menées tous les 5 ans et reposent notamment sur des interviews des chauffeurs ainsi que sur des analyses des banques de données des compagnies ferroviaires relatives au trafic de marchandises.

Le 09 mars 2005

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

Secrétariat général du DETEC.
Palais fédéral Nord.
Kochergasse 10. 3003 Berne

09.03.2005

<http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20050308/02210/index.html?lang=fr>
