

Die Alpen: Landschaft und Kultur





**Iniziativa
da las alps**

Die Alpen: ein Transitraum



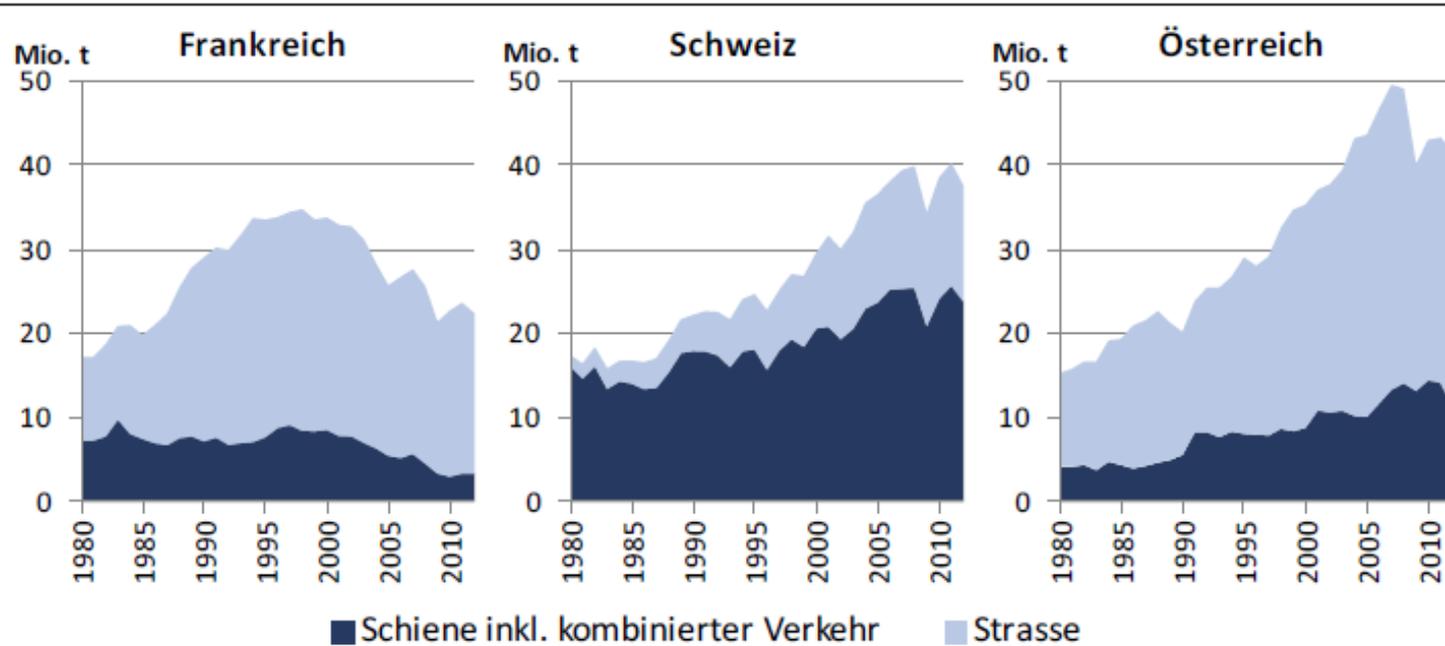


**Iniziativa
da las alps**

Entwicklung 1980-2012

Alpenquerender Güterverkehr 1980-2012

Mont-Cenis / Fréjus – Brenner (Alpenbogen A) Mio. Tonnen/Jahr (Netto)



2012		
Strasse	19.0 Mio. t	84.9%
Schiene	3.4 Mio. t	15.1%
Total	22.4 Mio. t	

2012		
Strasse	13.7 Mio. t	36.6%
Schiene	23,7 Mio. t	63.4%
Total	37.4 Mio. t	

2012		
Strasse	30.5 Mio. t	73.2%
Schiene	11.2 Mio. t	26.8%
Total	41.7 Mio. t	

Quelle: Alpinfo 2012, Bundesamt für Verkehr (BAV)

Negative Auswirkungen

Unfälle
Zersiedelung
Lärm
Luftverschmutzung



Alpen-Initiative

Schweizer NGO: finanziert durch Mitglieder und Spenden, aktiv in die europäische Transportpolitik involviert (T&E, ITE, CIPRA)

Ziel: Schutz der Alpen vor den negativen Folgen der Gütertransporte auf der Strasse.

