

Gemeinsame Plattform für Güterverkehre im Alpen transit

TRANSPORT: Die Alpenregion gilt als besonders schützenswerte Naturlandschaft – zugleich aber fließen hier auf den Straßen erhebliche Güterströme zwischen Nord- und Südeuropa. Acht Anrainerstaaten suchen deshalb nach einer einheitlichen Lösung der Güterverkehrsprobleme.

VDI nachrichten, Leipzig, 25. 5. 12, S. 8

Die Erhöhung der Transitsicherheit und die Verlagerung von Ferntransporten auf die Schiene wird von den Transitländern seit Jahrzehnten gefordert. Seit mehr als zehn Jahren versucht deshalb die Zürich-Initiative, zu der seit diesem Frühjahr mit dem neu hinzugekommenen Liechtenstein alle acht Alpenländer gehören, den Schadstoffausstoß und die Lärmemission vor allem durch den Lkw-Güterverkehr koordiniert abzubauen – bisher jedoch mit wenig greifbaren Ergebnissen.

In der Schweiz, wo die Verkehrskommission des Nationalrates eine Halbierung des Transits auf jährlich maximal 650 000 Passagen verlangt, wird längst auch über Beschränkungen und Verbote nachgedacht. Zugleich aber sind in der Eidgenossenschaft beispielsweise die Mautgebühren mit einer Einmal-Vignette abgegolten und laut der für Verkehr zuständigen Bundesrätin Doris Leuthard im Vergleich zu den Nachbarländern „lächerlich niedrig“.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, der Anfang Mai turnusmäßig den Vorsitz von seiner Schweizer Amtskollegin übernahm, will jetzt über die vorliegenden Lösungsansätze Klarheit bekommen, spricht aber selbst davon, dass alles noch in einem sehr frühen Stadium sei.

Der vor allem von der Schweiz favorisierte Ansatz eines Toll+ genannten einheitlichen Mautsystems soll beispielsweise die Lkw-Verkehre durch eine nachfrageorientierte Straßenbenutzungsgebühr gleichmäßiger verteilen. Daran zeigten freilich die bislang weniger belasteten Länder auf dem Weltverkehrsforum Anfang Mai in Leipzig wenig Interesse, weil sie mit Verlagerungen rechnen. Dennoch könnte allein die Vermeidung von Staus durch Überlastungen einzelner Strecken auch ökologisch

von Vorteil sein – zudem bekämen die Alpenländer zusätzliche Gebühren.

Das Modell Toll+ steht in Konkurrenz zu der bereits seit Jahren in der Schweiz und auch Österreich geforderten Alpen transitbörse, mit der vor jeder Passage frei handelbare Transitrechte erworben werden müssen – bei einer festgelegten Höchstzahl von Passagen. Als dritte Variante wollen die Anrainer auch ein reines Emissionshandelssystem prüfen, bei dem Höchstmengen pro Korridor festgelegt werden.

Leuthard sieht jedoch mit Toll+ zusätzlich die Möglichkeit, die Verkehrsflüsse auch kurzfristig umzulenken. Jetzt komme es aber darauf an, die Folgen für die einzelnen Regionen abzuschätzen. Auch gibt es bislang rechtliche Bedenken, die jetzt in einem Gutachten der Frankfurter



Photo: BMWS

„Unser Ziel ist, den alpenquerenden Güterverkehr mit Umweltschutz besser in Einklang zu bringen.“

Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Kanzlei Waldeck Rechtsanwälte vorgestellt wurden. Danach sind mengenmäßige Beschränkungen des Straßengüterverkehrs nur zulässig, wenn sie vom Europäischen Gerichtshof als verhältnismäßig anerkannt werden.

Ergänzt werden soll das Konzept für den alpenquerenden Güterverkehr durch den Ausbau der Schienenkapazitäten und der Förderung umweltfreundlicher Lkw-Technik. Zudem strebt die deutsche Präsidentschaft des Zürich-Prozesses an, einen Zeitplan für die Einführung eines limitierenden Schwerverkehrsmanagements zu erstellen. Dieses soll bis 2025/30 eingeführt werden.

MANFRED SCHULZE