Alpentransit : freie Fahrt in ein freies Europa?

Autor(en): **Hayoz, Christa**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Geographische Mitteilungen : Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Bern und Jahresbericht des Geographischen Institutes der Universität Bern**

Band (Jahr): **- (1988)**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-321733

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

kommenden und sich etwa im Kolonialrussischen Baustil äussernden Einfluss der *Russen.*

Fallbeispiele zur heutigen Situation

Der Beschreibung der naturräumlichen Gegebenheiten zufolge kann der Kaukasus als Urlaubsgebiet folgendermassen gegliedert werden:

1. Zwei Küstenräume (Schwarzes- und Kaspisches Meer) für den Badetourismus;
2. Die quellenreichen Gebiete für den Bädertourismus;
3. Das Hochgebirge für den Wander- und Wintertourismus.

Der zunehmende Fremdenverkehr hat, wie auch in unseren Kurgebieten, nicht nur erfreuliche Einflüsse. Zunehmende Belastungen durch hohe Touristenkonzentrationen manifestieren sich zum Beispiel durch Abholzungen im Gebirge, Ausdehnung der bebauten Fläche (z.B. Soci: vgl. Abb. 1), usw. Die ewige Frage stellt sich auch hier: soll man dezentralisieren, oder ist es besser, einzelne Gebiete zu opfern, um den Rest intakt zu halten?
Die zweite Frage, die sich stellt, ist auch für unsere Alpentäler und unsere Tourismuspolitik von Belang:
Wollen wir der Wirtschaft zuliebe das Wachstum der Tourismusbranche dem privaten Sektor überlassen und dabei riskieren, dass der interregionale Konkurrenzkampf die Natur bis hin zum Eintreten irreversibler Schäden belastet, oder wollen wir staatliche Massnahmen ergreifen? Dies mit dem Risiko, die Wettbewerbsfähigkeit der Fremdenverkehrsindustrie etwas zu schwächen und durch gewisse Kreise als Interventionist gebrandmarkt zu werden. Diese Frage ist in Moskau, im Rahmen von Glasnost und Perestroika vielleicht schon debattiert worden, und somit wäre es möglich, dass Russland einen Weg findet, von dem auch der Westen etwas lernen könnte.

Albrecht Ehrensperger

Alpentransit: Freie Fahrt in ein freies Europa?