1994: Annahme der “Alpen-Initiative” durch die Schweizer Bevölkerung und die Kantone (20. Februar 1994)



Alpenschutzartikel (Alpen-Initiative)

(Schweizer Verfassung Art. 84)



«**Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs.** Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.»

«Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. (...) »

«Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. (...) »



Die Schweizer Verlagerungspolitik

Verfassungsauftrag zur Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene (Art. 84 BV) Verkehrsverlagerungsgesetz

Höherer Preis
Nutzung der
Strassen-
Infrastruktur:
LSVA

Höhere Kapazität,
Produktivität
durch Flachbahn:
Alptransit

Wettbewerb: Effizienz-
und Qualitäts-
steigerungen:
Bahnreform

Aufbau ausreichender Kapazitäten des Schienengüterverkehrs, finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs

Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV)

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

- Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ist eine vom Gesamtgewicht, der Emissionsstufe sowie den gefahrenen Kilometern abhängige Abgabe.
- LSVA Gesetz: 57,2% Ja (1998).
- Seit dem 1. Januar 2001 in Kraft.
- Die erste Kilometer abhängige Abgabe, die auf allen Strassen erhoben wird, weltweit.



Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Der Durchschnittstarif ist **2,7 Rappen pro Tonnenkilometer**. Ein 40t Lastwagen zahlt also 325 CHF für die Fahrt von 300 Kilometern durch die Schweiz.

Abgabekategorie Euro	Tarif
Euro 2, 1 und 0	3.10 Rp. / tkm
Euro 3	2.69 Rp. / tkm
Euro 4, 5	2.28 Rp. / tkm
Euro 6	2.05 Rp. / tkm

Die LSVA ist teil des **Landverkehrsabkommen CH-EU** (Bilaterale I von 1999).

Gleichzeitig musste die Schweiz eine Erhöhung des maximalen Gewichts von 28 auf 40 Tonnen akzeptieren.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

