Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (1992)

Heft: 3

Artikel: "Alp Transit" : ein AlpTraum?

Autor: Flüeler, Thomas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-586441

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

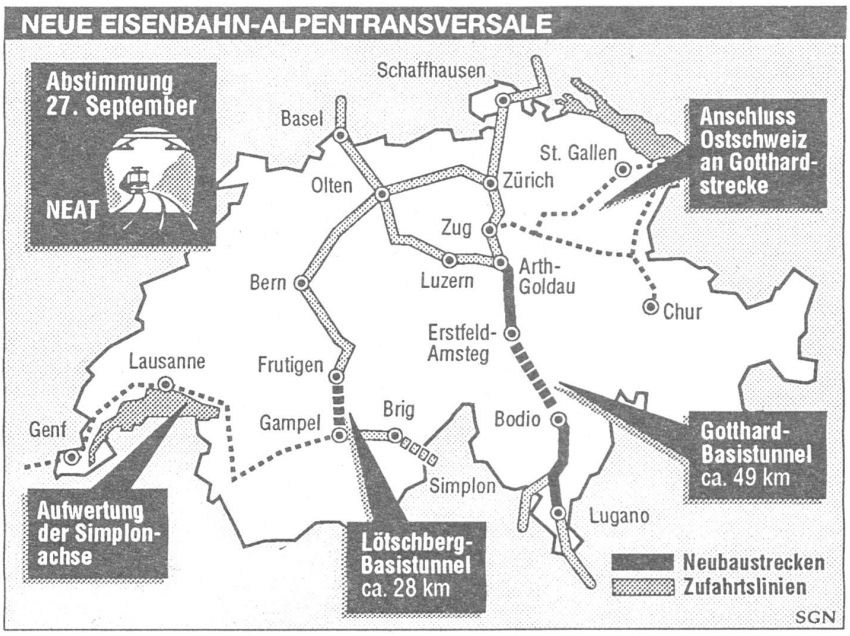
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

"AlpTransit" - ein AlpTraum"?

Der Entscheid zu einer Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale NEAT/AlpTransit ist primär verkehrspolitisch und raumplanerisch zu begründen. Spezifisch gesehen geht der öffentliche Verkehr öV haushälterischer um, mit Ressourcen im allgemeinen und mit Energie im besonderen. Doch lässt sich daraus nicht ableiten, dass jedes öV-Projekt per se unterstützungswürdig ist. Die Schweizerische Energie-Stiftung SES lehnt das NEAT-Projekt ab, das am 27. September zur Abstimmung gelangt, weil es keine Garantie bietet, dass die Lastwagen die Schiene benutzen und somit die Verkehrseffizienz gesteigert wird.



Swiss Graphics News

Damit der Strassen(transit)verkehr auf die NEAT umgelagert wird, sind verkehrspolitische Begleitmassnahmen notwendig. Grafik: Swiss Graphics News

Die NEAT-Befürworter vertreten die bekannte These "mehr Bahn = weniger Strassen(transit)verkehr". Jedoch ist mehrfach widerlegt, dass diese These ohne Einbezug flankierender Massnahmen stimmt (TGV, Zürcher S-Bahn). Damit die NEAT sowie der Ostschweizer Anschluss Erfolge werden, sind verkehrspolitische Begleitmassnahmen notwendig. Das geht klar aus den Zweckmässigkeitsberichten und dem jüngsten BUWAL-Bericht zu den Umweltfolgen einer Integration der Schweiz in den EWR hervor (Infras 1988 und 1991 bzw. Ecosens/IPSO/BHP 1992). Diese sind aber von Bundesrat und Nationalrat in der Herbstsession 1991 explizit abgelehnt worden. Eine NEAT ohne flankierende Massnahmen kann die SES nicht befürworten, da eine positive Energiebilanz nicht allein auf dem Prinzip Hoffnung beruhen darf.

Effizienz - auch bei der Bahn

Ähnlich wie im Energiesektor ist eine rationelle Nutzung der bestehenden Verkehrskapazitäten *vor* einem weiteren Ausbau anzustreben. Die Devise heisst: Steuerung der Güterströme, Verringerung der Leerfahrten dank neuer Kommunikationstechnik, verstärkte Nutzung des Containersystems anstelle des Huckepacks mit hohem Tara.

Bedarfsnachweis - auch im Transitverkehr

Bereits die Lötschberg-Doppelspur, der Huckepackkorridor und Die Bahn 2000 werden in einigen Jahren eine Transportkapazität von rund 1,5 Millionen Lastwagen zur Verfügung stellen. Zum Vergleich: 1989 durchquerten 274 000 LKW die Schweiz im Transit. Dies ist eine 5- bis 6fache Kapazitätssteigerung. Viel Wachstum, ehemaliger "Umwegverkehr" über Österreich und Frankreich sowie Import-Export-Verkehr kann so geschluckt werden. Weitere Ausbauten hängen von der tatsächlichen Nutzung der inländischen Investitionen durch die ausländischen Transportunternehmer ab. Unter Beachtung des Verursacherprinzips ist dabei min-

destens eine Kostenbeteiligung selbstverständlich.

