



Faktenblatt

3. Mai 2007

Alpentransitbörse: Wichtigste Ergebnisse der Vertiefungsstudie

Die Zahl der alpenquerenden LKW hat seit 2001 abgenommen, doch das angestrebte Verlagerungsziel kann mit den heutigen Massnahmen auf absehbare Zeit nicht erreicht werden. Die Alpentransitbörse ist ein marktwirtschaftliches Instrument zur Bewirtschaftung der knappen Strassenkapazitäten und zur Erreichung des Verlagerungsziels. In einer Vertiefungsstudie haben externe Fachleute ein technisch, betrieblich und rechtlich machbares System entwickelt.

Konzept

Mit der Alpentransitbörse kann die Anzahl der alpenquerenden LKW-Fahrten limitiert und die angestrebte Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs auf die Schiene zuverlässig und effizient umgesetzt werden. Die Studie schlägt vor, dass LKW für eine Alpenquerung ein Alpentransitrecht benötigen. Dieses Recht gilt für alle Alpenübergänge des Landes, die Transporteure bleiben frei in der Routenwahl. Um Ausweichverkehre über die Nachbarländer zu vermeiden, setzt die Alpentransitbörse ein über den ganzen Alpenraum koordiniertes Vorgehen voraus.

Alpentransiteinheiten und –rechte

Die Studie unterscheidet zwischen Alpentransiteinheiten (ATE) und Alpentransitrechten (ATR).

- **ATE:** Der Staat legt die Anzahl der verfügbaren Durchfahrten fest und bestimmt daraus die Menge der ATE, die pro Zeitperiode herausgegeben werden. Um eine möglichst gute Planungssicherheit zu gewährleisten, werden diese Mengenziele mindestens vier Jahre im Voraus bestimmt. Die ATE werden periodisch versteigert und können anschliessend frei gehandelt werden. Die ATE gelten für eine feste Periode von 15 Monaten. Um Preisschwankungen am Ende einer Periode zu vermeiden, weist die Gültigkeitsdauer von zeitlich aufeinander folgender ATE eine Überlappung von drei Monaten auf.
- **ATR:** Die ATE können jederzeit zu einem fixen Umwandlungssatz in ATR umgewandelt werden: 10 ATE entsprechen grundsätzlich einem ATR. Die ATR sind ei-



nem bestimmten Fahrzeug zugewiesen und nicht handelbar. Bei jeder Fahrt über einen ATR-pflichtigen Alpenübergang wird ein ATR entwertet. Mit dem zweistufigen System von ATE und ATR kann besonderen Umständen Rechnung getragen werden: So sind beispielsweise für den Lokal- und Kurzstreckenverkehr tiefere Umwandlungssätze möglich (siehe unten). Denkbar wäre auch eine differenzierte Abstufung zwischen den Emissionsklassen der Fahrzeuge.

Register, Zuteilung und Handel

Das System-Management der ATB umfasst die Bereitstellung und den Betrieb von drei Registern: Namensregister, ATE-Register und Fahrzeugregister. Die ATE werden im Rahmen von Auktionen in regelmässigen Abständen versteigert. Ein einzelner Marktteilnehmer darf pro Auktion nicht mehr als 25% aller ATE erwerben. Bei der Versteigerung werden sowohl ATE des laufenden als auch in Zukunft geltende ATE zeitlich gestaffelt auf den Markt gebracht. Anschliessend dürfen die ATE frei gehandelt werden. Marktmacher sorgen für Liquidität des Marktes und sind verpflichtet, jederzeit zu einem bestimmten Preis ATE zu kaufen bzw. verkaufen.

Betrieb und Kontrolle

Der Betrieb der Alpentransitbörse erfolgt über ein elektronisches Abbuchungs- und Kontrollsystem. Wenn ein LKW einen Alpenübergang passiert, wird das ATR beim Fahrzeug elektronisch abgebucht. Dazu müssen alle LKW mit einer On-Board-Unit mit Nahbereichfunk ausgerüstet sein. Terminals an den Alpenübergängen erlauben dem Fahrzeugführer, welcher noch kein ATR verfügt, den Zugang zum ATB-Handelssystem vor Ort. Das elektronische System ist für den Nutzer einfach und behindert den Verkehrsfluss nicht. Wenn das ATR im Voraus erworben wird, entstehen für den Fahrzeugführer keine Zeitverluste. Jeglicher Missbrauch wird streng sanktioniert (u.a. Ordnungsbusse, Strafverfahren, Entzug der Zulassungsbewilligung).

Lokal- und Kurzstreckenverkehr

Ohne Sonderbehandlung würden der Lokalverkehr (im Perimeter von maximal 40 km Entfernung vom Alpenübergang) und der Kurzstreckenverkehr (Fahrten unterhalb 150 km Gesamtdistanz ausserhalb des Lokalverkehrsperimeters) durch die Alpentransitbörse relativ stärker verteuert als der Langstreckenverkehr. Um eine Zerschneidung und Benachteiligung der kleinräumigen oder der wirtschaftlich stark verflochtenen Gebiete an den Alpenübergängen zu vermeiden, schlägt die Studie für Transporte in diesen Gebieten eine Abfederung über die Anpassung des Umwandlungssatzes vor. Für den Lokalverkehr sind für den Erwerb eines Alpentransitrechts statt 10 ATE nur 2 ATE bzw. für den Kurzstreckenverkehr nur 5 ATE notwendig. Mit dieser Ermässigung wird eine überproportionale Verteuerung vermieden.



Kosten

Die erwarteten Investitionen für eine Alpen transitbörse in der Schweiz betragen maximal 60 Mio. Franken. Die Summe berücksichtigt sämtliche Elemente, welche die Errichtung und der Betrieb des Systems von Beginn an benötigen. Einsparungen sind möglich durch die interoperable Nutzung von On-Bord-Units, Synergien mit der LSVA und Optimierungen des Personaleinsatzes. Es kann mit Betriebskosten im Bereich von maximal 15–20 Mio. Franken gerechnet werden.

Erträge

Eine Grobschätzung zeigt, dass die jährlichen Nettoeinnahmen des Systems Alpen transitbörse über 100 Mio. Franken betragen dürften. Diese Mittel sind zweckgebunden zu verwenden (z.B. Verkehrszwecke, Rückerstattung, Senkung von bestehenden Abgaben).

Rechtliche Aspekte

Eine Verfassungsgrundlage zur Einführung der Alpen transitbörse ist vorhanden. Die Einführung einer ATB bedarf aber einer gesetzlichen Grundlage auf Bundesebene, eine Einführung auf Verordnungsebene ist nicht möglich. Die notwendigen Anpassungen im Landverkehrsabkommen sind im gegenseitigen Einvernehmen mit den Vertragsparteien vorzunehmen.

Kontakt

Christian Albrecht, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Leiter Sektion Verkehrspolitik, Tel. 031 322 55 57

Der Bericht «Alpen transitbörse: Untersuchung der Praxistauglichkeit» kann auf www.aren.admin.ch bezogen werden.