Mitteilungsabend der Geographischen Gesellschaft, 7.3.1989

Der Gütertransitverkehr durch die Alpen muss gerecht auf die beteiligten Staaten verteilt und vermehrt von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Dafür plädierte Helmut Lamprecht von der Tiroler Handelskammer vor der Geographischen Gesellschaft in Bern. Die Lösung der Frage des Alpentransits werde die Nagelprobe sein auf dem Weg zur Verwirklichung des EG-Binnenmarktes.
Über Landesgrenzen hinweg wurde im Rahmen einer Vortragsreihe der Geographischen Gesellschaft Bern zum Thema «Alpentransit: Freie Fahrt in ein freies Europa?» referiert. Nach einer kurzen Einführung zur Geschichte und Problematik des Alpentransits durch Professor *Klaus Aerni* vom Geographischen Institut der Universität Bern erläuterte *Helmut Lamprecht,* Leiter der verkehrspolitischen Abteilung der Tiroler Handelskammer die Situation in Österreich und nahm auch Bezug auf die Schweiz. Er zeigte zwar Verständnis dafür, dass die Schweiz nach wie vor an der 28-Tonnen-Limite für Lastwagen in ihrem Land festhält. Als Realist erkenne er, dass eine Erhöhung auf 40 Tonnen politisch undurchführbar sei. «Doch es entsteht der Eindruck die Schweiz stehle sich, trotz ihres Alternativ-Angebotes Schiene, aus der Verantwortung gegenüber Europa und versuche möglichst viel zu profitieren». Schweizer Lastwagen-Fahrer seien in jährlich steigendem Masse als Transporteure auf den Nord-Süd-Verbindungen anzutreffen, hielt Lamprecht fest. Er verstehe zwar die Schweizer Transportunternehmen, die ihre Chance im internationalen Wettbewerb nützen wollten. Andererseits müsse man auch alle anderen Transporteure verstehen, wenn sie sich gegen diese Ungleichheit wehren. «Sie werfen der Schweiz deshalb oft Doppelzüngigkeit und die Rolle eines Trittbrettfahrers vor», erklärte Lamprecht.
Im weiteren gelte das von der Schweiz unter anderem vorgebrachte Argument der Umweltschonung offenbar nur für die Schweiz selbst. Betrachte man aber Europa insgesamt, so führe die Verlagerung des Strassengüterverkehrs nach Österreich und anderen Ländern zu oft erheblichen Umwegen und damit zu erhöhtem Schadstoffausstoss. Lamprecht wollte dies allerdings nicht als Plädoyer für die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite verstanden wissen, sondern als Plädoyer für ein international abgestimmtes Vorgehen. Von österreichischer Seite werde verlangt, dass die Schweiz einerseits in die gesamteuropäische verkehrspolitische Verantwortung für den Alpentransit eingebunden wird, andererseits den ihr geographisch zustehenden Anteil am Lastwagen-Transitverkehr übernimmt. «Erstes Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist also die gerechte Verteilung des Güterverkehrs», fasste Lamprecht zusammen. Notwendig sei aber auch eine vermehrte Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Denn trotz zahlreicher Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs (Huckepack, Container), sei die Verlagerungsbilanz in Österreich bisher mager. «Am Brenner konnte bisher von der Bahn nicht einmal der jährliche Zuwachs an Lastwagen-Fahrten aufgefangen werden, und derzeit wird weniger als 1% der jährlichen Lastwagen-Frequenz über den Brenner im Huckepack-Verkehr transportiert», kritisierte Lamprecht. Die euphorischen politischen Ankündigungen, bis Ende 1989 55% der Lastwagen auf die Schiene zu verlagern, hätten sich somit als Träume erwiesen.
Nicht nur eine verbesserte Infrastruktur ist nach Ansicht Lamprechts notwendig, sondern ebenso ein Wandel der beteiligten Eisenbahnen von Staatsbetrieben zu marktorientiert und grenzüberschreitend denkenden und handelnden Unternehmen. Einen weiteren wichtigen Lösungsansatz zur Entlastung vom Strassentransit sieht er in einer neuen Infrastruktur für eine Eisenbahntransversale zwischen München und Verona mit einem Brenner-Basistunnel als Kernstück. «Denn mit der Eisenbahn von heute auf den Schienenwegen von gestern kann man nicht den Schienenverkehr von morgen abwickeln», betonte Lamprecht. Grosse Bedeutung misst er auch der umweltfreundlichen Gestaltung des Strassentransits bei. Österreich wolle strenge Normen bei Lärm- und Schadstoffemissionen einführen, um eine wirkungsvolle Reduktion der Belastung zu erreichen. So sollen besonders umweltverträgliche Lastwagen ab 1992 auch in der Nacht verkehren dürfen, während für alle anderen Fahrzeuge, die diesen Normen nicht entsprechen, ein Nachtfahrverbot besteht. Wie von offizieller Seite zu erfahren war, ist

vorgesehen, ab 1995 ganztägig nur noch umweltfreundliche Lastwagen zu gestatten. Im weiteren sollen in kürzester Zeit auf allen Strassentransitrouten sogenannte Flüsterbeläge angebracht werden, die den Lärm um 5 bis 7 Dezibel reduzieren. Österreich verlange von den EG-Staaten zudem die Einführung der Katalysatorpflicht. Unser östliches Nachbarland scheint also nach Darstellung Lamprechts entschlossen, gegenüber der EG in der Transitfrage härter aufzutreten und fordert ein klares Bekenntnis zum umweltfreundlichen Güterverkehr, obschon es gleichzeitig an einer Integration in den gemeinsamen Markt interessiert ist. Die Frage des Alpentransits soll dabei unabhängig vom Beitritt Österreichs zur EG gelöst werden, versicherte Lamprecht.

Als letzten Lösungsansatz nannte er administrative und dirigistische Massnahmen, die dann zum Tragen kommen, wenn alle vorhergehenden nichts fruchten sollten. Darunter fielen teilweise Nachtfahrverbote, ganztägige Fahrverbote für bestimmte Strecken, Transportverbote für gefährliche Güter, Umweltabgaben, Festlegung von Kontingenten usw. Wenn nur einiges davon realisiert werde, stehe man vor einer fast unheimlichen Verbürokratisierung der Transportabläufe im Güterverkehr – eigentlich das Gegenteil dessen, was mit dem gemeinsamen Binnenmarkt in Europa angestrebt werde. Deshalb müssten all diese Massnahmen koordiniert und international abgestimmt werden, meinte Lamprecht abschliessend.

Hanspeter Faganini, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr, ging in seinem Referat vor allem auf die neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT ein. Er verwies zu Beginn darauf, dass das Vernehmlassungsverfahren zur NEAT abgeschlossen ist und nun ein Entscheid zuhanden des Bundesrates vorbereitet wird. Neben den verschiedenen Varianten kam Faganini auch auf die grundsätzliche Frage nach der Notwendigkeit einer NEAT zu sprechen. «Eine übergeordnete Ausrichtung auf Europa ist auch für unser Land wichtig, zudem will die Schweiz ihre Rolle als Transitland wahrnehmen». Mit der Modernisierung der Bahnen erhoffe man sich im weiteren eine bessere Verteilung der Güter zugunsten der Schiene. Nicht zuletzt gehe es auch um unsere eigenen Interessen, nämlich um die Wahrung und Pflege der eigenen Standortgunst und Wettbewerbsfähigkeit. Von offizieller Stelle wurde darauf hingewiesen, dass zwei Transversalen – eine in der Schweiz und eine am Brenner – notwendig sein werden, um die erwartete gewaltige Ausweitung der Wirtschaft und des Verkehrs in den kommenden 90er Jahren zu bewältigen. Faganini sieht die Schweiz weder als Bittsteller noch als Prügelknabe bei den Transitverhandlungen mit der EG. Die Schweiz müsse ihre eigenen Vorstellungen einbringen und habe im Vergleich zu den anderen Ländern bisher die grössten Anstrengungen bezüglich Infrastruktur für den kombinierten Güterverkehr unternommen, betonte er.

Hans Kaspar Schiesser, verkehrspolitischer Koordinator des Verkehrsclubs der Schweiz VCS äusserte sich grundsätzlich kritisch zum Verkehr. Seiner Ansicht nach ist unsere Mobilität so gross, weil sie zu billig ist – sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Würde der Verkehr langfristig seine Kosten (auch die Sozial- und Umweltkosten) selber bezahlen, könnte er drastisch verringert werden. Bis es allerdings so weit sei, müssten die gefährdetsten Gebiete – insbesondere die Alpen – geschützt werden, damit das Ökosystem nicht zusammenbricht und die Verkehrswege verschüttet werden, forderte Schiesser.

«Der VCS hat zur NEAT noch nicht Ja und noch nicht Nein gesagt». Für eine Zustimmung brauche es den Nachweis, dass der Verkehr wirklich von der Strasse auf die Schiene verlagert wird. Abgelehnt werde sie dann, wenn die neue Bahninfrastruktur nur einen Teil der Zuwachsrate aufnehmen könne, was bei der NEAT gemäss Szenarien der Fall sein werde, erläuterte Schiesser.

Die Schweiz habe zwar eine Verpflichtung als Transitland, diese Verpflichtung bestehe aber eher darin, den notwendigen Verkehr umweltfreundlich zu organisieren, also unter anderem von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. «Der Schutz des Alpenraums muss jedoch vor den Transitverpflichtungen Vorrang haben», betonte Schiesser. Er zeigte sich überzeugt, dass niemand die Schweiz zur Aufhebung der 28-Tonnen-Limite zwingen kann: Eine entsprechende Änderung unterliege dem Referendum, das wohl beim Volk problemlos durchkommen würde. Er versuchte auch die Angst vor Retorsionsmassnahmen zu zerstreuen: Die 28-Tonnen-Limite für Schweizer Lastwagen im Ausland könnte mittels ausländischer Tochterfirmen umgangen werden, zudem sei die Schweiz nach 1992 der grösste Aussenhandelspartner der EG, den man nicht verarmen lassen werde.

Nach Ansicht Schiessers ist in erster Linie eine verkehrspolitische Gesamtschau nötig. Als kurzfristige Massnahmen schlug er vor, jeden überflüssigen Verkehr zu vermeiden sowie die Bedürfnisse und Angebote von Seiten der EG kritisch und genau abzuklären. «Die NEAT ist eine Güterbahn, die wir für die EG bauen und für uns selbst eigentlich nicht brauchen». *Christa Hayoz*