Umdenken - auch bei den SBB

Energiepolitisch sind die Schweizerischen Bundesbahnen SBB bisher den Verkehrsspar-Tatbeweis schuldig geblieben: Auf der technischen Ebene haben sie zum Beispiel trotz erfolgreichen eigenen Versuchen und erfolgreichem Einsatz in der BRD das System Linienzugbeeinflussung LZB nicht eingeführt. Sie schaffen gar Rollmaterial an, das im Winter bei Nichtgebrauch geheizt werden muss. Bahnpolitisch geben sie Bahnlinien zugunsten von Busverkehr auf. Auf der Beteiligungsebene sind sie eng mit der Atomwirtschaft verknüpft (Aktiengesellschaft für Kernenergiebeteiligungen AG AKEB [EdF-Atompark], Gösgen, Leibstadt und Suisatom). Und abstimmungspolitisch sind sie permanent auf der Beitreiberseite (3xJa, "Rettet unsere Gewässer!"). Die Investition in die NEAT liefe parallel dazu bzw. würde wahrscheinlich eine Verstärkung des SBB-Engagements im Stromverbund bedingen.

Vorreiterrolle - auch im europäischen Stromverbund

Der Strommehrverbrauch durch die NEAT ist in der ganzen Energielandschaft nicht überzubewerten, allerdings auch nicht zu verniedlichen (siehe Kasten) Ein Unterlaufen der Ziele von "Energie 2000" ist denkbar (vgl. auch die 0,5%ige Stromproduktion aus erneuerbaren Energien im Jahr 2000, die trotz Zielvorgabe vermutlich nicht erreicht wird.). Angesichts der SBB-Politik ist zu erwarten, dass weitere Beteiligungen im Ausland gesucht werden. Die SES kann sich aber auch eine energiepolitische Vorreiterrolle der Schweiz vorstellen (neben der oben skizzierten "Verkehrssparpolitik"): Gerade die öffentliche Hand sollte auf eine Intensivierung des internationalen Stromaustauschs verzichten, im Hinblick auf eine effiziente Ressourcennutzung und eine bessere CO2-Bilanz.

*Thomas Flüeler**

* Thomas Flüeler war SES-Geschäftsführer und betätigt sich heute als freier Umweltberater

Wieviel Energie braucht die NEAT?

Der Energieaufwand für die Erstellung des gigantischen Bauwerks beziffert die offizielle NEAT-Botschaft mit rund 1 600 Millionen kWh. Darin ist der Energieverbrauch der Baumaschinen, der Transporte usw. miteingerechnet. Nicht mitberücksichtigt ist jedoch der viel höhere Anteil der Grauen Energie. Experten schätzen deshalb den gesamten Energieaufwand auf brutto rund 14 000 Millionen kWh. Darin enthalten ist auch der Energieaufwand für die Herstellung des Stahls, Betons usw.
Alleine für den Betrieb der Alpentransversale sind nach offiziellen Angaben bis zu 730 Millionen kWh pro Jahr aufzuwenden. Heute verbraucht der Schienenverkehr etwa 2 000 Millionen kWh. Mit NEAT würde der Energieverbrauch somit um rund 35 Prozent steigen.
Und wo liegt die Einsparung? Nach offiziellen Angaben beträgt sie 3000 Millionen kWh pro Jahr. Die Zahl kam zustande unter der Annahme, dass alle vier Millionen Lastwagen (das sind zehnmal mehr als heute!), die dannzumal die Schweiz pro Jahr durchqueren, tatsächlich mit der Bahn transportiert werden. Bundesrat und Parlament weigern sich aber, gerade diese Rahmenbedingung zu schaffen. Im Gegenteil: Die Schweiz verpflichtet sich im Transitvertrag das Nationalstrassennetz fertig zu stellen und zu verbessern. Dadurch wird wieder neuer Verkehr angezogen. Es ist somit anzunehmen, dass die Einsparung um einiges geringer sein wird als offiziell angegeben wird, da kaum 100 Prozent der Lastwagentransporte auf die Bahn zu bringen sind, weder freiwillig noch durch die im Transitvertrag vorgesehene Verbilligung der Bahntransporte.
Fazit: Energie wird mit der NEAT nicht gespart. Nach der Fertigstellung werden wir sicher mehr Energie verbrauchen als heute. Die NEAT kann höchstens die Verbrauchszunahme etwas dämpfen.

glau/gir