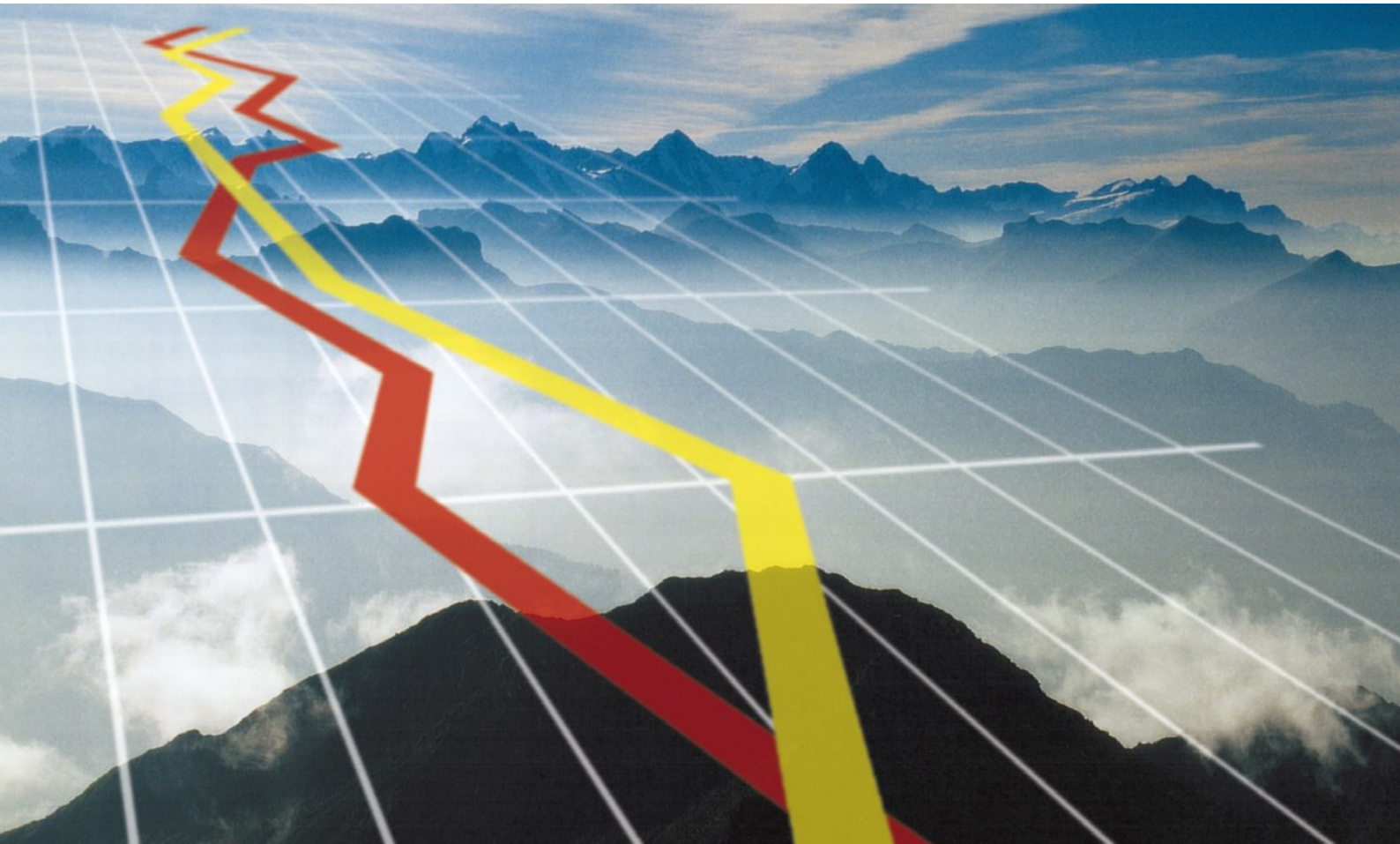
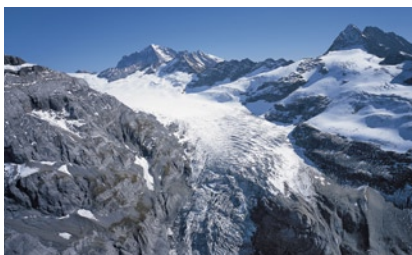


factsheet

Alpentransitbörse



Die Alpen sind ein wertvoller und ökologisch hoch sensibler Lebensraum. Die vielen LKWs bedrohen Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung sowie das ökologische Gleichgewicht. Die Alpen müssen vor den schädlichen Auswirkungen des Schwerverkehrs besser geschützt werden. Dafür gibt es eine marktwirtschaftliche Lösung: die Alpentransitbörse (ATB).



