

International

Eröffnung des Gotthard-Basistunnels: Die Schweiz macht es Europa vor

aus SIGNAL 03/2016 (Juli 2016), Seite 25 (Artikel-Nr: 10003968)

Michael Cramer

Mitglied des Europäischen Parlaments - Die Grünen/EFA und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus



Schweizer Botschaft in Berlin. Die Schweizer sind stolz auf ihren Gotthard-Basistunnel. Zu Recht. Jetzt müssen Deutschland und Italien endlich ihre »Hausaufgaben« auf den Zulaufstrecken erledigen. (Foto: IGEB)

Am 1. Juni 2016 wurde der Gotthard-Basistunnel in der Schweiz feierlich eröffnet. Das ist ein Grund zur Freude, denn das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil des Korridors zwischen Rotterdam und Genua im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TENV). Und es wurde im vorgesehenen Kosten- und Zeitrahmen fertiggestellt.

Damit macht die Schweiz Europa vor, wie ein Verkehrsprojekt erfolgreich durchgeführt werden kann und wie eine kluge und nachhaltige Verkehrspolitik aussieht. Mit dem Rückenwind erfolgreicher Volksentscheide arbeiten die Eidgenossen seit bald drei Jahrzehnten daran, den Schutz des Alpenraums und unseres Klimas mit den Mobilitätsbedürfnissen vereinbar zu machen.

Dazu setzen sie konsequent auf die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Der Gotthard-Basistunnel ist das sichtbarste Zeichen der vorbildlichen Schweizer Verkehrspolitik und eine Investition in die Zukunft für ganz Europa.

Und auch die Finanzierung ist vorbildlich: Das Geld für den Eisenbahntunnel resultiert im Wesentlichen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die auf allen Straßen und für alle Lkw ab 3,5 Tonnen erhoben wird. Sie ist dreimal so hoch wie in Deutschland, wo sie nur auf Autobahnen und einigen Bundesstraßen gilt und nur für Lkw ab 7,5 Tonnen. Und ab 2017 wird sie in der Schweiz sogar noch um fast 5 Prozent erhöht, während sie in Deutschland in den letzten Jahren um 13 Prozent gesenkt wurde.

Der Verkehr auf dem wichtigsten europäischen Eisenbahnkorridor Rotterdam-Genua wird durch den neuen Tunnel deutlich attraktiver, denn alle Personen- und Güterzüge können künftig schneller, energiesparender und mit mehr Last unterwegs sein. Das ermöglicht vor allem die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene. In der Schweiz ist der Anteil des Schienen-Güterverkehrs mit 38 Prozent mehr als doppelt so hoch wie in Deutschland, wo er nur 17 Prozent beträgt.

Einen Haken gibt es jedoch - und der ist nicht in der Schweiz zu suchen: Die Potenziale des neuen Tunnels können für viele Jahre noch nicht voll ausgenutzt werden, weil sowohl Deutschland wie auch Italien die Zulaufstrecken im Norden und im Süden nicht wie vereinbart ausgebaut haben. Obwohl bereits 1996 (!) in der »Vereinbarung von Lugano« klare Abmachungen getroffen wurden, soll der Ausbau auf deutscher Seite zwischen Karlsruhe und Basel erst 2041 abgeschlossen sein. Dieser Vertragsbruch ist beschämend für Europa!

Und die italienische Regierung will zwar Milliardenausgaben für Konkurrenzprojekte nach Österreich (Brenner-Basistunnel) und Frankreich (Basistunnel Lyon--Turin) tätigen, lässt aber die Anbindung des Gotthard-Basistunnels auf ihrem Staatsgebiet

mit 140 Millionen Franken durch die Schweiz finanzieren.

Dabei ist es für Italien kein Problem, eine Kostensteigerung für Lyon--Turin von 12 auf 26 Milliarden Euro zu akzeptieren, obwohl danach statt drei lediglich fünf TGV-Züge pro Tag (!) verkehren werden. Ein Armutszeugnis!

Daher rate ich allen, die Expertise der Schweiz zu nutzen, damit der Missstand auf den Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel schnellstmöglich behoben werden kann bzw. zu schauen, wie Großprojekte im Kosten- und Zeitplan abgeschlossen werden können.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003968>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten