

## Alpentransit

- 1 Sehen Sie sich die Karte an, die Sie unter diesem Link  
[I] <https://www.derstandard.at/story/2000098577041/alpentransit-mit-dem-lkw-rollt-vorwiegend-durch-oesterreich> finden. Ermitteln Sie auf deren Basis, welche Alpenländer vom Transit stärker betroffen sind und welche weniger stark.

.....

.....

.....

- 2 Stellen Sie die im Artikel M1 beschriebene Entwicklung dar und beurteilen Sie auf Basis der  
[III] Informationen aus der Karte und aus M1.

.....

.....

.....

.....

.....

.....



## GÜTERVERKEHR

### **Alpentransit mit dem Lkw rollt vorwiegend durch Österreich**

#### **25 Jahre nach der Schweizer Offensive gegen den Alpentransit zeigt sich: Verlagert wurde vor allem auf Österreichs Straßen**

Vor 25 Jahren machte sich die Schweiz auf den Weg in eine neue Verkehrspolitik. Mit dem überraschenden Ja zur Alpen-Initiative wurde beschlossen, den Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Heute steht die Schweiz besser da als die Nachbarländer.

„Die Weichen sind umgestellt“, titelte die Neue Luzerner Zeitung im Februar 1994 und kommentierte: „Das Schweizervolk wünscht sich ein Umdenken und konkretes Handeln in Sachen Verkehrspolitik. Das Alpengebiet muss vor der Transitzlawine geschützt werden.“ Mit 52 Prozent hatte das Schweizer Volk gegen den Willen von Regierung und Parlament dem Alpenschutz zum Durchbruch verholfen. Im Alpenkanton Uri stimmten gar 87 Prozent für die Initiative.

#### EU-Binnenmarkt als Treiber

Kein Wunder. Mit der Eröffnung des Gotthard-Straßentunnels 1980 war es vorbei mit der Ruhe in Uri und im Tessin: Schon im ersten Jahr nutzten 170.000 Lastwagen die kürzeste Verbindung zwischen Italien und Westdeutschland (und Beneluxländern); später waren es bis zu 1,4 Millionen Lkws pro Jahr, die die Dörfer entlang der Autobahn mit Lärm und Abgasen belasteten. Wichtiger Treiber dieser Entwicklung: der EU-Binnenmarkt.

„Wie kann man nur auf die Idee kommen, Schweizer Rahm nach Belgien und Italien zu fahren, um ihn dort als Schlagrahm in Dosen abzufüllen und wieder hierherzukarren?“, argumentierte Alf Arnold damals, einer der Aktivisten hinter der Alpen-Initiative. Stattdessen sah die Alpen-Initiative vor, unnötige Transporte zu vermeiden und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

[...]

#### Relativer Anstieg

Von der Hochkonjunktur profitiert hat, das zeigt die Statistik des Verkehrsministeriums in Wien, hauptsächlich der Straßengüterverkehr: In Lkw wurden allein auf der Brennerachse 36,3 Millionen Tonnen transportiert – das ist mehr als 2007 (35 Mio. Tonnen). Die deutliche Delle aus Wirtschaftskrisenzeiten wurde also mehr als egalisiert, während der Bahnverkehr nach Italien Potenzial hat: Das Frachtaufkommen auf der Brennerbahn stieg von 13,3 auf 14,7 Millionen Tonnen, jenes über Tarvis wird gar nicht mehr ausgewiesen.

Der relative Erfolg der Eidgenossen ist teuer erkaufte: Die Eisenbahntunnel kosteten weit über 20 Milliarden Franken (rund 17 Mrd. Euro). Da kann Österreich mit Korsalm-, Semmering- und Brennerbasistunnel mithalten.

(Klaus Bonanomi, Luise Ungerboeck, 26.2.2019, <https://www.derstandard.at/story/2000098577041/alpentransit-mit-dem-lkw-rollt-vorwiegend-durch-oesterreich>, abgerufen, am 24.03.2024)

**M1** Alpentransit mit dem Lkw rollt vorwiegend durch Österreich