

Sachdokumentation:

Signatur: DS 40

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/40



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

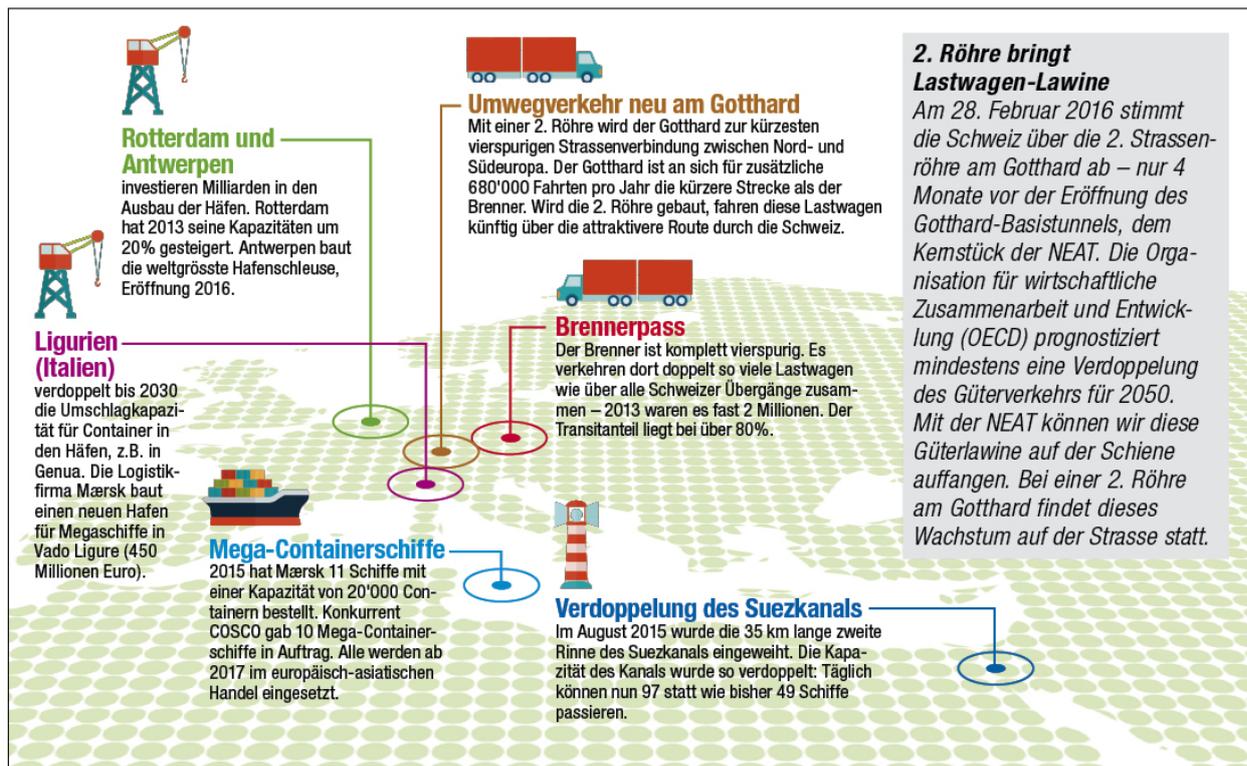
Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Faktenblatt: Verdoppelung der Lastwagen durch die 2. Röhre

Am 28. Februar 2016 steht das Schweizer Volk vor einer Richtungsentscheidung in der Verlagerungspolitik. Noch bevor mit dem Gotthardbasistunnel das Kernstück der 24 Milliarden Franken teuren NEAT eröffnet ist, wird über den Bau von zwei weiteren Spuren am Gotthard abgestimmt. Dabei sind schon heute die Kapazitäten im alpenquerenden Schienengüterverkehr nur mit knapp 60% ausgelastet – mit der Eröffnung des Basistunnels steht am Gotthard zusätzliche 40% Kapazität zur Verfügung.¹ Diese Bahn-Kapazität sollte genutzt werden, bevor die Nord-Süd Strassenachse ausgebaut wird.

Welche Güterströme auf uns zukommen



Brenner: Doppelt so viele Spuren, doppelt so viele Lastwagen:

Der Brennerpass zwischen Österreich und Italien ist heute die mit Abstand am stärksten belastete Strassenachse der Alpen. Die Brenner-Autobahn ist komplett vierspurig ausgebaut. Die Konsequenz: Der Brenner hat doppelt so viel Strassengüterverkehr wie alle Schweizer Übergänge zusammen – 2013 haben über 1,9 Millionen Lastwagen den Brenner überquert.² Der Transitanteil beträgt 91,3%.³

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 89
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »
Case postale 28, 6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



Verschiebung des Umwegverkehrs auf die Gotthardachse:

Mit einer 2. Röhre wird der Gotthard zur kürzesten vierspurigen Strassenverbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Laut Untersuchungen von 2007 hätten ca. 680'000 Fahrten pro Jahr eine um mindestens 60 km kürzere Alternative durch den Gotthard.⁴ Durch das Verkehrswachstum am Brenner hat diese Zahl in den letzten Jahren wohl weiter zugenommen. Mit dem vierspurigen Ausbau einer 2. Röhre droht ein Verschieben eines grossen Teils dieser Lastwagen auf die Gotthardachse von Basel bis Chiasso.



Beispielbilder: Stau auf der durchgehend vierspurigen Brennerautobahn. Stau an der Mautstelle am Brenner.

Verkehrsentwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs:

In den letzten 3 Jahrzehnten hat sich der alpenquerende Güterverkehr durch die Schweiz verdoppelt. Wurden 1980 noch 16,9 Millionen Tonnen Güter über die Schweizer Alpen transportiert, waren es 2014 bereits 38,7 Millionen Tonnen.⁵ Der Anteil des Transitverkehrs in der Schweiz ist 78,2%.⁶ Laut Bundesprognosen setzt sich dieser Trend fort: Trotz Gotthardbasistunnel wird der Güterverkehr auf der Strasse bis 2030 weiter stark zunehmen, wenn keine weiteren Verlagerungsmassnahmen getroffen werden.⁷ Dazu ergibt sich durch die höhere Strassenkapazität der 2. Röhre „ein verminderter NEAT-Attraktivitätseffekt.“⁸ Im Klartext: Die 2. Röhre führt zu einer deutlich stärkeren Zunahme des Transitverkehrs auf der Strasse und sabotiert die Investitionen in die NEAT.

Wachstumsprognosen internationaler Güterverkehr:

Gemäss dem International Transport Forum der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) soll sich das internationale Frachtvolumen bis zum Jahr 2050 mehr als verdoppeln, wenn nicht gar vervierfachen. Die CO₂ Emissionen des Verkehrs nehmen um bis zu 350% zu. Der europäische Güterverkehr wird sich gemäss der OECD bis 2050 Verdreifachen – dies bedeutet eine Zunahme der CO₂-Emissionen um 174%!⁹

Grössere Häfen, grössere Containerschiffe, Ausweitung des Suezkanals:

Die Strecke von Genua nach Rotterdam ist durch den Gotthard 300 km kürzer als über den Brenner. Rotterdam und Antwerpen haben Milliardenbeträge in den Ausbau der Hafenanlagen investiert. Rotterdam hat 2013 seine Kapazitäten mit der „Maasvlakte 2“ bereits um 20% gesteigert. In Antwerpen wird zurzeit die weltgrösste Schleuse für den Hafenzugang gebaut, Eröffnung 2016. Die Umschlagkapazität für Container in den ligurischen Häfen in Italien wird bis 2030 verdoppelt. In Genua

«Nein zur 2. Gotthardröhre»
Postfach 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 89
info@zweite-roehre-nein.ch

www.zweite-roehre-nein.ch

« Non au 2e tunnel au Gothard »
Case postale 28, 6460 Altdorf UR
Tél. 041 870 97 81
info@2tunnel-non.ch

www.2tunnel-non.ch

«No al raddoppio del Gottardo»
Casella postale 28, 6460 Altdorf UR
Tel. 041 870 97 81
info@noalraddoppio.ch

www.noalraddoppio.ch



wurden in den letzten Jahren bereits hunderte Millionen Euro investiert. Die weltgrösste Logistikfirma Mærsk baut aktuell einen neuen Tiefwasserhafen für Megacontainerschiffe in Vado Ligure, eine Investition von 450 Millionen Euro. Damit werden die asiatischen Routen 5 Tage kürzer. Der Transport per LKW von Süden durch die Schweiz wird enorm attraktiv.

Im August 2015 wurde eine 35 Kilometer lange zweite Rinne des Suezkanals eingeweiht. Die Kapazität des Kanals wurde so verdoppelt: Die Durchfahrtszeit wurde von 20 auf 11 Stunden reduziert. 97 statt wie bisher 49 Schiffe können nun täglich den Kanal passieren. Im Juni 2015 gab die Firma Mærsk die Bestellung von 11 Containerschiffen mit einer Kapazität von 20'000 Containern bekannt. Kosten: 1,8 Milliarden \$. Auch Konkurrent COSCO hat dieses Jahr 10 Megacontainerschiffe bestellt. All diese Schiffe werden ab 2017 im europäisch-asiatischen Handel eingesetzt. Die ersten Megaschiffe von über 19'000 Containern sind seit 2014 im Einsatz, dabei hatten 2011 die grössten Schiffe noch eine Kapazität von maximal 14'000 Containern. All diese Investitionen generieren Güterverkehr, welchen wir mit der NEAT aufnehmen können. Beim Bau einer 2. Röhre riskieren wir eine Lastwagenlawine von Chiasso bis Basel.

Tauerntunnel: mehr Spuren, mehr Verkehr:

Was die Auswirkung von mehr Spuren ist, zeigt der Tauerntunnel in Österreich. Dieser ursprünglich einröhrige Autobahntunnel ist seit 2011 vierspurig befahrbar. Im Vergleich zum Durchschnittsverkehr vor der Eröffnung hat der Verkehr trotz Wirtschaftskrise in den Jahren 2012-2014 im Schnitt bereits bis zu 20% zugenommen.

¹ Bundesamt für Verkehr, Alpenquerender Verkehr 2014, <http://www.bav.admin.ch/aktuell/00479/index.html?lang=de&msg-id=56809>.

² Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK): <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03547/03548/index.html?lang=de>

³ Alpinfo 2013, <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=de>.

⁴ Lange & Ruffini, www.corp.at/archive/corp2007_LANGE.pdf.

⁵ BAV, Alpenquerender Verkehr 2014.

⁶ Alpinfo 2013, <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=de>.

⁷ Infrac (2012), Auswirkungen der Fertigstellung der NEAT, <http://www.alpeninitiative.ch/alpentransit/aktivitaeten/April-2013-Kaum-Verlagerungswirkung-der-NEAT-ohne-Alpentransitb-rse.html>

⁸ BAV Wirtschaftlichkeitsstudie NEAT (2010) <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/03109/>

⁹ OECD Transport Outlook 2015, Pdf: <http://www.internationaltransportforum.org/Press/PDFs/2015-01-27-Outlook2015.pdf>