

Expertenbericht zur Alpentransitbörse Alpen-Initiative setzt auf Versteigerung begrenzter Fahrtenrechte

110,2 Millionen Tonnen Güter sind letztes Jahr über den Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus und Brenner transportiert worden. Die Alpen-Initiative schlägt vor den alpenquerenden Schwerverkehr mit einer Alpentransitbörse (ATB) zu regeln, bei der eine plafonierte Anzahl Fahrtenrechte per Internet versteigert werden. Vor rund zwei Jahren hat der Bundesrat eine Studie in Auftrag gegeben, mit welcher die Machbarkeit der ATB untersucht werden sollte. Der Bericht wurde jetzt veröffentlicht. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Alpeninitiative:

<http://www.alpeninitiative.ch>

Vollständiger Bericht unter: <http://www.rapp.ch/trans/taetigkeitsgebiete/Verkehrstelematik.html>

Rapport d'experts sur une bourse pour le transit alpin L'Initiative des Alpes mise sur des enchères pour limiter les droits de passage

110,2 millions de tonnes de marchandises ont transité l'an dernier à travers les Alpes, entre le Mont-Cenis/Fréjus et le Brenner. L'Initiative des Alpes propose de réguler le passage dans l'arc alpin par une bourse des passages transalpins (BPT), qui, via internet, plafonne le nombre de trajets. Le Conseil fédéral a mandaté le consortium Ecoplan et Rapp Trans, il y a tout juste deux ans. Le rapport est aujourd'hui rendu public. (langue : allemand, résumé en français/anglais)

Plus d'information :

Initiative des Alpes :

<http://www.initiative-des-alpes.ch>

Rapport complet :

<http://www.rapp.ch/trans/taetigkeitsgebiete/Verkehrstelematik.html>

17.10.2005

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>



iniziativa
da las alps

Die Alpen sind ein kostbares Gut. Ihre Quellen und Gletscher versorgen weite Teile Europas mit sauberem Trinkwasser. Hier sagen sich Murmeltiere und Adler gute Nacht. Aber Verkehrslärm und Schadstoffe belasten Menschen und die besonders empfindliche Natur stark.

Die Lastwagenflut bedroht Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung ebenso wie das ökologische Gleichgewicht. Die Alpenregion muss geschützt werden. Auch die EU anerkennt die Alpen als sensible Zone.

Die Alpen transitbörse ist die Lösung für den alpenquerenden Schwerverkehr. Sie verbindet das ökologische Ziel mit einem marktwirtschaftlichen Instrument. Diese Kombination reduziert den Schwerverkehr auf ein für Mensch und Natur erträgliches Mass und verstärkt die Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Bahn.

Alpen-Initiative

Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr
Herrengasse 2 Postfach 28 CH-6460 Altdorf Tel. +41 (0)41 870 97 81 Fax +41 (0)41 870 97 88
info@alpeninitiative.ch www.alpeninitiative.ch Spendenkonto 19-6246-9



iniziativa
da las alps

Die Alpen wollen an die Börse.



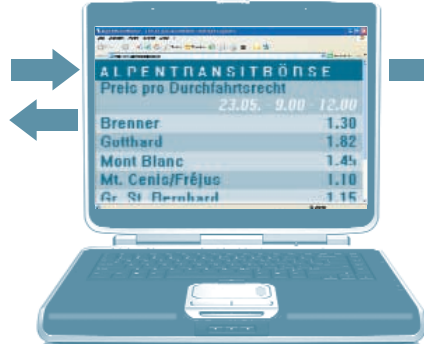
© Tierfoto: Blickwinkel / R. Witzek



Die Durchfahrtsrechte der Lastwagen über die Alpen werden vom Staat auf ein Mass beschränkt, das für Mensch und Natur nicht schädlich ist.



Rail&Road-Cargo AG
Das Unternehmen erhält für seine Bahntransporte eine bestimmte Anzahl Gratis-Durchfahrtsrechte für Lastwagen. Rail&Road kann sie selber nutzen oder über die Alpentransitbörse weiterverkaufen.



Road-Cargo AG
Das Unternehmen transportiert Güter nur per Lastwagen. Es muss dafür Durchfahrtsrechte an der Alpentransitbörse kaufen.

Alpentransitbörse – die Alpen vom Schwerverkehr entlasten.

Noch ist es eine Vision. Die europäischen Alpenländer schaffen mit der Alpentransitbörse einen Handelsplatz im Internet: Die Zahl der Durchfahrtsrechte für Lastwagen wird für den ganzen Alpenraum auf ein Mass begrenzt, das ökologisch verträglich ist. In der Schweiz ist dies mit dem Verkehrsverlagerungsgesetz bereits geschehen. Ab 2009 dürfen höchstens 650'000 Lastwagen pro Jahr die Schweizer Alpen überqueren. Für die anderen europäischen Alpenübergänge muss diese Obergrenze noch festgelegt werden. An der Alpentransitbörse kaufen Transporteure Alpentransit-Rechte für Lastwagen. Der Preis für einen elektronischen Passierschein oder ein SMS-Ticket ergibt sich aus Angebot und Nachfrage: Je grösser die Nachfrage, desto höher der Preis. Die Überprüfung der Durchfahrtsrechte erfolgt an Lastwagen-Dosierstellen oder in Zentren zur Kontrolle des Schwerverkehrs.

Die Alpentransitbörse fördert eine erwünschte Entwicklung: Wenn der Preis an der Alpentransitbörse zu hoch ist, werden die Güter mit der Bahn transportiert. Dafür gibt es im ganzen Alpenraum genügend Kapazitäten.

Helfen auch Sie mit, dass diese Vision bald Realität wird.

www.alpentransitboerse.ch



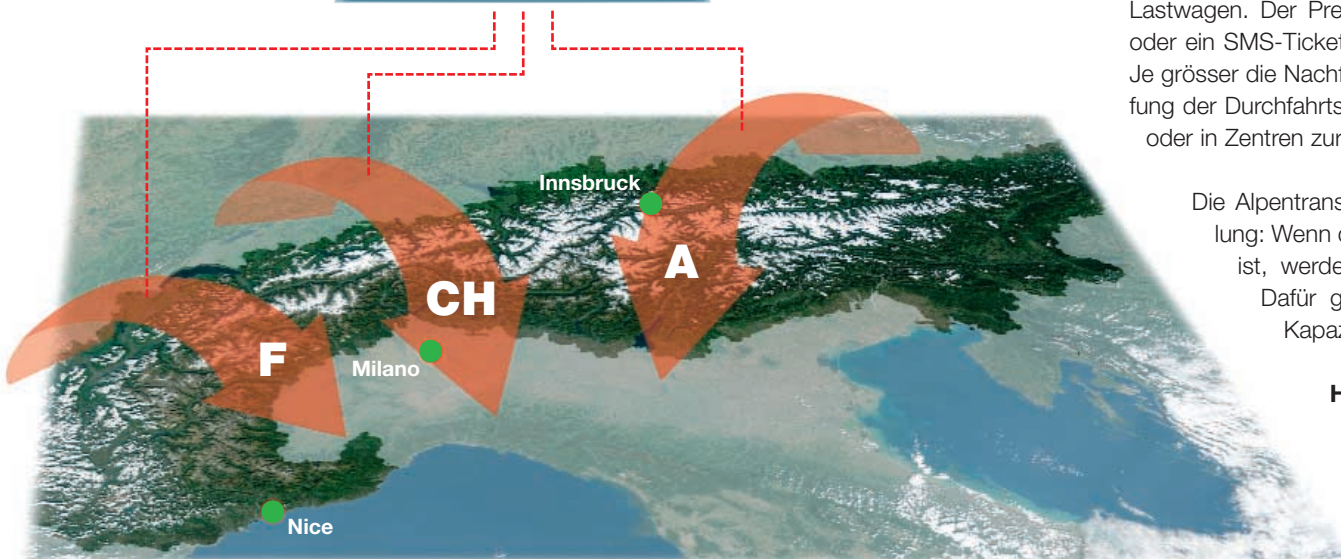
bergfoto.ch

Gewinn für alle

- Grosse Lastwagenstaus und deren Kosten entfallen. Strassentransporteure können verlässlicher planen.