Alpentransitbörse: Limitierung, Zuteilung, Handel. Die Alpentransitbörse will die alpenquerenden LKW-Fahrten durch die Ausgabe von Transitrechten limitieren. Die ausgegebenen Transitrechte können auf dem Markt gehandelt werden. Wie bei anderen beschränkten Gütern bestimmt die Nachfrage den Preis.

Wie funktioniert die Alpentransitbörse?

1. Limitierung. Die LKW-Fahrten durch die Alpen werden durch eine politische Entscheidung auf ein ökologisch verträgliches Mass limitiert. Dieser Plafond kann schrittweise vom heutigen auf das angestrebte Niveau gesenkt werden. Alle LKWs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3.5 t brauchen für die Fahrt durch die Alpen ein Alpen-transitrecht.

2. Zuteilung. Die Alpen-transitrechte werden als Bonus gratis an die Transportunternehmen verteilt, die freiwillig die Schienen benutzen (1 Transiteinheit für die Strasse gegen X Einheiten im Schienentransport), oder an die Meistbietenden versteigert.

«Als Ökonom ist es nahe liegend, ein knappes Gut – die Umweltqualität bzw. die «verträgliche» Zahl der Transitfahrten – auch als solches zu behandeln. Der Staat muss für die Nutzung dieser begrenzten Ressource einen Markt schaffen, auf dem die Verfügungsrechte gehandelt werden können.»

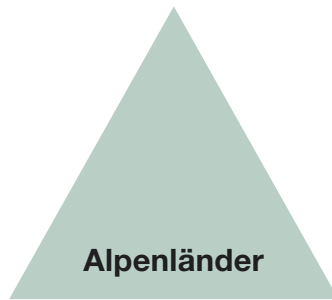
Prof. Wilfried Puwein, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Wien

3. Handel. Die Alpen-transitrechte können von den Besitzern selber benutzt oder frei gehandelt werden. Ein Informationssystem liefert die Vergleichspreise für den Transport auf der Schiene.

Die Politik definiert die Leitplanken, der Markt regelt den Rest. Die politischen Behörden legen die Anzahl der erlaubten LKW-Fahrten durch die Alpen fest, wobei politische Vorgaben (Verlagerung) sowie Kriterien des Umweltschutzes, der Gesundheit und der Sicherheit berücksichtigt werden. Den Rest regelt der Markt. Der Preis wird durch die Nachfrage bestimmt.

Vorteile für Wirtschaft. Die Alpentransitbörse bringt für die Wirtschaft Vorteile. Spediteure können ihre Transporte langfristig planen. Durch die Begrenzung der Fahrten kann das Verkehrssystem nicht überlastet werden, die LKW-Staus verschwinden. Denn liegt kein Transitrecht vor, werden die Fahrten nicht angetreten. Für die Strassenbetreiber erübrigen sich die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb von grossflächigen Warteräumen. Das System liefert klare Entscheidungsgrundlagen für die Verkehrsmittelwahl. Die Transporteure werden sich bemühen, Leerfahrten und unnötige Transporte zu vermeiden.

Mit dem System der Alpentransitbörse wird sich für die Transitrechte ein Preis ergeben, der die Gesamtkosten des Strassentransports den Kosten des konkurrierenden Bahnangebots annähert. Damit wird der jetzige Preisvorteil der Strasse ausgeglichen. Gleichzeitig sinken die Kosten für sinnlose Wartezeiten im Stau und die Unsicherheiten bezüglich Transportzeiten auf der Strasse werden reduziert.



vergeben
Alpentransitrechte



kaufen Alpentransitrechte

handelt oder versteigert
Alpentransitrechte

kaufen Alpentransitrechte

Bahn kann ihre Stärken ausspielen. Die Konkurrenz unter den verschiedenen Eisenbahnunternehmen verhindert, dass die Bahnen ihre Tarife beliebig hoch ansetzen können. Da die Menge der Transitrechte bekannt und deren Preis einschätzbar sind, entsteht für die Wirtschaft ein starker Anreiz zur langfristigen Umdisponierung der Logistik. Die Bahn muss dann nicht mehr mittels einer rollenden Landstrasse kurzfristig Überlaufventil spielen, sondern kann ihre wahren Stärken im unbegleiteten Kombiverkehr und im Wagenladungsverkehr voll zur Geltung bringen. Ein Informationssystem macht auf Alternativmöglichkeiten auf der Schiene aufmerksam und erlaubt die direkte Buchung.