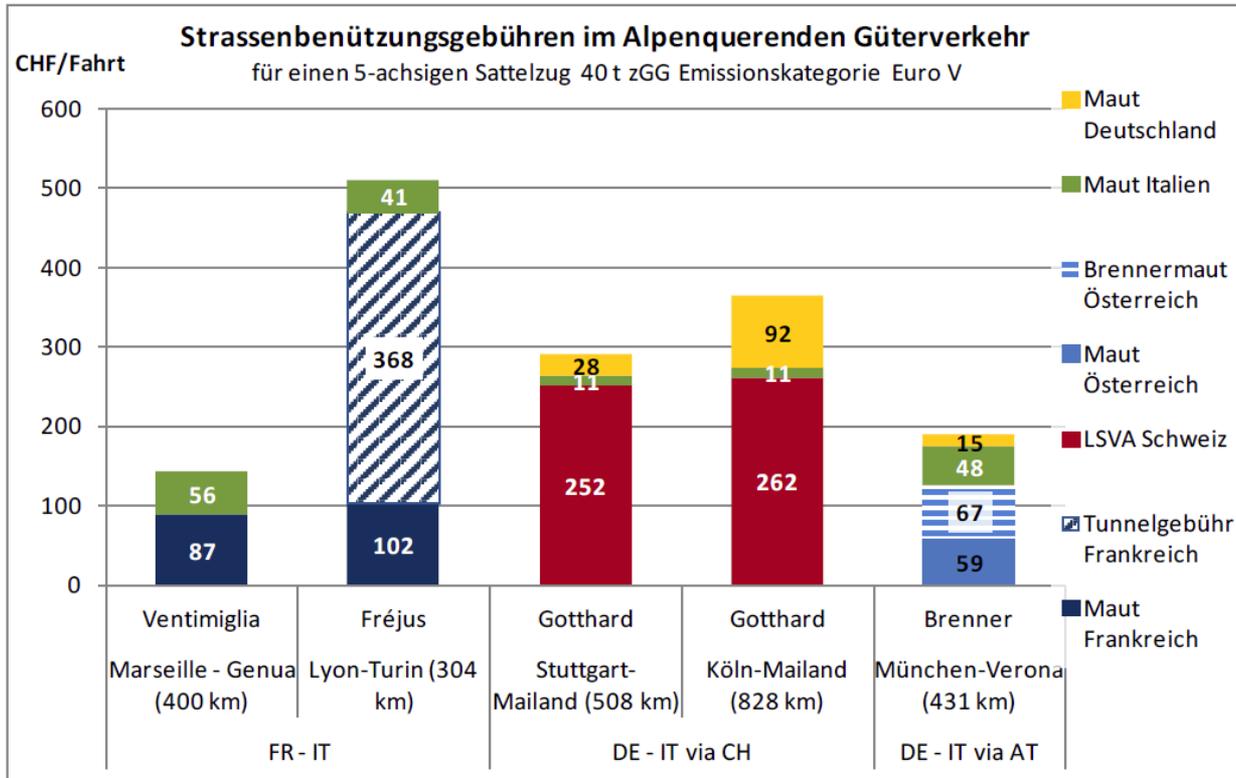


Abbildung 44: Strassenbenützungsgebühren auf typischen Relationen im alpenquerenden Güterverkehr über französische, schweizerische und österreichische Alpenübergänge für Sattelzüge Euro V mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht. Quelle: für Österreich <http://maps.asfinag.at/mautkalkulator/>. Umrechnung in CHF auf Basis Mittelkurs Juni 2013 (1.2326 CHF/EUR). Tunnelgebühr Fréjus für einfache Fahrt.

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)



- Lötschberg Basistunnel (34,6 km), seit 2007 in Betrieb.
- Gotthard Basistunnel (57 km), Eröffnung im Jahr 2016.

- [Vertrag von Lugano 1996](#) (D-CH), [Vertrag mit Italien von 1999](#) (I-CH)
- Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard

Mehrere Volksabstimmungen im Sinne der Alpen-Initiative



- 1987: Bahn 2000 56,7% Ja
- 1992: Neue Eisenbahn-Alpentransversalen 63,6% Ja
- 1994: Alpen-Initiative 51,9% Ja
- 1994: LSVA Verfassungsartikel 67,1% Ja
- 1998: LSVA Gesetz 57,2% Ja
- 1998: Finanzierung ÖV (FinöV) 63,5% Ja
- 2000: Bilaterale Abkommen mit EU 67,2% Ja
- 2004: Avanti-Initiative Gegenvorschlag 63,0% Nein
- 2011: 2. Röhre Gotthard (Kanton Uri) 56.9% / 68.6% Nein
- 2014: Finanzierung ÖV (FABI) 62,0% Ja
- 2016: Abstimmung über die 2. Röhre ... % Nein

→ Die Güterverlagerung wurde während 20 Jahren mehrere Male in Volksabstimmungen bestätigt

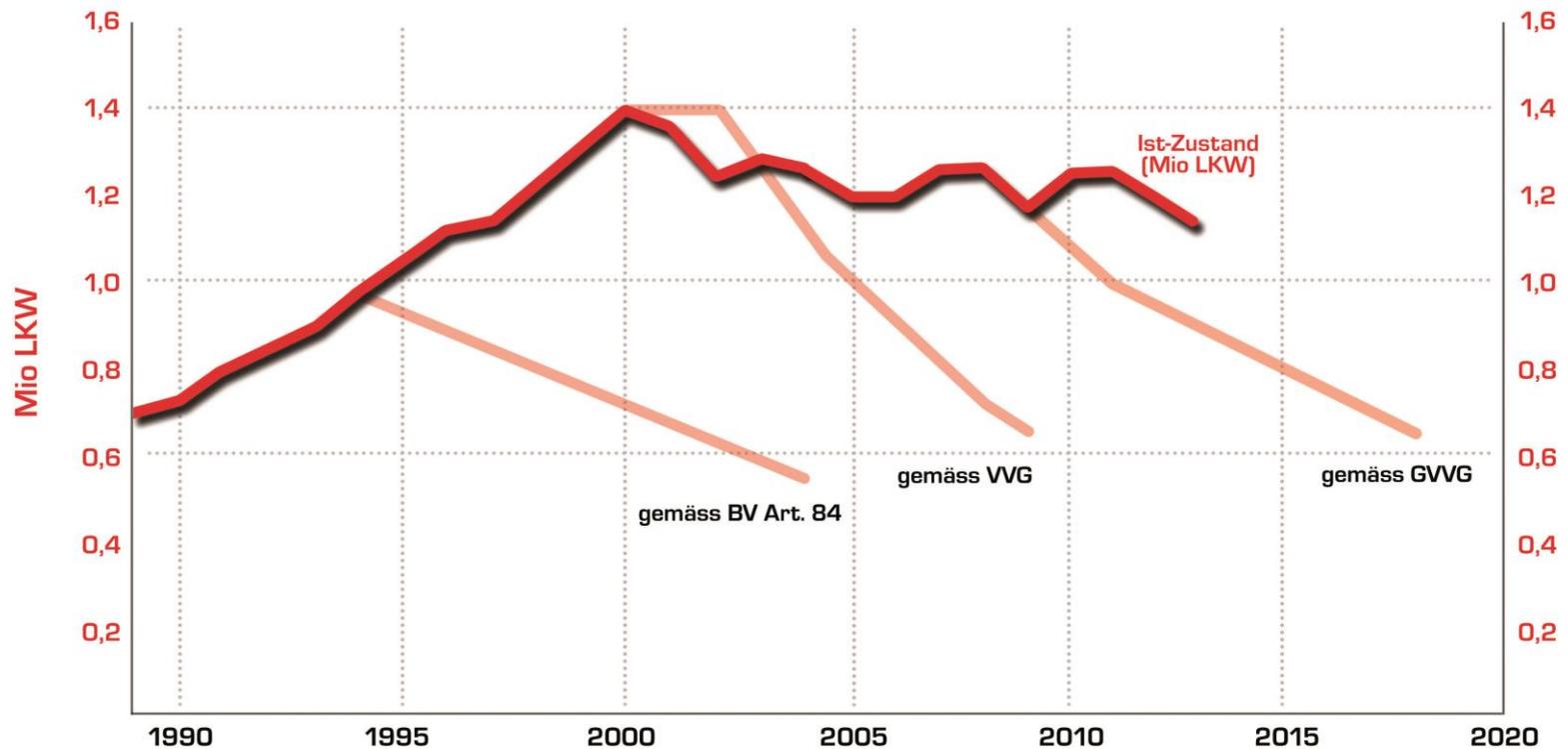
Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)