- Die Sicherheit auf der Strasse wird für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Unfallkosten sinken.

- Die empfindlichen Alpen werden geschont. Die Bevölkerung an den Alpenübergängen wird von Lärm und Abgasen entlastet.



[< zurück](#)[> drucken](#)

LIMITIEREN, VERTEILEN, VERSTEIGERN

Alpentransitbörse

02.06.2004 - Die Alpentransitbörse will eine konkret festgelegte Anzahl von Transitfahrten gerecht auf die verschiedenen Übergänge und Werktage verteilen und diese über eine internetgestützte Börse im voraus versteigern. Wie bei allen anderen beschränkten Gütern wird die Nachfrage den Preis bestimmen. Damit können nicht nur Staus und lange Wartezeiten vermieden werden, auch die Bevölkerung entlang der Transitrouten wird vor übermässigen Belastungen geschützt. Und die Bahn wird mit diesem System im alpenquerenden Güterverkehr zu einem gleichberechtigten Teamplayer.



Trotz klarem Auftrag durch das Volks- Ja zur Alpeninitiative 1994 hat es der Bundesrat bis anhin verpasst, griffige Massnahmen für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene zu ergreifen. Aber auch in den anderen Alpenländern tut man sich schwer, den Transitverkehr in für Menschen und Umwelt verträgliche Bahnen zu lenken: Das Ökopunkte-System in Österreich ist gescheitert, in Frankreich, Italien und Slowenien wurde bis heute auf Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrs verzichtet. Es fehlt ein einheitliches System, welches die Kosten transparent ausweist, und dies in einem Markt, wo die Preise zwischen Strasse und Schiene kaum unterschiedlicher sein könnten. Hier setzt die Alpentransitbörse an, ein Informations-, Buchungs- und Lenkungssystem für Lastwagenfahrten durch die Alpen. Was will diese von der Alpen-Initiative initiierte Börse konkret?

1. Plafonierung

Die erlaubten LKW-Fahrten durch die Alpen werden durch einen Entscheid der Behörden limitiert. Dieser Plafond kann schrittweise auf das Niveau des angestrebten Verlagerungsziels gesenkt werden.

2. Verteilung

Die erlaubten Fahrten sind auf die verschiedenen Alpenübergänge und Werktage zu verteilen. Dabei sind Kriterien wie die Sicherheit und die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung als Massstab zu nehmen.

3. Versteigerung

Die Transitrechte werden zum voraus versteigert. Dafür ist eine internetgestützte Alpentransitbörse einzurichten, wobei die Buchung und Bezahlung weitgehend automatisch funktionieren kann.

Die Politik definiert die Leitplanken, den Rest regelt der Markt.

Die Zieldefinition der Alpentransitbörse liegt bei den politischen Behörden. Diese legen die Anzahl der erlaubten LKW-Fahrten durch die Alpen fest, wobei politische Vorgaben (Verlagerung) wie auch Kriterien von Umweltschutz, Gesundheit und Sicherheit berücksichtigt werden. Den Rest regelt der Markt. Der Preis wird durch die Nachfrage bestimmt. Dieses System ist marktwirtschaftlich, gewährt die freie Wahl des Verkehrsmittels und ist nicht diskriminierend, da weder Nationen noch Gruppierungen bevorzugt behandelt werden.

Vorteil für Wirtschaft und Bevölkerung

Die Alpentransitbörse bringt sowohl für die Wirtschaft wie auch für die Bevölkerung entlang der Transitachsen nur Vorteile. Spediteure können ihre Transporte langfristig planen und durch die Versteigerung der Transitrechte via Börse kalkulieren. Weil durch die Begrenzung und Verteilung der Fahrten das Verkehrssystem nicht überlastet werden kann, verschwinden die LKW-Staus und damit auch die Staukosten.