Eine Lösung für den gesamten Alpenraum. Das System der Alpentransitbörse kann im ganzen Alpenbogen angewendet werden. Um Umwegverkehr zu vermeiden, ist dies auch anzustreben. Die ATB lässt sich ohne Probleme mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz, mit der österreichischen Maut und den Tunnelgebühren in den französisch-italienischen Alpentunnels kombinieren. Werden die Transitrechte nicht versteigert, sondern gratis an die Benutzer der Schiene verteilt, entstehen keine zusätzlichen staatlichen Abgaben; die Gewinne bleiben in der Wirtschaft.

Eine europataugliche Lösung. Die EU ist, wie die Schweiz, für ihren Markt auf funktionierende Transporte angewiesen. Die schweren Unfälle in den Alpentunnels, Felsstürze und Hochwasser mit monatelanger Sperrung der einzelnen Alpenübergänge haben der Wirtschaft geschadet und die Alpenländer zum Umdenken und zur Solidarität bewogen.

Die Alpentransitbörse ist marktwirtschaftlich, gewährt die freie Wahl des Verkehrsmittels und ist nicht diskriminierend: «Mit der Alpentransitbörse vom Typ cap-and-trade kann ein vorgegebenes Verlagerungsziel zuverlässig, effizient und termingerecht umgesetzt werden.»

Bundesamt für Raumentwicklung, Schlussbericht Alpentransitbörse: Untersuchung der Praxistauglichkeit, 2007



Die Verkehrsminister der Alpenländer haben in der Erklärung von Zürich vom 30. November 2001 faktisch Mengenbegrenzungen durch Einbahnverkehr, Tempolimiten oder Mindestabstände gebilligt. Sie haben eingesehen, dass der Strassentransit durch die Alpen ohne klare Begrenzung der Fahrten eines Tages vollständig zusammenbrechen könnte. Sei es wegen einer weiteren Katastrophe oder wegen des Widerstands der ansässigen Bevölkerung.

Die bereits 1996 von der EU ratifizierte Alpenkonvention unterstützt 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 und fordert weitergehende Massnahmen zu deren Schutz bis hin zur Bedarfssteuerung des Verkehrs.

In der Halbzeit-Bilanz (2006) des Weissbuchs «Verkehr» schreibt die EU-Kommission: «Entgelte können abgestuft sein, um Umweltauswirkungen oder Staurisiken Rechnung zu tragen, besonders in unter Umweltaspekten empfindlichen Gebieten sowie in Städten. In solchen Gebieten könnten andere Formen der Kapazitätszuweisung genutzt werden, etwa der Marktaustausch von Transitrechten.»

Die freie Wahl des Verkehrsmittels, das Kontingentierungsverbot sowie die Nichtdiskriminierung sind das Credo der europäischen Verkehrspolitik. Die Alpentransitbörse ist darauf ausgerichtet. Sie ist ein marktwirtschaftliches Instrument, überlässt aber nicht das verkehrspolitische Ziel den Marktkräften, sondern nur die für die Erreichung dieses Ziels nötige Regulierung des Strassentransportpreises. Die faktisch längst bestehende Mengenbegrenzung aus Sicherheitsgründen wird statt über den unberechenbaren Stau durch ein intelligentes System mit handelbaren Transitrechten diskriminierungsfrei gesteuert. Gleichzeitig wird die ökologische Zielvorgabe mit den geringstmöglichen volkswirtschaftlichen Kosten erreicht. Dies bestätigen zwei Schweizer Studien aus den Jahren 2004 und 2007, welche der Alpentransitbörse die technisch und betriebliche Machbarkeit sowie die Praxistauglichkeit bescheinigen.

Weitere Informationen: www.alpentransitboerse.org

«Die Alpentransitbörse ist eine praktische und den wirtschaftlichen Zwängen der Transportbranche angepasste Lösung. Sie fördert die Verlagerung des Schwerverkehrs, um der Luftverschmutzung im empfindlichen Berggebiet entgegenzuwirken.»

Michel Dubromel, France Nature Environnement FNE,
Verwaltungsrat der französischen Staatsbahn SNCF

Alpen-Initiative Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr
Herrengasse 2 Postfach 28 CH-6460 Altdorf Telefon +41 (0)41 870 97 81
Fax +41 (0)41 870 97 88 info@alpeninitiative.ch www.alpeninitiative.ch
Gewinner des Watt d'Or 2007 (Die Auszeichnung für Bestleistungen im Energiebereich unter dem Patronat des Bundesamts für Energie)

Fotos: Kurt Baumann (Hüfigletscher Tödi, Göschenalp), Sammlung Gesellschaft für ökologische Forschung, München (Autobahn Brenner-Pass), SBB (Cargo-Züge)