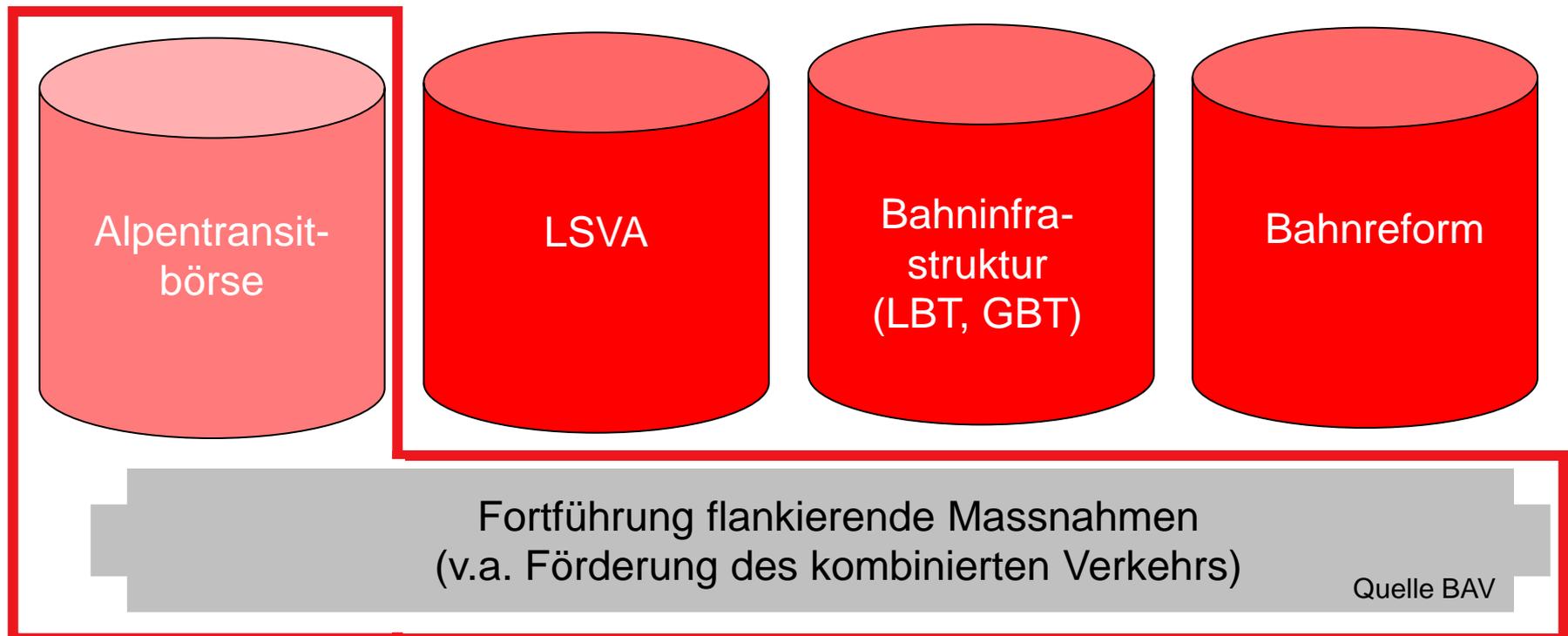
- 1992: Neue Eisenbahn-Alpentransversalen, 63,6% Ja
- Nur zwei von 26 Kantonen haben das Projekt abgelehnt. Darunter der Kanton Uri, mit 59% Nein.
- NEAT in den Berg: 2002 Entscheid des Bundesrates für die Bergvariante. Bau ab 2020, Abzweigung im Tunnel. Anpassung bei der Linienführung im Tal.
- Projektkosten der Neat: rund 18,7 Milliarden CHF (Preisstand 1998)

Ziel nicht erreicht

Alpenquerender Güterverkehr (Strasse)



Zusätzliches Instrument ist nötig

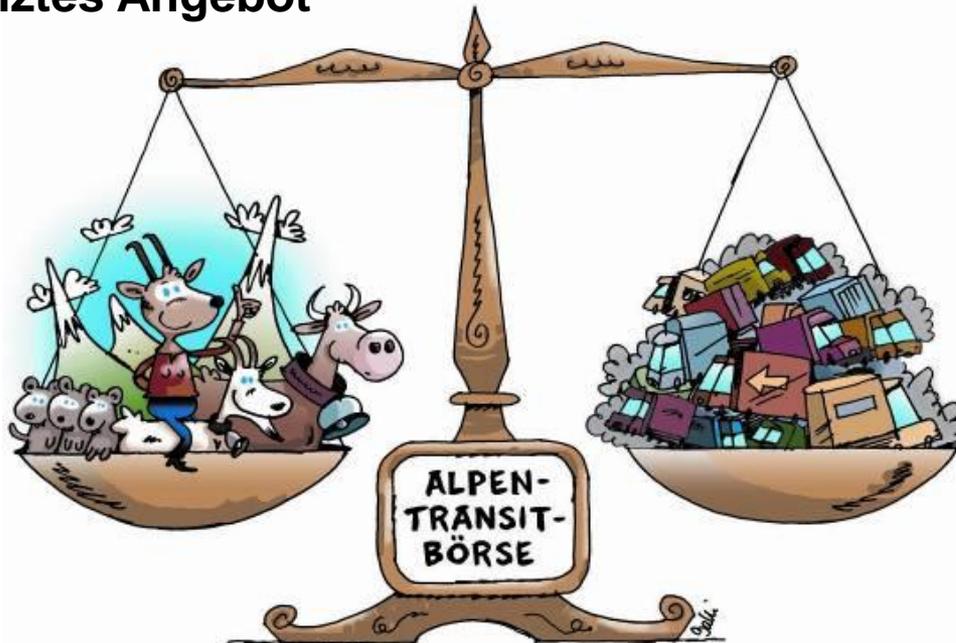


Alpentransitbörse (ATB): Ausgleich von Angebot und Nachfrage

Sensible Alpen:

Eine limitierte Ressource, begrenzte Kapazität

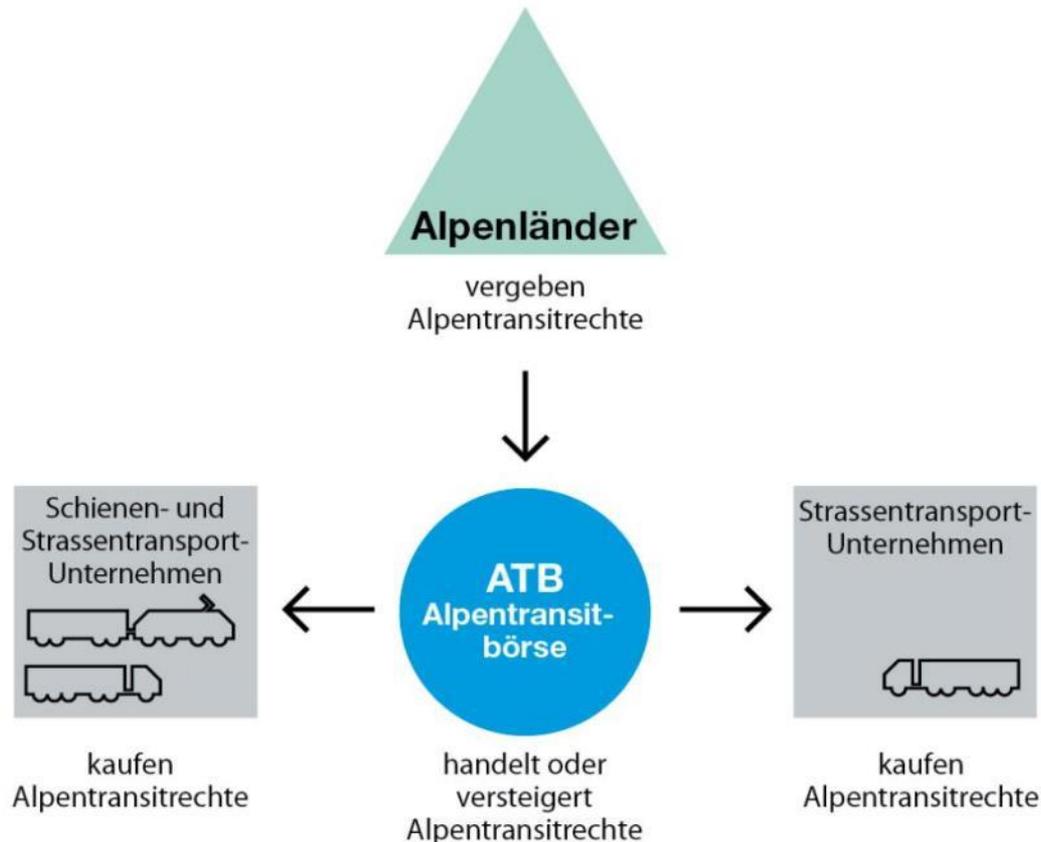
⇒ **begrenzte Angebot**



Hohe Nachfrage
Nach Alpenquerung
mit Lastwagen

Angebot und Nachfrage werden an der Börse ausbalanciert und reguliert.

ATB: Begrenzung und Handel



1. Begrenzung der LKW-Fahrten
- Politischer Entscheid
- Stufenweise Reduzierung
 2. Vergabe der Durchgangsrechte, Versteigerung
 3. Handel der Rechte über eine Internetbörse
- ⇒ **‘Cap and Trade’ System**

Artikel 6 GVG und nationale Studien

Positive Evaluation in verschiedenen Studien im Auftrag der Schweizer Regierung:

- **“machbar, effizient und effektiv”** (2005)
- **“technisch, betrieblich und organisatorisch umsetzbar”** (2007)

Es gibt keine technischen Hindernisse; eine ATB kann **innert 18 Monaten** eingeführt werden.

Studie über die regionalen Auswirkungen einer ATB (2011):

- **“regionalverträglich”**

Studie von **Prof. Astrid Epiney**, Universität Fribourg, 2013:

- Mit **EU Recht** vereinbar

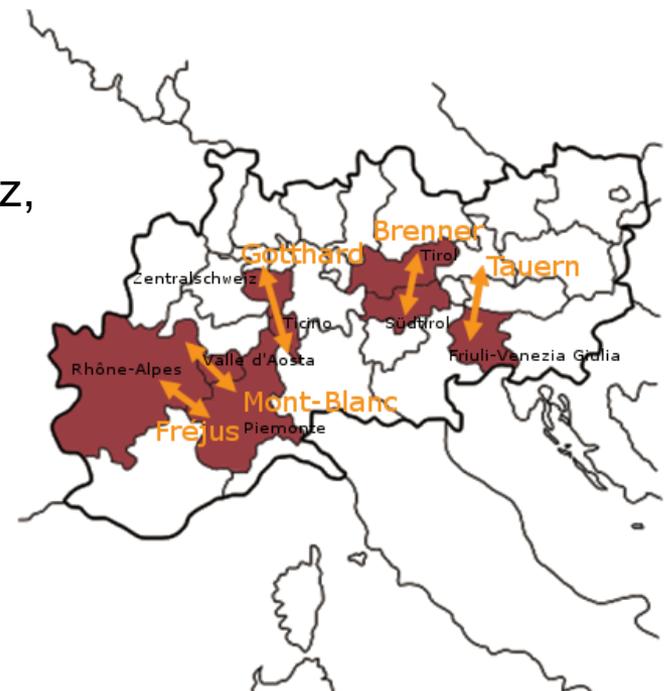


Regionen fordern eine ATB

Die Parlamente von Trentino, Tirol und Südtirol haben schon mehrmals die Einführung der ATB gefordert. Zuletzt 2014.

Die Kantone Uri und Tessin fordern eine Alpentransitbörse (2008)

Die iMonitraf!-Regionen Tessin, Zentralschweiz, Rhône-Alpes, Tirol, Südtirol, Friuli-Venezia-Giulia, Valle d'Aosta und Piemont fordern ATB (2012).



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



www.alpeninitiative.ch
www.alpentransitboerse.ch
manuel.herrmann@alpeninitiative.ch