Mit der Börse werden in der Regel keine Fahrten angetreten, für welche keine Transitrechte vorliegen. Damit erübrigen sich lange Wartezeiten wie bei einem Reservationssystem, eine pünktliche Ankunft ist fast immer möglich. Ebenfalls erübrigen sich grosse Warteräume und die dadurch entstehenden Kosten. Die einzelne LKW-Fahrt dürfte durch die Alpentransitbörse kaum teurer werden, da gleichzeitig die Kosten der sinnlosen Wartezeiten und die Unsicherheiten bezüglich Transportzeit auf der Strasse eingespart werden können. Zudem liefert das System den potentiellen Nutzern erklärbare und wahrnehmbare Entscheidungsparameter und damit auch messbare Vorteile.

Mit der Alpentransitbörse kann auch die Bevölkerung entlang der Transitachsen aufatmen. Die Anzahl der Fahrten pro Übergang wird auf ein Mass beschränkt, welches für Menschen und Umwelt erträglich ist. Die Transporteure werden sich bemühen, nicht leer zu fahren. Sinnlose Transporte werden grösstenteils eliminiert.

Bahn erhält gleich lange Spiesse

Durch die Versteigerung der Transitrechte wird sich ein Preis ergeben, der sich zusammen mit den übrigen Transportkosten auf einen Gesamtpreis in der Nähe des Bahntransportpreises summieren wird. Damit wird der jetzige Preisvorteil der Strasse weitgehend ausgeglichen. Da die Menge der Transitrechte und der Preis langfristig bekannt und auch einschätzbar sind, entsteht ein starker Anreiz zur langfristigen Umdisponierung der Logistik. Die Bahn müsste dann nicht mehr mittels einer rollenden Landstrasse kurzfristiges Überlaufventil spielen, sondern könnte ihre wahren Stärken im Kombiverkehr und im Wagenladungsverkehr voll zur Geltung bringen. Das mit der internetgestützten Börse verbundene Informationssystem macht nicht nur bei Engpässen auf Alternativmöglichkeiten wie die Schiene aufmerksam und erlaubt die direkte Buchung.

Eine Lösung für den gesamten Alpenraum

Das System der Alpentransitbörse kann auf den ganzen Alpenbogen angewandt werden und den gesamten Nord-Süd-Verkehr erfassen. Um Umwegverkehr zu vermeiden ist dies sinnvollerweise auch anzustreben. Das System lässt sich ohne Probleme mit der LSVA, der Maut sowie bestehenden Tunnelgebühren kombinieren. Aus der Alpentransitbörse heraus entstehen keine zusätzlichen Gebühren. Der Erlös aus dieser Börse kann für die Qualitätsverbesserung des Bahnangebotes oder für eine beschleunigte Realisierung der Lärmschutzmassnahmen für Strasse und Bahn entlang der

Realisierung der Lärmschutzmassnahmen für Strasse und Bahn entlang der Transitrouten verwendet werden.

Eine europataugliche Lösung

Die Marktwirtschaft, die freie Wahl des Verkehrsmittels sowie die Nichtdiskriminierung sind das Credo der europäischen Verkehrspolitik. Die Alpen transitbörse ist darauf ausgerichtet. Zudem haben die verschiedenen schweren Unfälle in den Alpentunnels mit monatelangen Sperrungen der einzelnen Alpenübergänge ein Umdenken und auch eine Solidarität zwischen den betroffenen Ländern ausgelöst. Die EU, die für ihren Markt auf funktionierende Transporte angewiesen ist, kann es sich nicht leisten, dass Hauptverkehrsachsen durch die Alpen während Monaten oder gar Jahren ausser Betrieb sind. diese neuen Erkenntnisse in der Verkehrspolitik, welche auch für die Alpen transitbörse relevant sind, haben sich in verschiedenen Dokumenten niedergeschlagen. So unterstützt die von der EU 1996 ratifizierte Alpenkonvention marktkonforme Anreize für die Lenkung des Verkehrs, solange es dabei nicht zu Diskriminierungen kommt. Eine Studie der Europäischen Umweltagentur (EEA) von 2001 anerkennt die besondere Sensibilität der Alpen an und fordert weitergehende Massnahmen zu ihrem Schutz bis hin zur Bedarfssteuerung des Verkehrs. Das EU Weissbuch über die Zukunft des Verkehrs vom September 2001 haut in die gleiche Kerbe. Und in der Zürcher Erklärung der Verkehrsminister vom 30. November 2001 werden faktische Mengenbegrenzungen durch Einbahnverkehr, Tempolimiten oder Mindestabstände gebilligt. Alle EU-Länder müssen einsehen, dass der Alpen transit auf der Strasse ohne eine drastische mengenmässige Reduktion der Fahrten eines Tages vollständig zusammenbrechen könnte, sei es, weil der Verkehr an sich selber erstickt, durch eine weitere Katastrophe für Monate oder Jahre gelähmt wird oder am Widerstand der ansässigen Bevölkerung scheitert.

