



Die Schweiz nimmt sich politisch viel vor – Weichen werden 2022 gestellt

Innenpolitisch ist in der Schweiz aktuell die Mobilität das vorherrschende Thema. Kaum ein Tag vergeht, an dem keine Medienmeldung einer Interessengemeinschaft, ein Aufruf einer politischen Partei oder ein Communiqué aus dem Berner Bundeshaus auf dem Bildschirm erscheint.

KURT METZ, KORRESPONDENT SCHWEIZ



Foto: Galliker

2022 werden verschiedene Regelungen vorbereitet, die die Zukunft des Schienengüterverkehrs formen werden, teilweise über die Schweiz hinaus. So steht beispielsweise auf dem Prüfstand, ob die Kranbarkeit von Trailern gefördert wird oder nicht kranbare Trailer auf der Straße im alpenquerenden Verkehr verboten werden.

Die knappe Ablehnung (51,6 % Nein) des CO₂-Gesetzes am 13. Juni 2021 kam etwas überraschend. Aber in der Analyse des Resultats herrscht mehr oder weniger Einigkeit: Selbst für die federführende Umwelt- und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga war die Vorlage im Nachhinein überladen. Die Abstimmung über das CO₂-Gesetz kam am gleichen Wochenende zur Abstimmung vor das Volk wie zwei umstrittene Agrarabstimmungen. Das führte zu einer hohen Wahlbeteiligung der mehrheitlich umweltpolitisch skeptischen ländlichen Bevölkerung.

Zudem befürchteten viele Konsumentinnen und Konsumenten eine Steigerung der Energiepreise mit preistreibenden Auswirkungen auf die Mobilität und das Heizen durch das CO₂-Gesetz. Diese vor knapp einem Jahr antizipierte Erhöhung der Energiepreise ist nun tragischerweise vom Krieg in der Ukraine bereits mehr als überholt worden.

Zelebrierter Pragmatismus

Die Reaktion der Pro-Akteure des neuen Gesetzes – zu dem die beiden Kammern des Parlaments und der Bundesrat gehörten – erscheint typisch schweizerisch und beschwört ein Déjà-vu herauf: Auf einen Tag genau vor 33 Jahren, am 12. Juni 1988, lehnte das Schweizer Stimmvolk nämlich die Gesamtverkehrskonzeption mit einem ähnlichen Stimmenverhältnis (55 Nein) ab. Diese umfasste 40 Empfehlungen.

Bahnbrechend neu war, dass es dabei nicht bloß ums System Verkehr ging, sondern es sich um eine gesamtheitliche Betrachtung auf Mensch, Umwelt und Siedlungsentwicklung handelte. Also auch hier eine „schwer verdauliche Kost“, wie es Alt-Bundesrat und damaliger Verkehrsminister Adolf Ogi in einem kürzlichen Rückblick ausdrückte.

Doch – und hier scheint sich die Geschichte zu wiederholen – setzte sich in der Niederlage der

pragmatische Umsatzwille der Akteure sowohl in der Exekutive als auch in den Bundesämtern durch. Ogi kommt zum Fazit „Meines Erachtens ist die Gesamtverkehrskonzeption bis heute zu 90% realisiert. In der schweizerischen Politik führen oft auch kleine Schritte und Umwege zum Ziel!“ Es handelt sich um die vier Eckpfeiler Bahn und Bus ausbauen, S-Bahnen fördern, die neuen Alpen-Transversalen am Gotthard und Lötschberg realisieren und das Nationalstraßennetz fertigstellen.

Chronologie seit November 2021

Stellvertretend für die aktuelle Kaskade an politischen oder politisch motivierten Beschlüssen und Inputs im Bereich des Güterverkehrs stehen folgende sechs Aktivitäten:

- 25.11.2021: „Alpenquerender Güterverkehr: Bundesrat will Verlagerung auf die Schiene weiter stärken.“ Dazu gehören die Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und die finanzielle Unterstützung der Rollenden Landstraße (RoLA) mit jährlich rund 20 Mio. CHF bis zur geplanten Einstellung im Jahr 2028.
- 23.02.2022: „Verstärkte Zusammenarbeit und fairer Wettbewerb im grenzüberschreitenden Straßentransport.“ Dabei handelt es sich um ein Bündel von Gesetzesanpassungen zur Angleichung des Schweizer Rechts an jenes der Europäischen Union, das in die Vernehmlassung geschickt wurde.
- 24.02.2022: „Detailregelung zum Ausbau des 4-m-Korridors auf der Lötschberg-Simplon-Achse.“ Das Schweizer BAV und die italienische RFI haben die Umsetzungsmodalitäten der Bauarbeiten und der Ausbezahlung des Schweizer Beitrags von 148 Mio. CHF festgelegt: Bezahlt wird entsprechend dem Baufortschritt.
- 17.03.2022: „Nationalrat fordert mehr Zug in der Verlagerung.“ Dazu gehört die Aufnahme von Verhandlungen mit Frankreich und Deutschland zum NEAT-tauglichen Ausbau des linksrheinischen Nadelöhrs Wörth–Strasbourg. Der Bundes-

rat wird beauftragt, die Förderung der Kranbarkeit von Sattelaufliegern zu prüfen, allenfalls nicht kranbare Sattelaufleger im alpenquerenden Straßentransitverkehr zu limitieren.

■ 29.03.2022: „Bund und Kantone haben im vergangenen Jahr 140 000 Schwerverkehrsfahrzeuge kontrolliert.“ Die Kontrollen haben zum Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Vorschriften einzuhalten und den fairen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße abzusichern. 2021 kam es zu über 24 000 Beanstandungen, und in 4650 Fällen wurden die Fahrzeuge stillgelegt oder den Fahrern die Weiterfahrt verweigert.

■ 30.03.2022: „Bundesrat möchte Eisenbahn-Wagenladungsverkehr weiterentwickeln.“ Dazu muss das Verkehrsdepartement bis Herbst 2022 eine Vernehmlassungsvorlage mit zwei möglichen Stoßrichtungen erarbeiten.

Blick nach vorn

Im Herbst 2022 geht das Schwerverkehrskontrollzentrum Giornico im Tessin auf dem Areal des ehemaligen Stahlwerks Monteforno in Betrieb. Die Investitionen hierfür belaufen sich auf rund 250 Mio. CHF. Mit seiner Eröffnung wird auch der in Richtung Gotthard fahrende Schwerverkehr kontrolliert.

Damit ergänzt das neue Schwerverkehrskontrollzentrum im Süden die seit 2009 bestehende Anlage Ripshausen im Norden der Schweiz. Somit wird der Schwerverkehr auf beiden Seiten der Alpenübergänge Simplon, Gotthard und San Bernardino sowie auf der Nordseite des Großen St. Bernhards überprüft. Zudem ist das Kontrollzentrum in Oensingen auf der West-Ost-Achse in Realisierung und sollte 2023 in Betrieb gehen.

Voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2022 wird der Bund eine Vernehmlassungsvorlage für die Finanzierung und für die koordinierte Umsetzung technischer Neuerungen im Schienengüterverkehr präsentieren. Im Zentrum steht die Implementierung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK).



intermodal4good
connected, smart, emission-free

HUPAC

www.hupac.com