

# Frontalangriff auf CO<sub>2</sub>-Schleudern

**Verkehrspolitik** Alpenschützer planen eine neue Volksinitiative: Ab 2035 sollen fossil betriebene Lastwagen nicht mehr durch die Schweizer Alpen fahren dürfen. Die LKW-Branche schlägt bereits jetzt Alarm.

**Stefan Häne**

Wiederholt sich die Geschichte? «Geht es im Bundesrat und Parlament jetzt nicht rasch genug vorwärts, werden wir das Heft selber in die Hand nehmen», sagt Jon Pult, Präsident der Alpeninitiative und SP-Politiker. Der Verein erwägt, eine Volksinitiative zu lancieren mit dem Ziel, den Güterverkehr CO<sub>2</sub>-frei zu machen. Ende Monat will der Vorstand das weitere Vorgehen diskutieren.

Mit diesem Mittel hatten Alpenschützer bereits einmal Erfolg: 1994 hiessen Stimmvolk und Stände die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» gut. Seither steht in der Bundesverfassung: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» Die Realität ist eine andere. Zwar gelangen rund 70 Prozent der Güter per Bahn über die Schweizer Alpen – ein Spitzenwert im Vergleich mit den anderen Alpenländern. Gleichwohl ist die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Alpen noch immer hoch. 2018 lag sie bei 941 000. Das Volksbegehren von 1994 bleibt damit nicht umgesetzt; dasselbe gilt für dessen Ausführungsgesetz: Bis 2018 hätte die Zahl auf 650 000 Fahrten sinken müssen.

Hier knüpfen die Alpenschützer an. Zwar fordern sie nach wie vor die vollständige Verlagerung auf die Schiene, parallel dazu soll nun aber der Transport auf der Strasse klimaschonender erfolgen. Zum einen mit einem Zulassungsverbot in der Schweiz für fossil betriebene Lastwagen ab 2030. Zum anderen mit einem Fahrverbot ab 2035 für solche LKW auf alpenquerenden Routen.

## Versorgungsgpässe

Der nächste Kampf um einen besseren Schutz der Alpen ist damit lanciert. Er dürfte wie schon 1994 heftig werden, wie erste Reaktionen zeigen. «Ein Fahrverbot würde die Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft faktisch verunmöglichen», warnt André Kirchhofer, Vizedirektor des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag). Auch ein absolutes Zulassungsverbot lehnt die Astag ab. Alternative Antriebe seien für gewisse Einsätze, vor allem in der City-Logistik, eine wichtige Alternative, so Kirchhofer, «allerdings erst

mittel- bis langfristig. Diesel-LKW bleiben deshalb bis auf weiteres unentbehrlich».

Jon Pult entgegnet, die früh angekündigten Verbote würden die nötige Planungssicherheit schaffen. Auch fördere das Massnahmenpaket – nebst dem Verlagerungseffekt – technische Innovationen auf der Strasse, etwa im Bereich der Wasserstoff- und E-Lastwagen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der LKW liegen heute rund 10 Prozent über dem Niveau von 1990, wie eine Studie des Berner Forschungsbüros KBP im Auftrag der Alpeninitiative zeigt.

## LSVA soll teurer werden

Nebst den beiden Verboten enthält das Massnahmenpaket der Initiative ein weiteres Element: Lastwagen sollen ab 2020 umso mehr Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zahlen, je höher ihr CO<sub>2</sub>-Ausstoss ist. Heute bemessen sich die Tarife – nebst dem Gewicht und den gefahrenen Kilometern – am Ausstoss von Schadstoffen wie Feinstaub.

Auch diese Forderung ist umstritten. Astag-Vizedirektor Kirchhofer sagt, heute würden neun Zehntel der Transportkilometer mit neuesten Fahrzeugen der Euronormen 5 und 6 erfolgen, also mit nahezu null Schadstoffemissionen. «Wir haben die umweltpolitischen Anliegen erfüllt. Es besteht somit kein Anlass, die Spielregeln zu ändern.» Der Rückgang ist zumindest markant: Die Emissionen der wichtigsten Luftschadstoffe, Stickoxide und Feinstaub, liegen heute unter einem Fünftel des Wertes von 1990.

## Vorbild EU und Norwegen

Eine Abstufung nach CO<sub>2</sub>-Emissionen wäre kein Novum. So hat das EU-Parlament im April beschlossen, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss neuer Lastwagen bis 2025 im Vergleich zu heute um durchschnittlich 15 Prozent sinken soll, bis 2030 um 30 Prozent. Stimmen auch die Mitgliedsstaaten zu, wovon Beobachter ausgehen, gelten in der EU CO<sub>2</sub>-Grenzwerte neu nicht mehr nur für neue Autos: In der Schweiz bestehen bislang lediglich CO<sub>2</sub>-Vorgaben für neue Autos. Die Autoimporteure müssen Bussen zahlen, wenn ihre eingeführten Flotten zu viel CO<sub>2</sub> in die Luft blasen.

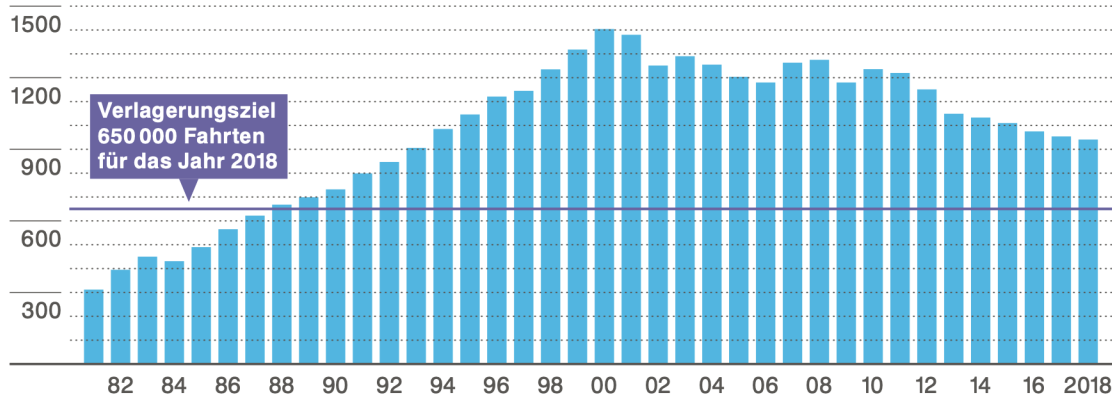
Auch das geforderte Zulassungsverbot hat ein Vorbild mit



Langsam unterwegs Richtung Süden: LKW- und PW-Stau vor dem Gotthardtunnel. Foto: Urs Flüeler (Keystone)

## So viele LKW fahren durch die Schweizer Alpen

Anzahl Fahrten im Güterverkehr 1981–2018, in Tausend



Grafik: niz / Quelle: Astra, BAV

Norwegen, wo ein solches ebenfalls für 2030 geplant ist. Ein Novum wäre hingegen das Fahrverbot für fossil betriebene LKW. Die Alpenschützer sehen darin denn auch die Pièce de Résistance. Die Massnahme stünde aber «nicht so quer in der Landschaft», wie es scheine, glaubt Jon Pult. «Europäische Städte erlassen ja schon heute Dieselvebote.»

## Im Konflikt mit der EU

Eine Kollision mit der EU droht gleichwohl. Darauf weist Markus Kern vom Institut für öffentliches Recht an der Universität Bern hin. Ein Zulassungsverbot stünde im Widerspruch zum Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen zwischen der Schweiz und der EU. Unter diesem Abkommen hat sich die Schweiz verpflichtet, Lastwagen, die in der EU zugelassen sind, auch auf Schweizer Strassen rollen zu lassen.

Ein Fahrverbot seinerseits würde das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU tangieren, so Kern. Eine LSVA-Justierung schliesslich würde eine Änderung des Landverkehrsabkommens nötig machen. Es stehe der Schweiz aber selbstredend frei, eine Weiterentwicklung des bilateralen Regelwerks im Landverkehrsbereich ins Auge zu fassen, die diesen Anliegen vermehrt Rechnung trüge.

## Uvek signalisiert Offenheit

Die Alpenschützer hoffen nun auf Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga. Deren Departement, das Uvek, hält fest, die Pläne zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs sei ihm im Detail nicht bekannt, gingen aber «in eine interessante Richtung». So oder so will die SP-Magistratin die Verlagerung stärken. Dazu gehört, die Trassenpreise für Züge zu senken und für lange Güterzüge einen Sonderrabatt einzuführen. Das verbilligte Bahntransporte und ermögliche mehr Kapazitäten. Zudem plant das Uvek, die Betriebsbeiträge für die Transporteure des kombinierten Verkehrs über 2023 hinaus weiterzuführen und die Schwerverkehrsabgabe für einen Teil der Lastwagen per 2021 zu erhöhen. Die Alpenschützer zeigen sich erfreut, dass «nach Jahren des Stillstands» unter Sommarugas Vorgängerin Doris Leuthard (CVP) wieder Bewegung in die Verlagerungspolitik komme.