Der Vorschlag einer Alpen transitbörse nimmt quasi den Platz des Zuschlags für sensible Regionen ein, welche die EU-Kommission in ihrem Weissbuch vorschlägt. Sie ist ein marktwirtschaftliches Instrument, überlässt aber nicht das verkehrspolitische Ziel den Marktkräften, sondern den für die Erreichung dieses Ziels nötigen Preis des Strassentransports. Sie stellt eine Mengensteuerung mit ersteigerbaren Fahrleistungsrechten dar. Die ökologische Zielvorgabe wird mit den geringstmöglichen volkswirtschaftlichen Kosten erreicht.

Weitere Infos:

- [Expertenbericht zur Alpen transitbörse](#) 19. Mai 2005
- [Die Alpen wollen an die Börse](#) (PDF)
- [Sustainable Freight Transport in Sensitive Areas](#) Proceedings of the conference held in Vienna, 27 - 28 October 2004 (PDF, englisch)
- [René Neuenschwander: Börse für alpenquerenden Güterverkehr](#) Folien zum Referat vom 27. und 28. Oktober 2004 in Wien (PDF)
- [Bryan A. Stone: "Alpen transitbörse ist machbar und bringt Verbesserungen"](#) Artikel im Echo Nr. 78, 20. September 2004
- [Fabio Pedrina: Postulat für mehr Nachdruck bei der Regulierung des Alpen transitverkehrs und der Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Bahn](#) 14. Dezember 2001
- [Fabio Pedrina: Alpen transitbörse - ein Modell zur gerechten alpenweiten Dosierung des Schwerverkehrs auf den Transitachsen](#) Referat an der Pressekonferenz vom 21. Dezember 2001 (PDF)

[< retour](#) [> imprimer](#)

LIMITER, RÉPARTIR, VENDRE AUX ENCHÈRES

Bourse du transit alpin

02.06.2004 - La bourse du transit alpin vise à répartir équitablement entre les différents passages alpins et jours ouvrables un nombre de trajets en transit plafonné sur la base de critères concrets, puis à vendre ces trajets aux enchères à l'avance par l'intermédiaire d'une bourse ayant comme support l'Internet. Comme pour toute denrée limitée, le prix sera déterminé par la demande. Ainsi, on pourra non seulement éviter les bouchons et les longues attentes, mais aussi protéger de nuisances excessives la population riveraine des axes de transit. De plus, avec ce système, le rail deviendra un acteur compétitif dans le transport de marchandises à travers les Alpes.



Malgré un mandat clair issu du oui du peuple suisse à l'Initiative des Alpes en 1994, le Conseil fédéral a négligé jusqu'ici de prendre des mesures efficaces en vue de transférer les marchandises de la route au rail. Dans les autres pays alpins également, on peine à diriger le trafic de transit vers le mode ferroviaire, pourtant beaucoup plus respectueux de l'être humain et de l'environnement: en Autriche, le système des écopoints a échoué et en France, Italie et Slovénie, on a renoncé pour l'instant à des mesures de limitation du trafic. Il manque un système cohérent assurant la transparence des coûts, et cela sur un marché où les disparités de prix entre la route et le rail ne pourraient pas être plus grandes.

C'est là que la bourse du transit alpin prend toute sa valeur: Il s'agit d'un système d'information, de réservation et de guidage s'appliquant aux transports routiers de marchandises à travers les Alpes. Qu'est-ce que vise concrètement cette bourse, dont l'idée a été lancée par l'Initiative des Alpes?

1. Plafonnement

Le nombre de trajets autorisés à travers les Alpes est limité par décision des autorités. Ce plafond peut être ramené progressivement au niveau visé par l'objectif en matière de transfert modal.

2. Répartition

Les trajets autorisés sont répartis entre les différents passages alpins et jours ouvrables, sur la base de critères concrets comme la sécurité et la santé de la population riveraine des axes de transit.

3. Vente aux enchères

Les droits de transit sont vendus aux enchères à l'avance. A cet effet, une bourse du transit alpin ayant comme support l'Internet est créée. La réservation et le paiement sont largement automatisés.

Les autorités politiques définiront l'objectif, le reste sera laissé au marché. Il incombera aux autorités politiques de définir l'objectif que devra permettre d'atteindre la bourse du transit alpin. Celles-ci fixeront le nombre de trajets autorisés à travers les Alpes, cela sur la base d'impératifs politiques (transfert modal), mais aussi de critères tels que la protection de l'environnement, la santé et la sécurité. Le reste sera régi par le marché. Le mode de transport n'est pas discriminatoire, car aucun pays ni aucun groupe d'utilisateurs ne bénéficiera d'un traitement préférentiel.

Avantages pour l'économie et la population

La bourse du transit alpin n'apportera que des avantages, tant à l'économie qu'à la population riveraine des axes de transit. Les transporteurs pourront planifier leurs trajets longtemps à l'avance et en calculer le coût à travers la vente aux enchères des droits de transit via la bourse. Etant donné que la limitation et la répartition des trajets préviendront toute surcharge du système de transport, les bouchons de poids lourds disparaîtront et les coûts de ces bouchons aussi. En principe, seuls seront effectués les trajets pour lesquels des droits de transit auront été accordés. Il n'y aura donc plus de longues attentes, comme c'est le cas avec un système de réservation, de sorte qu'une livraison ponctuelle sera presque toujours garantie. De même, il n'y aura plus besoin de vastes aires d'attente; donc, là aussi, une économie de coûts. La bourse du transit alpin ne devrait pas renchérir le transport routier, car elle supprimera en même temps les coûts liés aux longues attentes et aux incertitudes quant à la durée des trajets. En outre, le système fournira à ses utilisateurs potentiels des paramètres de décision clairs et compréhensibles, donc des avantages mesurables.

Grâce à la bourse du transit alpin, la population riveraine des axes de transit pourra enfin respirer. Le nombre de trajets par passage alpin sera limité à un niveau supportable pour l'être humain et l'environnement. Les transports absurdes ou inutiles seront en grande partie éliminés, et les transporteurs s'efforceront de ne pas rouler à vide.

Nouvelle compétitivité pour le rail

La mise aux enchères des droits de transit générera un prix qui, ajouté aux autres coûts de transport, donnera un prix global voisin du prix du transport ferroviaire. L'écart actuel de prix entre le rail et la route, qui confère à cette dernière un avantage concurrentiel, sera donc en grande partie compensé. Puisque le nombre de droits de transit et le prix seront connus longtemps à l'avance, donc prévisibles, il y aura une incitation forte à réorganiser la logistique vers le long terme. Le chemin de fer n'aura plus à jouer la soupape de trop-plein en mettant à disposition temporairement une chaussée roulante, mais pourra faire valoir pleinement ses véritables atouts dans le transport combiné et le transport par wagons complets. Le système d'information lié à la bourse du transit alpin renseignera sur les solutions de substitution, notamment du côté du rail, et cela pas seulement en cas de problème de capacité routière; il permettra aussi la réservation directe.

