

sennetze ausgebaut, die Eisenbahnverbindungen verbessert und neue Linienflüge angeboten.

Die EU versucht, das wachsende Verkehrsaufkommen mit grossangelegten Projekten zu bewältigen. Ein Beispiel für ein solches Projekt ist der Ausbau des «Transeuropäischen Verkehrsnetzes». Damit werden wichtige Verkehrsverbindungen – vor allem der Eisenbahn, aber auch der Strasse und Binnenschifffahrt – zwischen den EU-Ländern verbessert. Das Projekt beinhaltet unter anderem den Bau des Kanaltunnels (zwischen Frankreich und Grossbritannien) und der Öresundbrücke (zwischen Dänemark und Schweden) sowie die Erstellung von Schnellbahnstrecken in den grösseren Ländern Europas. Bis zum Jahr 2020 soll das Schienennetz um 12'500 km wachsen; 4800 km Autobahn sollen neu entstehen. Tausende von Kilometern bestehender Schienen und Autobahnen sollen zudem ausgebaut werden, so dass dieses Netzwerk rund 94'000 km Schienen (davon 20'000 km Hochgeschwindigkeitsstrassen) und 89'500 km Autobahnen umfassen wird.

Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene

Besonders im Alpenraum, wo der Verkehr durch enge Täler und oft dicht an den Siedlungen vorbeigeschleust wird, regt sich seit einigen Jahren Widerstand gegen das zunehmende Verkehrsaufkom-

men. Zuerst protestierte die betroffene Bevölkerung in der Schweiz am Gotthard und am österreichischen Brenner-Pass. Seit der Brandkatastrophe im französischen Mont-Blanc-Tunnel im Jahr 1999 kommt auch aus Frankreich zunehmend Ablehnung gegen die steigende Zahl der Lastwagen, welche die Alpen durchqueren.

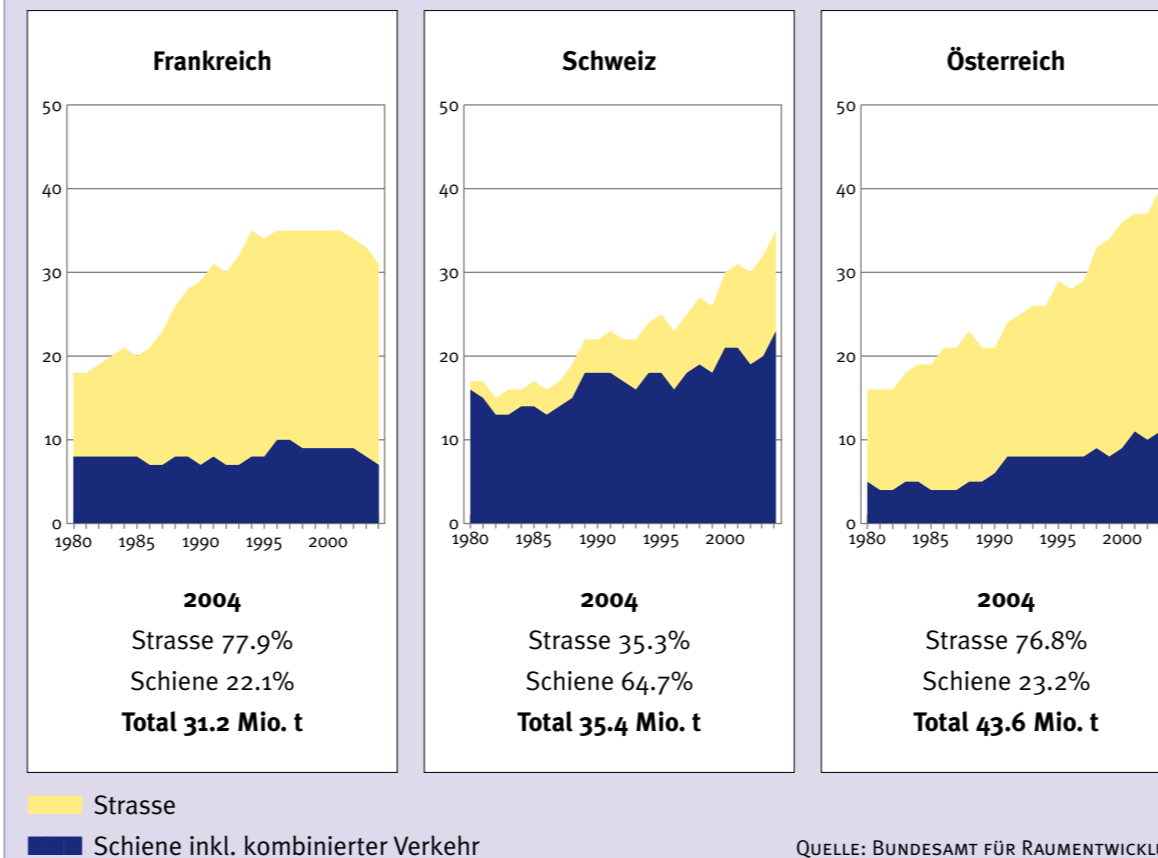
Am 20. Februar 1994 nahmen in der Schweiz Volk und Stände die Alpeninitiative an. Diese verlangt, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfolgt. Diese Umstellung erfolgt schrittweise.

