

Die Schweiz wird die Laster nicht los

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gerät ins Stocken / Begrenzung erst nach 2019

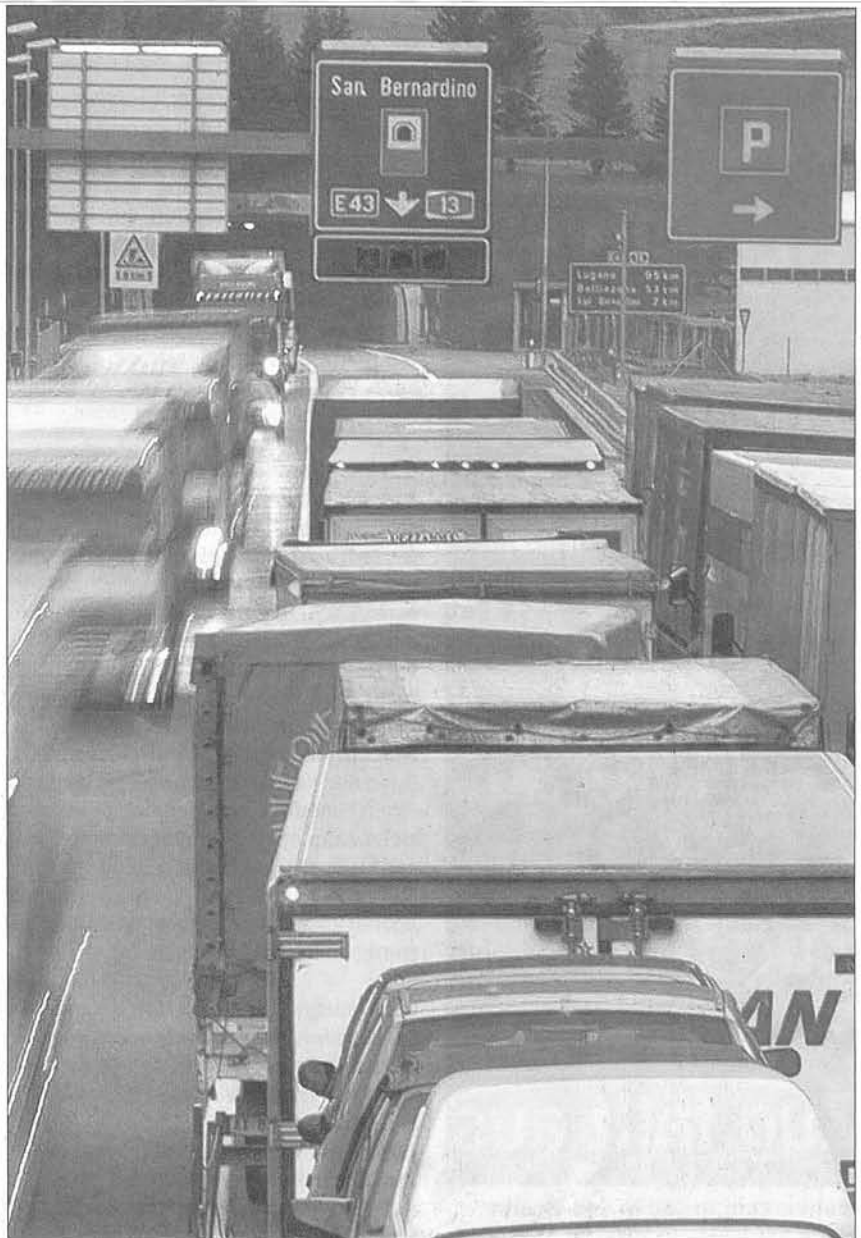
VON UNSERER KORRESPONDENTIN
ANDREA DRESCHER

BASEL. Die Schweizer können machen, was sie wollen: Sie bekommen den Güterverkehr nicht auf die Schiene. Trotz Schwerverkehrsabgabe und Subventionen für Schienentransporte passieren noch immer 1,2 Millionen Lastwagen pro Jahr die Schweizer Alpen. Der Verlagerungszeitplan ist jetzt gestreckt worden – um zehn Jahre.

Weil aufgrund des konjunkturellen Aufschwungs zurzeit mehr Güter auf der Straße transportiert werden, reagiert die Politik – und verschiebt das Ziel, ab 2009 jährlich nur noch 650 000 Lkw-Fahrten in der Schweiz zuzulassen, um zehn Jahre. Ursprünglich hätte diese Beschränkung schon 2004 erreicht sein sollen. So wollte es das Schweizer Volk, als es vor 13 Jahren die sogenannte Alpeninitiative beschloss. Seither haben die Schweizer in mehreren Abstimmungen den Willen nach einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bestätigt.

Die Alpeninitiative hatte den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) zum Ziel, deren Bau 12 Milliarden Euro kostet. Als erster Abschnitt wurde im Juni der Lötschbergbasistunnel eröffnet. Er geht noch dieses Jahr in den Vollbetrieb. Der fast 60 Kilometer lange Gotthardbasistunnel ist mittlerweile zu 70 Prozent durchbohrt und soll 2017 fertig werden. Zwei Jahren danach muss das Verlagerungsziel erreicht sein, wie der Ständerat als kantonale Vertretung im Schweizer Parlament jetzt beschloss. Die Beschränkung auf jährlich 650 000 Lkw-Fahrten kommt damit frühestens 2019.

Offenbar haben die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und deren schrittweise Steigerung ebenso wenig nachhaltige Wirkung wie die Subventionen für Schienentransporte, wie sich im aktuellen Konjunkturaufschwung zeigt. Zwar ging die Zahl der alpenquerenden Lastwagen von 2000 bis 2006 um 16 Prozent auf 1,2 Millionen zurück, aber in diesem Jahr drehte sich der Trend: Neun Prozent mehr Brummis als im Vorjahr wurden auf den Straßen gezählt. Und obwohl sich die Zusammensetzung des Frachtverkehrs noch Anfang des Jahres um zwei Prozentpunkte zugunsten der Schiene verschoben hatte, ging deren



Ein Ende der Belastung ist nicht abzusehen.

FOTO: AP

Marktanteil inzwischen wieder leicht zurück. Erklärt wird diese Entwicklung damit, dass im Straßengüterverkehr schneller und flexibler auf eine wachsende Nachfrage reagiert werden könne als von der Bahn, deren Kapazitäten nahezu ausgeschöpft seien.

Darum ist erneut die seit Jahren geforderte Kontingentierung der Lastwagen über eine Alpentransitbörse im Gespräch. Konkret würde eine jährlich vom Bundesrat festgelegte Maximalzahl an

Transitfahrten übers Internet versteigert oder vorzugsweise Transporteuren zugeteilt, die bereits vorwiegend ihre Güter auf der Schiene transportieren. Das Problem ist, dass es zwischen der Schweiz und der EU ein Verkehrsabkommen gibt, mit dem sich ein Handel mit Durchfahrtsrechten schwer vereinbaren ließe. Deshalb soll der Bundesrat erst einmal mit der EU beziehungsweise den anderen Alpenländern in Verhandlungen treten, um zumindest eine Duldung der Transitbörse

zu erreichen.

Keine leichte Aufgabe für Verkehrsminister Moritz Leuenberger, denn am

Nachfahrverbot für Lastwagen und deren Beschränkung auf 40 Tonnen darf er nicht rütteln. Außerdem ist die verlagern-

de Verkehrspolitik zum Schutz der Alpen in der Verfassung festgeschrieben.