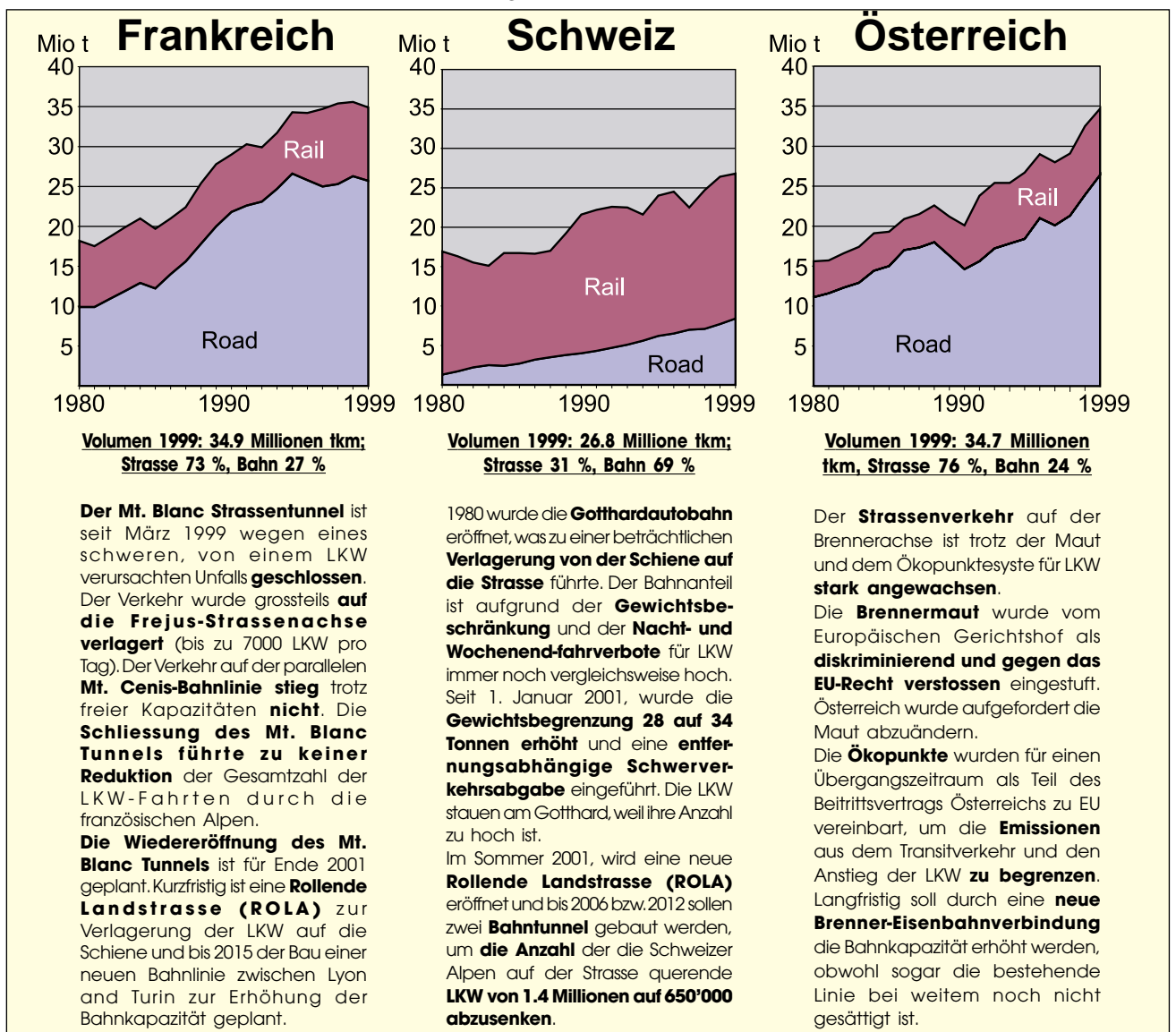


NEUE WEICHEN FÜR DIE ALPENVERKEHRSPOLITIK

Drei Länder – ein Problem – eine gemeinsame Politik vonnöten

Der alpenquerende Güterverkehr hat sich seit 1980 verdoppelt. Immer mehr Güter werden auf der Strasse durch die Alpen transportiert. Der Strassengüterverkehr hat sich zwischen 1980 und 1999 von 22 Mio. t auf über 60 Mio. t verdreifacht. Der Anteil der Strassenverkehrs ist im selben Zeitraum ebenfalls von 44% auf 63% gestiegen. Die Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und menschliche Gesundheit sind in den engen Alpentälern besonders gravierend. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und die Beendigung des Anstiegs des alpenquerenden Güterverkehrs sind ein Muss, wenn diese sensiblen Regionen vor den derzeitigen negativen Auswirkungen geschützt werden sollen. Ein Vergleich der bedeutendsten Alpenübergänge in Österreich, Frankreich und der Schweiz zeigt, wie die verschiedenen Länder mit diesem Problem umgehen.



Volumen 1999: 34.9 Millionen tkm; Strasse 73 %, Bahn 27 %

Volumen 1999: 26.8 Millionen tkm; Strasse 31 %, Bahn 69 %

Volumen 1999: 34.7 Millionen tkm, Strasse 76 %, Bahn 24 %

Der **Mt. Blanc Strassentunnel** ist seit März 1999 wegen eines schweren, von einem LKW verursachten Unfalls **geschlossen**. Der Verkehr wurde **grösstenteils auf die Frejus-Strassenachse verlagert** (bis zu 7000 LKW pro Tag). Der Verkehr auf der parallelen **Mt. Cenis-Bahnlinie stieg** trotz freier Kapazitäten **nicht**. Die **Schliessung des Mt. Blanc Tunnels führte zu keiner Reduktion** der Gesamtzahl der LKW-Fahrten durch die französischen Alpen.

Die **Wiedereröffnung des Mt. Blanc Tunnels** ist für Ende 2001 geplant. Kurzfristig ist eine **Rollende Landstrasse (ROLA)** zur Verlagerung der LKW auf die Schiene und bis 2015 der Bau einer neuen Bahnlinie zwischen Lyon and Turin zur Erhöhung der Bahnkapazität geplant.

1980 wurde die **Gotthardautobahn** eröffnet, was zu einer beträchtlichen **Verlagerung von der Schiene auf die Strasse** führte. Der Bahnanteil ist aufgrund der **Gewichtsbeschränkung** und der **Nacht- und Wochenend-fahrverbote** für LKW immer noch vergleichsweise hoch. Seit 1. Januar 2001, wurde die **Gewichtsbegrenzung 28 auf 34 Tonnen erhöht** und eine **entfernungsabhängige Schwerverkehrsabgabe** eingeführt. Die LKW stauen am Gotthard, weil ihre Anzahl zu hoch ist.

Im Sommer 2001, wird eine neue **Rollende Landstrasse (ROLA)** eröffnet und bis 2006 bzw. 2012 sollen zwei **Bahntunnel** gebaut werden, um die **Anzahl** der die Schweizer Alpen auf der Strasse querende **LKW von 1.4 Millionen auf 650'000 abzusenken**.

Der **Strassenverkehr** auf der Brennerachse ist trotz der Maut und dem Ökopunktesystem für LKW **stark angewachsen**.

Die **Brennermaut** wurde vom Europäischen Gerichtshof als **diskriminierend und gegen das EU-Recht verstossen** eingestuft. Österreich wurde aufgefordert die Maut abzuändern.

Die **Ökopunkte** wurden für einen Übergangszeitraum als Teil des Beitrittsvertrags Österreichs zu EU vereinbart, um die **Emissionen** aus dem Transitverkehr und den Anstieg der LKW **zu begrenzen**. Langfristig soll durch eine **neue Brenner-Eisenbahnverbindung** die Bahnkapazität erhöht werden, obwohl sogar die bestehende Linie bei weitem noch nicht gesättigt ist.

Was können wir aus der derzeitigen Situation lernen?

Die derzeitigen nationalen Politiken sind nicht zwischen den einzelnen Alpenländern abgestimmt und haben daher keinen gesamtheitlich positiven Effekt, sondern nur Korridoreffekte, die die Situation in anderen Gebieten sogar noch verschlechtern.

Die derzeitige Politik der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene ist widersprüchlich und daher nicht wirklich griffig. Insbesondere die Europäische Union verfolgt keine konsequente Politik zum Schutz sensibler Gebiete wie der Alpen vom Verkehr (z.B. soll laut Vorschlag der Europäischen Union in der neuen Ökopunktelerösung die 108%-Limite zur Begrenzung des Strassenverkehrs gestrichen werden). Dabei ist der Schutz der sensiblen Regionen Bestandteil der von der EU ratifizierten Alpenkonvention. Die Kapazität der Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Bahn) ist im allgemeinen kein begrenzender Faktor. Die Kapazität der bestehenden Bahninfrastruktur in den Alpen ist hoch genug, um bereits jetzt einen beträchtlichen Teil der Güter auf die Schiene zu verlagern.

DIE NOTWENDIGE POLITIK

Der Schutz der sensiblen Regionen (Alpen, Pyrenäen...) vor dem Güterverkehr ist ein gemeinsames Ziel der Europäischen Union. Die Verkehrspolitik der gesamten Union sollte konsequent auf die Erreichung dieses Zieles ausgerichtet werden.

Die Anzahl der diese sensiblen Regionen durchquerenden LKW muss begrenzt werden und zwar für die Gebirgsregionen als Ganzes. Die EU muss im Rahmen ihrer gemeinsamen Politik nichtdiskriminierende Marktmechanismen zur Zuteilung dieses Kontingents definieren und Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsträger entwickeln (Bahn oder Kurzstreckenschiffahrt um die Iberische Halbinsel).

Die **bestehenden Kapazitäten** der alpenquerenden Verkehrsinfrastrukturen **sollten optimiert werden**. Vom Bau neuer Strasseninfrastrukturen durch sensible Gebiete ist abzusehen. Die bessere Nutzung der bestehenden Eisenbahnstruktur

sollte Priorität geniessen. Der **Mont Blanc Tunnel darf nicht für LKW wiedereröffnet** werden, statt dessen muss der **Eisenbahnservice** auf der



Mt. Cenis-Linie, die über freie Kapazitäten verfügt, verbessert und die Bahnlinie südlich des Genfer Sees (Tonkin-Linie) wieder in Betrieb genommen werden.

Bahnen müssen im alpenquerenden Verkehr **einen besseren Service bieten**, sie müssen Grenzaufhalte verkürzen und die Produktivität durch Nutzung interoperabler Technologien verbessern, damit sie den Ansprüchen der Kundinnen und Kunden gerecht werden.

Die Europäische Politik muss **Anreize zur Nutzung der Bahnen** schaffen und zwar nicht nur für die Alpenübergänge, sondern **vom Ausgangs- bis zum Zielort**.

Solche Anreize sind **Kilometerabgaben für LKW** zur Abdeckung externer Kosten, die in ganz Europa auf allen Strassen und nicht nur auf Autobahnen erhoben werden müssen, und ein **Netzwerk für den kombinierten Verkehr**. Die bestehende Tendenz zur Förderung von rollenden Landstrassen (ROLAs) ist keine Lösung für die Zukunft. Ganze LKW per Bahn zu befördern macht weder wirtschaftlich noch ökologisch Sinn und ist nur so lange notwendig, als es keine besseren Lösungen gibt.

Die Bevölkerung entlang der Alpen transitachsen muss höchsten Schutz geniessen. Strenge **Nacht- und Wochenendfahrverbote** sind dazu genauso nötig wie **hohe Sicherheitsnormen** für alpenquerende LKW (z.B. Feuerschutz-ausstattung).

This leaflet has been produced by T&E in the framework of the project: «Freight: From Road to Rail». The project is supported by the Swiss Ministry of Transport, the Swedish rail infrastructure body Banverket, the Catalunan and Bask governments and several Swiss NGOs.

T&E is Europe's primary non-governmental organisation campaigning on a European level for an environmentally responsible approach to transport. T&E is the umbrella organisation of 39 member organisations covering 21 European countries working in this field.

T&E

Bd. de Waterloo 34 • B-1000 Brussels • Belgium
T: +32 2 502 99 09 • F: +32 2 502 99 08
E-mail: info@t-e.nu • Homepage: www.t-e.nu

AUGUSTUS 2001