

Schweiz reduzierte Lkw-Alpentransit um vier Prozent Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wirkt - in der Schweiz werden 65 Prozent der Güter auf Schiene transportiert, 35 auf der Straße - In Österreich ist es umgekehrt

Bern - Die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten hat im vergangenen Jahr um 51.000 Fahrten (4 Prozent) auf 1,204 Mio. abgenommen. "Die Verlagerungspolitik wirkt", sagte der Schweizer Verkehrsminister Moritz Leuenberger am Freitag vor den Medien. Das für 2009 gesetzte Ziel zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene kann aber nicht erreicht werden, so der Minister.

Bis 2009 wären gemäß Alpenschutzartikel und Verlagerungsgesetz nur noch 650.000 Lkw-Fahrten zulässig. "Es ist sehr unwahrscheinlich, dass dies möglich ist", sagte Leuenberger. In Europa fehle eine flächendeckende Maut, die Preise im Straßentransport fielen weiter, der Gotthard-Basistunnel sei noch nicht bereit. Leuenberger will das Ziel aber weiter verfolgen und die bisherigen Maßnahmen weiterführen.

Startschuss im Jahr 2000

Mit gezielten Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene begann die Schweiz im Jahr 2000. Seitdem ist ein Rückgang der Lastwagenfahrten über die Alpen von 14 Prozent zu verzeichnen. Die Maßnahmen umfassen die schrittweise Erhöhung der Lkw-Maut und der Gewichtslimite, Verbilligung der Bahntransporte, Öffnung des Bahnmarktes und vermehrte Schwerverkehrskontrollen. Ohne aktive Verlagerungspolitik wären vergangenes Jahr 1,6 statt 1,2 Mio. Lastwagen durch die Alpen gefahren, sagte Leuenberger. Pro Tag hätte dies über 1.000 zusätzliche Fahrten ausgemacht - mit steigender Tendenz. Denn je nach Prognose nehme der Güterverkehr in den nächsten 20 Jahren um 20 bis 50 Prozent zu.

Transportierte Gütermenge steigt

Trotz der Abnahme der LKW-Fahrten stieg die transportierte Gütermenge auf Grund besserer Auslastung um 400.000 Nettotonnen oder 23 Prozent auf 12,9 Mio. Tonnen. Auch die Bahn legte um knapp 700.000 oder 3 Prozent auf 23,7 Mio. Tonnen zu. Der unbegleitete (Container) kombinierte Verkehr verzeichnete eine Zunahme von 9 Prozent und übertraf damit erstmals die Straßentransporte.

Unverändert blieb bei gleich bleibenden Zuwachsraten der so genannte Modal Split: Im alpenquerenden Verkehr werden 65 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert, 35 Prozent auf der Straße. In Österreich und Frankreich ist es laut Leuenberger gerade umgekehrt. Hier verliert die Bahn weiterhin Marktanteile an die Straße.

Sicherstellung der finanziellen Mitteln

Damit das Verlagerungsziel überhaupt erreicht werden kann, will Leuenberger die bisherigen Maßnahmen mit den gleichen Mitteln weiterführen. Der Ende 2010 auslaufende Rahmenkredit mit jährlich 280 Mio. Franken (179 Mio. Euro) soll deshalb durch einen neuen Rahmenkredit abgelöst werden.

Rechtlich zulässige Sofortmaßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs sieht der Verkehrsminister nicht. Einer Kontingentierung der Fahrten stehe vor allem das Landverkehrsabkommen mit der EU entgegen. Als längerfristig wirksamstes Instrument erachtet Leuenberger eine Alpentransitbörse (ATB), wie er sie bereits seinen europäischen Kollegen präsentiert hat. Das Modell sieht vor, eine limitierte Anzahl von alpenquerenden Gütertransporten auf der Straße im Voraus im Internet zu versteigern. (APA/sda)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2356775>