Une solution pour tout l'arc alpin

Le système de la bourse du transit alpin est applicable à l'ensemble de l'arc alpin et pourra englober la totalité du trafic nord-sud. C'est d'ailleurs souhaitable si l'on veut éviter un trafic de contournement. Le système pourra être combiné sans problème avec la RPLP, les péages et les taxes de franchissement de tunnels. La bourse du transit alpin ne générera pas de

franchissement de tunnels. La bourse du transit alpin ne générera pas de taxes supplémentaires. Le produit qu'elle générera pourra être utilisé pour améliorer la qualité de l'offre ferroviaire ou pour accélérer la réalisation des mesures antibruit le long des axes de transit routiers et ferroviaires.

Une solution eurocompatible

L'économie de marché, le libre choix du moyen de transport et la non-discrimination sont le credo de la politique européenne des transports. La bourse du transit alpin est tout à fait compatible avec ces principes. Les divers accidents graves survenus ces dernières années dans les tunnels alpins, qui ont entraîné parfois la fermeture des axes concernés durant plusieurs mois, ont suscité un changement de réflexion et une solidarité entre les pays touchés. L'Union européenne (UE), qui est tributaire du bon fonctionnement du système de transport pour ses activités économiques, ne peut se permettre de risquer la mise hors service d'axes de circulation importants pour le transit par les Alpes durant des mois, voire des années.

Cette nouvelle prise de conscience dans la politique des transports, qui a aussi son importance pour la bourse du transit alpin, trouve son reflet dans divers documents. Ainsi, la Convention alpine, ratifiée en 1996 par l'UE, prône des incitations conformes à l'économie de marché pour orienter le trafic, dans la mesure où elles n'entraînent pas de discrimination. Une étude de l'Agence européenne de l'énergie, publiée en 2001, reconnaît la sensibilité particulière des régions alpines et préconise des mesures plus efficaces pour assurer leur protection, mesures pouvant aller jusqu'à l'endiguement du trafic si nécessaire. Le Livre blanc de l'UE sur l'avenir des transports, paru en septembre 2001, va dans le même sens. Et dans une déclaration faite à Zurich le 30 novembre 2001 par les ministres européens des Transports à l'issue d'une de leurs réunions, ceux-ci appuient l'idée d'une limitation effective du volume de trafic par l'instauration d'une circulation unidirectionnelle, de limitations de vitesse ou d'interdistances minimales. Tous les pays de l'UE doivent comprendre que, si l'on ne réduit pas de manière drastique le nombre de trajets, le transit routier alpin pourrait un jour être complètement paralysé, soit parce que son volume serait devenu ingérable, soit parce qu'un nouvel accident catastrophique entraînerait la fermeture d'un tunnel durant des mois ou des années, soit parce que la population excédée bloquerait certains axes importants.

La bourse du transit alpin remplacera en quelque sorte la surtaxe routière pour les régions sensibles proposée par la Commission européenne dans son Livre blanc. Elle est conforme à l'économie de marché. Toutefois, ce n'est pas l'objectif de politique des transports, mais le prix du transport routier nécessaire à la réalisation de cet objectif, qui sera laissé aux forces du marché. La bourse du transit alpin est un instrument permettant de réguler le volume de trafic au moyen de droits de circulation vendus aux enchères. L'objectif écologique fixé par les autorités politiques sera atteint moyennant des coûts socio-économiques aussi faibles que possible.

En savoir plus:

- [Etude sur la Bourse du Transit Alpin](#) (14 mai 2005)
- [Les Alpes veulent entrer en bourse](#) (PDF)
- [Sustainable Freight Transport in Sensitive Areas](#) Proceedings of the conference held in Vienna, 27 - 28 October 2004 (PDF, anglais)
- [René Neuenschwander: Bourse du transit alpin](#) Documents de l'exposé du 27 et 28 octobre 2004 à Vienne (PDF, en allemand)
- [Bryan A. Stone: "Une bourse du transit alpin est réalisable et](#)

- [améliorera la situation"](#) Article dans l'écho Nr. 78, 20 septembre 2004
- [Fabio Pedrina: Postulat. Intensifier la politique de réglementation du trafic à travers les Alpes et de transfert de la route au rail](#) 14 décembre 2001
 - [Fabio Pedrina: bourse au trafic alpin - pour un dosage équilibré du trafic poids lourds sur les axes de transit](#) Exposé de la conférence de presse du 21 décembre 2001 (PDF)

[< retour](#)

 [> imprimer](#)

19. Mai 2005, 12:25, NZZ Online

Feilschen um Lastwagenfahrten

Alpentransitbörse technisch machbar und wirtschaftlich verträglich

Die Idee einer Transitbörse für den alpenquerenden Schwerverkehr in der Schweiz hat neuen Schub erhalten. Ein Expertenbericht zeigt, dass eine solche Börse technisch und wirtschaftlich machbar ist. Transportunternehmen könnten damit die Berechtigung für eine Fahrt durch die Alpen vorgängig erwerben. Nun wird der Bundesrat den politischen Entscheid fällen müssen.

(ap) Die Experten der Firmen Rapptrans und Ecoplan untersuchten zwei Modelle einer Alpentransitbörse, wie das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am Donnerstag mitteilte. Beim ersten Modell mit dem Namen «Cap-and Trade» würde ein beschränktes Kontingent von Transitrechten zu Beginn versteigert. Danach könnten die Transporteure untereinander frei mit den Durchfahrtsrechten handeln. Bei einem Plafond von jährlich 650'000 Transitfahrten wird der Preis pro Fahrt auf 290 Franken geschätzt, und es wären Einnahmen von rund 130 Millionen Franken zu erwarten.

Wie im Flugverkehr

Beim zweiten Modell - einem Slotmanagement mit dynamischer Preisgestaltung - könnten die Transporteure Durchfahrtsrechte für einen bestimmten Zeitraum (Slot) erwerben. Lastwagen ohne Reservation müssten entsprechend länger im Stau stehen. Angebot und Nachfrage würden den Preis bestimmen, so dass zu Spitzenzeiten eine rasche Durchfahrt teurer würde.

Mit diesem System können laut Bericht die Strassenkapazitäten effizienter genutzt werden. Für den Verkauf der Transitrechte wird eine elektronische Plattform vorgeschlagen.

Absprache mit Nachbarländern nötig

Gemäss den Experten sind beide Varianten technisch machbar und wirtschaftlich verträglich. Die angestrebten Verkehrsziele könnten dadurch auf effektive und kostengünstige Art erreicht werden. Beim ersten Modell empfehlen die Autoren eine gemeinsame Einführung mit den benachbarten Alpenländern, um Umwegverkehr zu vermeiden.

Das zweite Modell könnte die Schweiz im Alleingang einführen, es dürfte auch eher mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU vereinbar sein. Zu beiden Varianten hält der Bericht indes fest, dass der Kurzstreckenverkehr überproportional verteuert würde. Eine Privilegierung wäre zwar ebenfalls machbar, aber mit verschiedenen Problemen behaftet. So wäre zu verhindern, dass die Industrie speziell vor den Alpenübergängen noch einmal Waren umlädt, um von tieferen Preisen zu profitieren.

Eine politische Bewertung der vom Verein Alpeninitiative seit langem geforderten Transitbörse wird im Bericht nicht vorgenommen. Diese ist nun Sache des UVEK und des Bundesrates. Die Idee der Alpentransitbörse werde sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene vorerst weiterverfolgt, heisst in der Mitteilung des UVEK.

Das neue Güterverkehrsgesetz, welches das heutige Verkehrsverlagerungsgesetz ablöst, wird zurzeit erarbeitet

und voraussichtlich im Herbst vom Bundesrat in Konsultation geschickt.

Vom Verlagerungsziel weit entfernt

Die Schweiz ist von ihrem Verlagerungsziel noch weit entfernt. Im Jahr 2003 benützten 1,29 Millionen Lastwagen die Alpenübergänge, gemäss dem Verlagerungsziel ist diese Zahl bis 2009 zu halbieren. Laut Medienberichten wird aber das Verlagerungsziel inzwischen im Departement Leuenberger in Frage gestellt.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter: <http://www.nzz.ch/2005/05/19/il/newzzE8WS4W69-12.html>

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG
