Friedli: „Darum braucht Europa die Neat“

Schweiz Kritik an der Studie der Alpen-Initiative über geringe Verlagerung

Die Verlagerung des Alpentransits durch die Schweiz vom Lkw auf die Schiene wird weiter voranschreiten. Davon ist Dr. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) in Bern, überzeugt. Er widerspricht damit dem Ergebnis der jüngsten Studie der Alpen-Initiative über zu geringes Verlagerungspotenzial (DVZ 20.8.2009, Seite 2).

Foto: AlpTransit Gotthard AG

Blick in den Gotthard-Basistunnel, der 2017 fertiggestellt sein soll.

Von Dr. Max Friedli

Mobilität zählt zu den wichtigen Voraussetzungen für Wirtschaftswachstum, Wohlfahrt und Lebensqualität. Der Fakt, dass gegenwärtig als Folge der Wirtschaftsflaute weniger Güter transportiert werden, ändert nichts an dieser Einschätzung.

Natürlich bringt Mobilität auch negative Auswirkungen mit sich. Lärm und verstopfte Straßen sind nicht nur lästig, sondern schädigen die Gesundheit. Das Grundbedürfnis nach Mobilität deshalb bekämpfen zu wollen, wäre jedoch der falsche Weg.

Im vergangenen Jahr sind 1,275 Mio. schwere Lastwagen durch unsere engen Bergtäler gerollt. Das sind erfreulicherweise 9 Prozent weniger als im Jahr 2000. Aber die Schweiz will die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten durch den Ausbau der Infrastruktur und intelligente Verkehrspolitik mittelfristig auf 650 000 pro Jahr reduzieren.

Foto: BAV

»In der Schweiz erhält die Alpentransitbörse mehr und mehr Unterstützung«

Dr. Max Friedli, BAV, Bern

Dieses ehrgeizige Verlagerungsziel wollen wir mit dem Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) erreichen, deren wichtigstes Element der Gotthard-Basistunnel ist. Kritiker bemängeln dieser Tage die vermeintlich geringe Verlagerungswirkung des Tunnels. Aber nur mit diesem Jahrhundertbauwerk schaffen wir die nötigen Transportkapazitäten auf der Schiene.

Die Vorteile der ersten modernen Flachbahn mit geringer Steigung durch die Alpen sind offenkundig: niedrigere Transportkosten und Produktivitätsgewinne für die Verkehrsunternehmen, schnellere Verbindungen für den Güter- und Personenverkehr, aber besonders der Schutz des Alpenraumes und der dort lebenden Menschen. Zusammen mit dem 2007 eröffneten Lötschberg-Basistunnel, der bereits erfolgreich zur Verkehrsverlagerung beiträgt, sind infrastrukturseitig alle Weichen „pro Schiene“ gestellt. Es versteht sich von selbst, dass diese „Hardware“ den Güterverkehr allein nicht auf die Bahn verlagert. Das haben wir nie behauptet: Die „Software“, also die regulierenden Maßnahmen der Verkehrspolitik, ist ebenso wichtig.

Die Alpentransitbörse etwa ist ein Element des schweizerischen Verkehrsverlagerungs-Gesetzes, das voraussichtlich im Jahr 2010 in Kraft treten wird. Als marktwirtschaftliches Instrument für den Handel mit Durchfahrtsrechten soll sie die Lkw-Fahrten über die Straße beschränken und zusätzliche Tonnage auf die Schiene lenken. In der Schweiz erhält die Alpentransitbörse mehr und mehr Unterstützung.

Die Neat ist die Alternative zur Straße. Selbstverständlich kann sie ebenso wie der Ausbau der Zulaufstrecken nur gemeinsam mit unseren Nachbarstaaten alpenweit wirksam umgesetzt werden. Neben dem Schweizer Verkehrsminister, Bundesrat Moritz Leuenberger, haben unsere Partner aus Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und Slowenien das Interesse an der Alpentransitbörse im Mai dieses Jahres bestätigt. Bundesrat Leuenberger hat die Präsidentschaft der Verkehrsministerkonferenz der Alpenländer 2009 erneut übernommen, um in den kommenden zwei Jahren die Grundlagen für die Umsetzung von Verkehrsmanagement-Systemen ausarbeiten zu lassen.

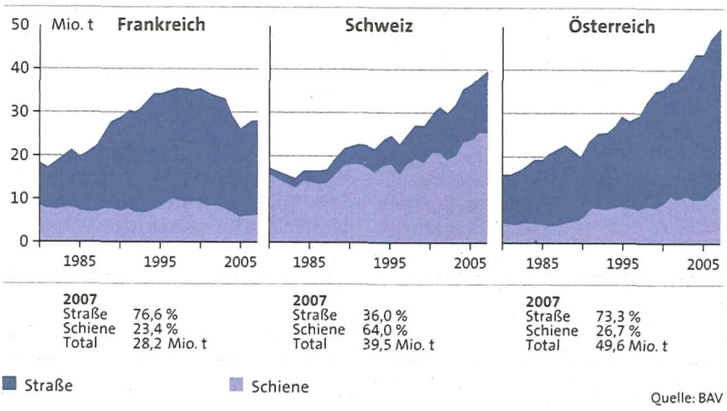
Viele Ideen für Instrumente. Ideen für wirksame Instrumente zur Verkehrsverlagerung und den Schutz der Alpen gibt es viele. Zurzeit wird geprüft, ob und wie verschiedene Lenkungsinstrumente wie die Alpentransitbörse, differenzierte Mautsysteme oder ein Emissionshandelssystem miteinander kombiniert werden können.

2008 betrug der Anteil der Schiene an den über die Schweizer Alpen transportierten Gütermengen 64 Prozent (siehe Grafik). Damit ist die Schweiz schon jetzt Spitzenreiter in Sachen „Güter auf die Schiene“. Zwar ist dieser Anteil im ersten Halbjahr 2009 leicht gesunken. Das Bundesamt für Verkehr geht – in Übereinstimmung mit der Fachwelt – weiterhin davon aus, dass es sich um eine zyklische Delle handelt.

Deshalb treiben wir die Verkehrsverlagerung weiter voran. Zum Schutz der Alpen, aber auch, um das europäische Verkehrsnetz noch leistungsfähiger für künftige Herausforderungen zu machen. Denn Umweltschutz und Mobilität schließen sich nicht aus – ganz im Gegenteil. Umweltschonende Mobilität ist der Schlüssel zur Lösung der Verkehrsprobleme. DVZ 27.8.2009

Schweiz geht bei der Schiene voran

Anteil der Bahn am Alpentransit höher als in den Nachbarländern



Quelle: BAV

Dr. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Bern.
Kontakt über hector@dvz.de