Die EU war jedoch nicht bereit, Beschränkungen des Strassenverkehrs hinzunehmen, welche europäische Transportunternehmungen gegenüber schweizerischen benachteiligt hätten. Die EU störte sich zudem an der tiefen Gewichtslimite für Lastwagen in der Schweiz von damals 28 Tonnen. Diese Obergrenze hatte zur Folge, dass viele europäische Transportunternehmer nicht durch die Schweiz fahren durften. Denn in der EU gilt die 40-Tonnen-Limite und viele Lastwagen waren deshalb zu schwer für die Schweiz.

Im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU (eines der im Juni 1999 unterzeichneten sieben bilateralen Abkommen) kam es zu einem Kompromiss: Die EU anerkannte die Absicht der Schweiz, möglichst viel alpenquerenden Güterverkehr auf die Bahn zu verlagern, u.a. durch

Alpenquerender Güterverkehr 1980–2004

Mio. Tonnen/Jahr



die Einführung einer Abgabe für den Strassenschwerverkehr. Die Schweiz akzeptierte ihrerseits eine Erhöhung der Gewichtslimite der Lastwagen auf 40 Tonnen. Im Abkommen wurde die durchschnittliche Höhe der Abgabe festgesetzt, welche sowohl die in- als auch ausländischen Lastwagenfahrer für die Benutzung des schweizerischen Strassennetzes bezahlen müssen. Im konkreten Fall berechnet sich die Höhe der Abgabe nach der gefahrenen Distanz, dem Gewicht des Fahrzeugs und der ausgestossenen Schadstoffmenge. Diese sogenannte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hat zur Folge, dass der Verkehr auf der Strasse teurer wird und damit der Anreiz steigt, Güter per Bahn zu transportieren. Der Erlös dieser Abgabe wird für den Bau von zwei Alpentunnels auf der Nord-Süd-Achse, der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) durch den Lötschberg und den Gotthard, verwendet.

Mit der Einführung der 40-Tonnen-Limite und der LSVA erreicht die Schweiz somit zwei Ziele auf ein-

mal: Die Absicherung der Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene gegenüber der EU sowie die europaverträgliche Umsetzung des Verlagerungsauftrags (Alpenschutzinitiative), welcher in der Bundesverfassung verankert ist. Erste Auswirkungen sind bereits sichtbar: Zwischen 2000 und 2005 hat sich die Anzahl Lastwagenfahrten trotz grösserer Gütermenge um 14,2% verringert, nachdem sie in den 1990er-Jahren jährlich um fast 7% angestiegen ist.

