

Plattform für eine umwelt- und sozial-verträgliche Mobilität im Nordwesten Italiens

Überlegungen und Vorschläge

In Italien erweist sich das Transportwesen als eines der Hauptspannungsfelder, in dem Konflikte bzgl. Umwelt/Lebensraum/Bevölkerung ausgetragen werden. Es spiegelt ein Fortschrittsmodell wider, das viele widersprüchliche Facetten zeigt; dazu gehören die schonungslose Ausbeutung der natürlichen Ressourcen, eine intensive Flächenbebauung, eine mangelnde demokratische Beteiligung der Bevölkerung an den Entscheidungsprozessen und nicht zuletzt eine Unternutzung des vorhandenen Arbeitskraftpotentials.

Die Aussetzung der Bautätigkeit für den TAV im Susatal bietet Gelegenheit zum ernsthaften Überdenken der Transportpolitik, die sich an den wirklichen Bedürfnissen des Landes und der betroffenen Bevölkerung orientieren sollte.

Ein umweltfreundliches Transportsystem muss den von ihm verursachten realen Kosten Rechnung tragen und muss effizient organisiert sein. Vor allen Dingen bedarf es realistischer **Verkehrsprognosen** und kritischer Analysen, was und in welchem Umfang von wo nach wo transportiert werden soll. Die Trasse Turin-Lyon ist keine Priorität, der öffentliche Mittel zur Wiederankurbelung der Mobilität im Eisenbahnsektor zukommen sollten: Auf dieser Strecke verkehren heute drei TGV täglich (3 hin und 3 zurück) und der Warentransport über die italienisch-französischen Alpen ist seit über einem Jahrzehnt im Rückgang begriffen. Es steht keineswegs fest, dass die Transportnachfrage dermaßen ansteigt, dass eine Infrastruktur gerechtfertigt ist, die im Jahr 2015 (vorgesehenes Bauende) imstande sein soll, 40 Millionen Tonnen/Jahr gegenüber den derzeitigen 7 Mio. auf der Schiene zu befördern. Ein unbegrenztes Anwachsen des Warentransports auf dieser Achse ist nicht zu erwarten, wohingegen durchaus mit einer deutlichen Steigerung des Transportverkehrs in Richtung Nord- und Osteuropa (Gotthard, Simplon, Brenner, Tarvisio) gerechnet werden kann. Die Voraussagen über die Warenmengen, die den Bau der Trasse Turin-Lyon rechtfertigen sollen, sind im Hinblick auf die realen Verhältnisse weit überzogen. Das wäre etwa so, als würde man ausgehend von den Ziffern der Jahre 70-90 den Konsumtrend als endlos ansteigend prognostizieren, was sich bereits heute nicht mehr bewahrheitet. Ein Großteil der Warentransporte hängt ab von den unterschiedlichen Arbeitskraftkosten in den Herstellungs- und den Zielregionen. Ein Wachstumstrend, der sich fortsetzen kann, der bei weiter ansteigenden Ölpreisen jedoch zu überdenken ist.

Wenn einerseits die Notwendigkeit einer Politik eingestanden wird, die auf die spezifischen Probleme des Personen- und Warenverkehrs eingeht, kann man andererseits nicht einfach weiterhin auf Infrastrukturen setzen, um die Entwicklung des Landes voranzutreiben. Neue Infrastrukturen als Antwort auf die bestehenden Bahntransportprobleme sind verfehlt, weil sie nicht den verschiedenen und differenzierten Erfordernissen des Waren- und Passagierverkehrs entgegenkommen.

In Italien steht beim Transport von Personen und Gütern der **KFZ-/ und LKW-Verkehr** im Vordergrund. Eine verantwortungsvolle Transportpolitik setzt sich mittelfristig eine

Steigerung des Bahnverkehrs zum Ziel, um das System ins Gleichgewicht zu bringen und es effizient und umweltverträglich zu gestalten.

Es müssten gezielte Eingriffe erfolgen, um die Kapazität der bestehenden Linien zu erhöhen. Das Streckennetz müsste ausgebaut statt umgewälzt werden und es gälte, Service und Zuverlässigkeit zu verbessern und in die Infrastrukturen zu investieren, die die Knotenpunkte betreffen (die wahren Engpässe des Netzes - dessen Instandhaltung und Modernisierung nicht vernachlässigt werden darf). Weiterhin wäre ein wirtschaftspolitisches Umdenken notwendig. So müsste man beispielsweise von der Praxis der breit gestreuten Unterstützung kleiner Transportunternehmen abkommen. Stattdessen müssten die echten Problempunkte des Systems angegangen werden: die städtischen Knotenpunkte, die Verbindungen zu den Häfen, die Festlegung einer Strategie für den Güterbahntransport.

VON LEGAMBIENTE VORGESCHLAGENE ZIELSETZUNGEN:

- 1. Reduktion der überflüssigen Transportwege und Optimierung des Transportwesens**
- 2. Verlagerung eines Teils des Güterverkehrs auf die Schiene**
- 3. Potenzierung des bestehenden Bahnnetzes und der Küstenstraßen**
- 4. Entwicklung des Knotenpunkts Turin**

1. Reduktion der überflüssigen Transportwege und Optimierung des Transportwesens durch Regeln, Fördermittel, Besteuerung – von den „Herren der Straße“ zur Industrielogistik

Mit den niedrigen Kosten des Gütertransports per LKW kann die Bahn nicht mithalten, die Binnenwirtschaft und die lokale Produktionsautonomie werden benachteiligt. Das Prinzip der ‚Realkosten‘, das von der Alpenkonvention und vom Weißen Buch der EU für den Transportsektor vorgesehen ist, erfordert eine angemessene Bewertung der durch die Transporte entstehenden Kosten, die weit über die Begutachtung der von Mineralölsteuer, KFZ-Steuer und Autobahngebühren abgedeckten, sogenannten direkten Kosten hinausgeht, d.h. die Bau- und Instandhaltungskosten der Transportinfrastrukturen, sondern die auch die indirekten Folgekosten in Betracht zieht: die Schäden für Gesundheit und Umwelt aufgrund der akustischen und Luftverschmutzung, die Kosten aus Unfällen, aus der Verkehrsüberlastung der Straßen, aus der Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzflächen und aus der Zerstörung der Landschaft.

Eine Mehrbeachtung der Kostenfaktoren muss zwangsläufig zur Aufhebung der Steuerbevorzugung der Autotransportunternehmen führen. Angesichts des zunehmenden Wettbewerbsdrucks ist es für niemanden von Nutzen, wenn öffentliche Gelder investiert werden, um diesen extrem zersplitterten Unternehmenssektor am Leben zu erhalten. Es ist hingegen sinnvoll, den Zusammenschluss einzelner Unternehmen zu Logistikgruppen zu befördern, die daraufhin vorteilhaft von der Bahnspedition Gebrauch machen könnten oder zumindest imstande wären, ihr Transportsystem zu optimieren und die Anzahl der Leerfahrten zu reduzieren.

Langfristig gesehen müsste vom aktuellen Autobahngebührensysteem zu einem Steuersystem nach Schweizer Muster übergegangen werden, das auf den gefahrenen Kilometern und auf den Umwelteigenschaften der Fahrzeuge beruht und das die daraus resultierenden Einnahmen in das Bahnwesen fließen lässt.

2. Verlagerung eines Teils des Güter- und Personenverkehrs auf die Schiene

Wenn das anerkannte Ziel die Reduktion des Transports auf Rädern ist, sollte auf den Neubau vieler Straßen verzichtet werden, angefangen vom Projekt zur Verdoppelung der Mont-Blanc- und Frejus-Tunnel und der neuen Autobahnstrecken Cuneo-Nizza und Ceva-Albenga. Um einen bedeutenden Teil des Verkehrs auf die Schiene zu verlegen, muss zunächst in Qualität und Service investiert werden, indem z.B. der Fuhrpark der Personenfernzüge erneuert wird, neue Züge für den städtischen und Regionalverkehr eingeführt werden und der Güterzugfuhrpark neu und sicher gestaltet wird. Für den Güterverkehr ist Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Lieferung von größerer Bedeutung als Schnelligkeit. Das Netz muss effizient und konkurrenzfähig sein. Die Güterbahnhöfe und Rangierstellen müssen modernisiert werden. Es ist falsch, in kostenintensive Ferroustage-Linien zu investieren, die keineswegs zur Verringerung des Straßenverkehrs beitragen und auch unter Umweltsichtspunkten zweifelhaft sind: ganze TIR mitsamt Fahrern auf spezielle Züge zu verladen, um auf diese Weise die Alpen zu durchqueren, bedeutet, die Kapazität der beförderten Warenmenge in Tonnen zu begrenzen (ein ganzer LKW nimmt doppelt so viel Platz ein wie ein Container), ohne dadurch die Anzahl der auf den europäischen Straßen verkehrenden Fahrzeuge einzuschränken. Es muss daher auf den „**kombinierten Transport**“ zwischen Schienenverkehr (bei längeren Transportstrecken) und Straßenverkehr (bei kürzeren und urbanen Transportstrecken) gesetzt werden., wobei Infrastrukturen „ad hoc“ (Umladestationen) und großen Bahnknotenpunkten eine wichtige Funktion zukommt. Die Regionen Piemont und Aostatal verfügen über derartige Infrastrukturen; doch diese werden nicht voll ausgenutzt. Die Notwendigkeit, den Fuhrpark zu erneuern, ergibt sich allein aus der Tatsache, dass ein Großteil der derzeit verkehrenden 50.000 Güterwaggons ein Durchschnittsalter von 30-40 Jahren aufweisen.

Soll der Fahrgastransport weiterhin eine Rolle spielen, so müssen die Linien in die Ortschaften führen und die ‚historischen‘ Trassen beibehalten werden. Die Optimierung der Fahrplangestaltung, der Streckensignalisierung und –kontrolle und der Anbindung an die urbanen Transportsysteme würden bereits deutliche Verbesserungen bedeuten. Auch im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit kann einiges getan werden, sofern man auf den Imperativ der Hochgeschwindigkeit verzichtet, auf die die meisten Bahnreisenden im übrigen keinen Wert legen. Der Güterverkehr sollte auf geeigneten Linien fernab der Wohngegenden verlaufen, um mit diesen nicht in Konflikt zu geraten.

3. Potenzierung des bestehenden Bahnnetzes und der Küstenstraßen

Der Schienenverkehr eignet sich für den Schwerguttransport über große Distanzen hinweg. Er kann mit dem Transport per Lastwagen nur konkurrieren, wenn die Sammel- und Verteilerstellen in relativ nahem Umkreis zu Abfahrtspunkt und Warendestinationsort liegen. Es bietet sich daher an, diesbezüglich auf den Transitverkehr zu setzen. Es sei jedoch betont, dass es unsinnig wäre, das Verhältnis zugunsten des Bahntransports zu verschieben, indem man zusätzlichen Warenverkehr anlockt, der andernfalls nicht durch Italien verlief, statt den bereits vorhandenen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Aber genau ersteres ist das deklarierte Anliegen, das hinter dem Projekt des Korridors Lyon-Turin-Kiew steht: dem konkurrierenden Streckenverlauf über Paris und Straßburg den Rang abzulaufen. Der Hauptaugenmerk würde auf die Verbindungsstrassen gelenkt, die von den italienischen Häfen nach Zentraleuropa führen, d.h. von Genua oder La Spezia in Richtung Gotthard und von Ravenna in Richtung Brenner, wobei der Warenfluss einzig und allein dem Marktgesetz, und nicht einer territorialen Logik, folgen würde. Das Ganze in Anknüpfung an vergleichbare Bahnprojekte mit der angrenzenden Schweiz und Österreich.

Wir halten es für sinnvoller, die z.T. bereits vorhandenen Verbindungen in Nord-Süd-Richtung – d.h. durch die Simplon-/Lötschberg-/Gotthard-Tunnel und über den Brenner und Tarvisio-Pass – auszubauen, um einen Teil des Güterverkehrs gen Süden den ligurischen und

julisch-venetischen Hafenstädten und den gängigen Schifffahrtswegen im Thyrrenischen und Adriatischen Meer zuzuleiten.

Was die Strecke Turin-Lyon anbetrifft, so wird die aktuell bestehende Linie nicht voll ausgelastet, abgesehen von dem stadtnahen Teilstück zwischen Avigliana und Turin, wo täglich 141 Züge verkehren (regionaler Personenverkehr und internationaler Gütertransitverkehr). Die vorhandene Linie kann durchaus ausgebaut und potenziert werden, wie sich allein schon nach Abschluss der Erweiterung des Frejustunnels erweisen wird. Mit überschaubaren Investitionen und mit der Einführung neuer geeigneter Zugmaschinen, die die Steigungen an den wenigen kritischen Stellen bewältigen würden, könnte die Kapazität vollständig ausgenutzt werden.

4. Entwicklung des Knotenpunkts Turin

Dem **Verkehrsknotenpunkt Turin** kommt absoluter Vorrang zu, wenn es um Investitionen in Infrastrukturen im Nordwesten geht. Die Realisierung des Eisenbahngürtels um Turin ist unerlässlich, damit die Gütertransportkapazität deutlich verbessert und ein klarer Impuls in Richtung der einer Großstadt entsprechenden Mobilität – von Waren und Personen - gegeben werden kann.

Das vorwiegend radial ausgerichtete Bahnsystem muss an das städtische Ringverkehrssystem angebunden werden, Service und Komfort für die Passagiere müssen verbessert und das Tarifsysteem attraktiver gestaltet werden.

Die Neugestaltung des Knotenpunkts Turin und nicht die neue Trasse Turin-Lyon ist fundamental, wenn vermieden werden soll, dass die Region Piemont und ihre Hauptstadt aus Italien und aus Europa ausgegrenzt werden.

Turin, 14. Januar 2006