Zusammenfassend bedeutet der erzielte Kompromiss, dass:

- die Schweiz die Gewichtslimite schrittweise von 28 auf 40 Tonnen erhöht hat, was sowohl ökologisch als auch ökonomisch Sinn macht (denn um die gleiche Menge Güter zu transportieren, braucht es nun weniger Lastwagenfahrten);
- die EU die Einführung und schrittweise Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe akzeptierte, die sowohl von in- als auch von ausländischen Lastwagen bezahlt werden muss. Da

die LSVA alle betrifft, werden europäische Transportunternehmen gegenüber schweizerischen nicht benachteiligt;

- sich die Schweiz zum Bau der NEAT verpflichtet. Damit will sie Kapazität und Qualität des Schienenverkehrs markant steigern. Als Gegenleistung versichern Deutschland und Italien, die Zufahrtsstrecken zur NEAT auszubauen.

Die Frage des Gütertransitverkehrs durch die Schweizer Alpen zeigt, wie die Schweiz auch als EU-Nichtmitglied von Recht, Politik und Wirtschaft der EU beeinflusst wird. Eine Zusammenarbeit mit der EU drängte sich für die Schweiz auf, weil die Herausforderungen im Bereich Verkehr von unserem Land nicht allein, sondern nur zusammen mit den europäischen Nachbarn gelöst werden können.

Die LSVA ist eine Pionierleistung der Schweizer Verkehrspolitik. Sie ist eine flächendeckende, distanz-, gewichts- und emissionsabhängige Strassenbenutzungsgebühr für den Güterschwerverkehr. Sie umfasst die Strassenkosten (Bau, Betrieb, Unter-

halt) und einen quantifizierbaren Teil der sogenannten externen Kosten (Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung). Die LSVA hat am 1.1.2001 die pauschale Schwerverkehrsabgabe abgelöst und wird schrittweise erhöht. Ab Eröffnung des ersten NEAT-Basistunnels am Lötschberg, spätestens aber ab 1. Januar 2008, wird eine 300 Kilometer lange Transitfahrt durch die Schweiz mit einem 40-Tonnen-Fahrzeug 325 Franken kosten.

Liberalisierung im Flugverkehr

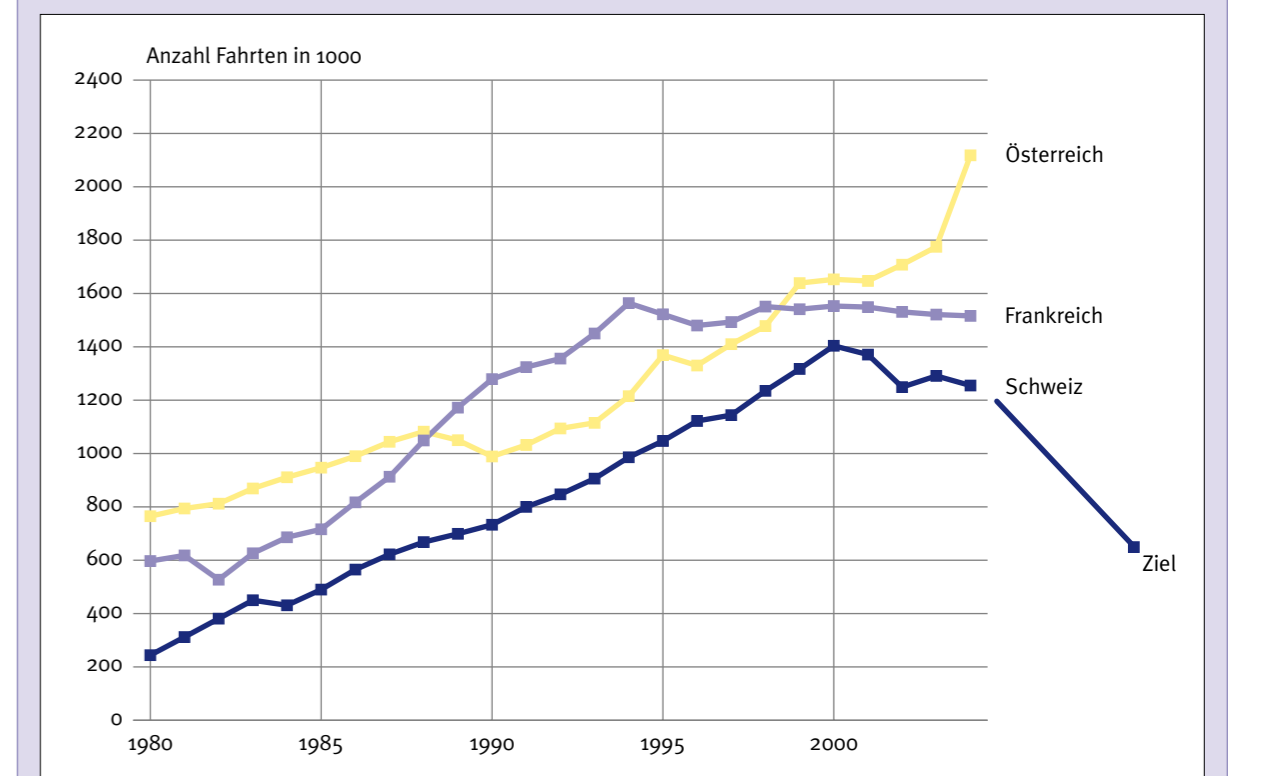
Seit dem 1. Juni 2002 gilt zwischen der Schweiz und der EU ebenfalls ein Abkommen über den Luftverkehr. Damit werden der Schweiz die gleichen Luftverkehrsrechte (sogenannte Freiheiten) zugestanden, die in der EU gelten. Das Abkommen beruht auf Gegenseitigkeit und führt somit zu grösserem Wettbewerb unter Fluggesellschaften. Nutzniesser sind letztendlich die Passagiere, weil die Preise für Flugtickets tendenziell sinken dürften.

Konkret können die Fluggesellschaften die Flugverbindungen und den Preis frei gestalten. Das



Zug mit Wechselbehältern (Containern) auf der Gotthardachse. Im Gegensatz zur rollenden Landstrasse, bei der Lastwagen und Chauffeur mit der Eisenbahn transportiert werden, sind die Container unbegleitet.

Anzahl Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr im inneren Alpenbogen





Das Luftverkehrsabkommen regelt den schrittweisen Zugang Schweizerischer Fluggesellschaften zum europäischen Luftverkehrsmarkt.

heisst, sie benötigen keine Genehmigungen mehr für Tarife und Flugrouten. Die Eröffnung neuer Strecken innerhalb Europas ist frei. So hat die Swiss bspw. die Möglichkeit, eine Flugroute mit Start in Zürich, Zwischenlandung in München und Enddestination in Stockholm anzubieten. Wünschbare Destinationen können mit beliebig grossen Flugzeugen angefliegen werden, was eine bessere Auslastung der Flüge erlaubt.

4. Spielen Sie eine «Arena»-Diskussionsrunde, wie Sie diese aus dem Fernsehen kennen. Thema ist die neue Regelung des Alpenstrassenverkehrs. Jemand moderiert die Sendung und hat folgende Gäste: einen Transportunternehmer, eine Vertreterin des Naturschutzes, einen Lastwagenchauffeur, eine Wirtschaftsvertreterin, einen Strassenanwohner sowie eine EU-Vertreterin.
5. Was sind die Auswirkungen des bilateralen Flugverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU?

FRAGEN & AUFGABEN

1. Weshalb gibt es immer mehr Verkehr? Suchen Sie mit einem Kollegen/einer Kollegin Gründe dafür und diskutieren Sie in der Klasse mögliche Folgen dieser Entwicklung.
2. Schauen Sie bei Produkten, die Sie besitzen (Kleider, elektronische Geräte etc.), aus welchen Ländern diese stammen. Stellen Sie Ihre Ergebnisse in der Klasse vor und diskutieren Sie anschliessend die Gründe dafür sowie die Auswirkungen auf den Warentransportverkehr.
3. Erklären Sie einem Kollegen/einer Kollegin kurz das Landverkehrsabkommen in eigenen Worten. Diskutieren Sie anschliessend, warum die LSVA wichtig ist für die schweizerische Verkehrspolitik.

Kapitel 6 Verkehr und Mobilität in Europa

Worum geht es?

Nach dem Durcharbeiten dieses Kapitels wissen Sie:

- dass der Verkehr in der Schweiz und in der EU generell zunimmt und warum dem so ist;
- welche Probleme eine solche Zunahme mit sich bringt;
- mit welchen Lösungen die Schweiz und die EU versuchen, Verkehrsprobleme zu lösen;
- welche Chancen, aber auch Schwierigkeiten für eine europaweite Zusammenarbeit im Bereich Verkehr bestehen.

Der Verkehr auf der Strasse, der Schiene und in der Luft nimmt ständig zu. Das gilt sowohl für den Personenverkehr als auch für den Warenverkehr. Die Gründe für dieses Wachstum sind die immer grössere Mobilität der Menschen sowie der weltweit verstärkte Gütertausch.



Jahr für Jahr das gleiche Bild: Der Reiseverkehr über Ostern auf der Nord-Süd-Route führt zu kilometerlangen Staus am Gotthard.

Warum mehr Verkehr?

Die Zunahme im Personen- und Güterverkehr hat mehrere Gründe:

- Viele Leute wohnen fernab von ihrem Arbeitsplatz. Sie sind sogenannte Pendler und müssen jeden Tag zu ihrer Arbeit fahren. Auch um im grossen Einkaufszentrum einzukaufen, fahren sie heute weiter, als sie dies früher zum nahegelegenen Quartier- oder Dorfladen getan haben.
- Die Mobilität wächst in der Freizeit: Billigangebote locken ans Meer oder in die Berge, sei es zum verlängerten Wochenende oder während der Ferien.
- Was für die Menschen gilt, trifft auch für Waren zu. Mit der Öffnung der Märkte können Produkte europaweit und sogar weltweit angeboten werden. Dadurch nehmen aber auch die Warentransporte zu.
- Dies umso mehr, als auch die verschiedenen Verarbeitungsschritte einer Ware vermehrt in verschiedenen Ländern stattfinden. Produziert und verarbeitet wird dort, wo es wirtschaftlich am günstigsten ist. So ist beispielsweise bei der Automobilindustrie der Eigenanteil an der Produktion nur noch 20%, der Rest wird zugeliefert.

Für die Gesellschaft und ihre Infrastrukturen stellt die stetige Zunahme des Verkehrs eine Herausforderung dar. Als Antwort darauf werden die Stras-

GLOSSAR

Landverkehrsabkommen = Eines der sieben zwischen der Schweiz und der EU abgeschlossenen bilateralen Abkommen von 1999. Es sichert die schweizerische Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene gegenüber der EU.

Luftverkehrsabkommen = Ein weiteres der sieben zwischen der Schweiz und der Europäischen Union abgeschlossenen bilateralen Abkommen von 1999. Es sichert den schweizerischen Fluggesellschaften die gleichen Rechte im Flugverkehr zu wie den europäischen Airlines.

Transitverkehr = Der Verkehr, welcher ein Gebiet durchquert. Im alpenquerenden Transitverkehr werden Güter via Alpen durch die Schweiz transportiert. Die Güter sind nicht für die Schweiz bestimmt, sondern durchqueren diese nur, bspw. Waren aus Italien, die für Deutschland bestimmt sind.

Verlagerung = Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik ist die Verlagerung von (namentlich alpenquerenden) Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene, um so die Umwelt zu schonen und die Anwohnerinnen und Anwohner der grossen Transitstrecken weniger zu belasten. Ziel ist, die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf maximal 650'000 pro Jahr zu verringern.

LSVA = Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für in- und ausländische Lastwagen, die das Schweizer Strassennetz benützen; die Höhe dieser Abgabe ist abhängig von gefahrener Distanz sowie Gesamtgewicht und Schadstoffkategorie des LKWs; die LSVA-Ansätze werden schrittweise erhöht.

NEAT = Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Zwei neue Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg mit Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken bringen dem Personen- und dem Güterverkehr kürzere, schnellere und leistungsfähigere Nord-Süd-Verbindungen. Das Schweizer Stimmvolk hatte dem NEAT-Konzept 1992 zugestimmt.