

Zeitschrift: Rote Revue : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 86 (2008)
Heft: 4

Artikel: Europäische Identität durch Mobilität?
Autor: Sutter-Widmer, Barbara
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342095>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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

Europäische Identität durch Mobilität?

Barbara Sutter-Widmer

Die EU entwickelt sich von einer rein ökonomischen zu einer politischen Union. Ein möglicher Weg führt über den freien Güter-, Personen-, Kapital- und Dienstleistungsverkehr. Die Verkehrspolitik spielt dabei eine wichtige Rolle. Sie birgt einigende, aber auch trennende Elemente in sich. Was schon heute klar ist: Damit der Verkehr optimal rollen kann, braucht es die Zusammenarbeit der Länder.

Bereits im Mittelalter haben die Mächtigen Verkehrspolitik betrieben. Dabei griffen Akteure aus Politik, Wirtschaft und Kirche lenkend ins Strassen- und Verkehrsinfrastrukturnetz sowie in den Verkehrsfluss ein. Die Rechte für die Zoll-, Geleit- und Strassenpolitik zählten zu den zentralen Momenten. Im Alpengebiet standen damals einzelne Passübergänge im Zentrum. An diesen Übergängen konnte Geld verdient werden. Deshalb wurde um Transporte gebuhlt, die Alpenübergänge standen in Konkurrenz zueinander – im Gegensatz dazu versuchen die Länder heute, das Verkehrsaufkommen zu vermindern. Eine einheitliche Länderpolitik oder eine den gesamten Alpenraum erfassende, gar europäische Verkehrspolitik wäre im Mittelalter aufgrund der Kleinräumigkeit der Herrschaften und der fehlenden staatspolitischen und wirtschaftlichen Institutionen unmöglich gewesen. Heute hingegen verfolgen die Alpenländer mehr oder weniger kohärente Linien. Auf europäischer Ebene aber besteht noch grosser Handlungsbedarf.

Mobilität war und ist für die Menschen und die Wirtschaft zentral. Heute arbeiten die Menschen meist nicht mehr an dem Ort, wo sie wohnen, und ihre Freizeit verbringen sie noch einmal an anderen Orten, zum Beispiel in den Alpen. Diese verschiedenen Orte müssen durch eine Verkehrsinfrastruktur verbunden werden. Durch die Entwicklung schnellerer und besserer Verkehrsmittel und vor allem durch deren grössere Anzahl ist die Welt näher zusammengerückt. Ein Arbeitsweg von einer Stunde und mehr ist für viele normal geworden. Ebenso sind die Unternehmen heute oft nicht mehr auf einen Standort fixiert, sondern sie verschieben ihre Hauptsitze und transportieren Waren quer durch Europa, von der Produktion im Norden zur Weiterverarbeitung in den Süden und von da wieder zurück zum Verkauf in den Läden. Mobilität verläuft heute international – das gilt sowohl für den Bereich der Wirtschaft als auch für den Bereich der Freizeit. Aufgrund der Internationalisierung kann ein Land keine autarke Verkehrspolitik mehr betreiben, sondern muss mit anderen Staaten zusammenarbeiten. Dies führt zwangsläufig zu einer Vereinheitlichung von rechtlichen und technischen Vorschriften. Damit wird ein Beitrag zu einer europäischen Identität geleistet.

Die gegenwärtige Mobilität allerdings überbietet. Die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt leiden, besonders in den Berggebieten. Denn aufgrund der topografischen und meteorologischen Gegebenheiten wirken sich die Emissionen nachweislich doppelt so belastend aus wie im Flachland. Der Klimawandel ist in den Bergen stärker spürbar als anderswo. Aber auch die Strasseninfrastruktur kommt an ihre Kapazitätsgrenzen. Es kann also nicht weitergehen wie bis anhin. Dies sieht auch der Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Max Friedli, so.

Die Verkehrspolitik der EU hat sich in den letzten Jahren in Richtung einer Ökologisierung entwickelt.

Er hat jüngst in einem Referat erklärt, alles andere als eine Ökologisierung der Mobilität sei nicht zu verantworten. Er zitierte dabei den Schriftsteller Erich Fried: «Wer will, dass die Welt bleibt, wie sie ist, will NICHT, dass sie bleibt.» Die Schweiz habe die europäische Verkehrspolitik in Richtung «Ökologisierung» aktiv beeinflusst, sagte Friedli weiter. Er erwähnte dabei die Milliarden, die in den Schienenverkehr investiert werden. Ökologisch Sinn mache es, dass diese Investitionen zu grossen

Teilen von der Strasse finanziert werden, zum Beispiel über die LSVA. Als weiteres Instrument zur Ökologisierung erwähnte Friedli die Alpentransitbörse: «Bei der Alpentransitbörse geht es um die effiziente und möglichst umweltverträgliche Steuerung von Alpentransitpassagen für den Schwerverkehr.»¹ Mit der Verankerung der Alpentransitbörse im neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) behält die Schweiz in der Ökologisierung der europäischen Verkehrspolitik eine Vorreiterrolle.

Entwicklung des Schwerverkehrs

Auch die Verkehrspolitik der EU hat sich in den letzten Jahren in Richtung einer Ökologisierung entwickelt, doch nur langsam. So hat sich der alpenquerende Güterschwerverkehr (Nord-Süd) auf der Strasse seit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels 1981 vervierfacht. In Zahlen heisst das: von ca. 310 000 LKW auf 1.26 Millionen im Jahre 2007. Ein Blick ostwärts zeigt ebenfalls eine Steigerung: In Österreich stieg die Anzahl der LKW seit 1989 von 3.18 auf 6.49 Millionen pro Jahr. Diese Zahlen zeigen einen allgemeinen Trend: Der Güterschwerverkehr auf der Strasse nimmt in ganz Europa zu. Die Erweiterung der EU um zehn Mitgliedstaaten im Osten trägt klar dazu bei. Viele Unternehmen hatten ihre Produktion bereits vor der Erweiterung in diese Länder verschoben, durch das Wegfallen der Grenzen wurde diese Entwicklung verstärkt, was zwangsläufig zu einer Steigerung des Ost-West-Verkehrs führte. Es scheint wahrscheinlich, dass das Wachstum auf der Nord-Süd-Achse in Zukunft weniger gross sein wird, hingegen dürfte es auf der Ost-West-Achse umso stärker ansteigen.

¹ Friedli, Max: Vision for mobility in Switzerland – potential and challenges; Referat anlässlich des Mobility 2030, Congress and Mobility Salon, 29./30. August 2008, Yverdon. Download: www.bav.admin.ch/aktuell/01702/index.html?lang=de (Titel der deutschen Fassung: Neuorientierung Mobilität).

Europäische = ökologische Verkehrspolitik?

Die Alpenregion ist ein Beispiel dafür, dass in der Umweltthematik langsam, aber sicher ein Umdenken stattfindet. Das hat u.a. damit zu tun, dass der Markt spielen kann und die Transportwege innerhalb der EU und dem Alpenbogen offen sind. Die Wirtschaft kann es sich nicht leisten, dass Hauptverkehrsachsen während Monaten oder gar Jahren ausser Betrieb sind. Schwere Unfälle in den Alpentunnels, Felsstürze und Hochwasser mit monatelanger Sperrung der einzelnen Alpenübergänge haben die Verantwortlichen für die Problematik sensibilisiert.

Diese neuen Erkenntnisse in der Verkehrspolitik haben sich in verschiedenen Dokumenten niedergeschlagen. So unterstützt die von der EU 1996 ratifizierte Alpenkonvention marktkonforme Anreize für die Lenkung des Verkehrs, solange es dabei nicht zu Diskriminierungen kommt. Eine Studie der Europäischen Umweltagentur (EEA) von 2001 anerkennt überdies die besondere Sensibilität der Alpen. Sie fordert deshalb weitergehende Massnahmen zu ihrem Schutz bis hin zur Bedarfssteuerung des Verkehrs. In der Halbzeit-Bilanz (2006) des Weissbuchs «Verkehr» schreibt die EU-Kommission: «Entgelte können abgestuft sein, um Umweltauswirkungen oder Staurisiken Rechnung zu tragen, besonders in unter Umweltaspekten empfindlichen Gebieten sowie in Städten. In solchen Gebieten könnten andere Formen der Kapazitätszuweisung genutzt werden, etwa der Marktaustausch von Transitrechten.»² Auch die europäische Richtlinie zur Erhebung von Gebühren für den Schwerverkehr (Eurovignettenrichtlinie) sieht einen Zuschlag für sensible Regionen vor. Diese Richtlinie wird zurzeit revidiert. Es wird sich weisen, ob die EU weitere Schritte in Richtung einer Ökologisierung der Verkehrspolitik geht. Grundsätzlich können aber in der gesamten EU in sensiblen Gebieten Gebühren erhoben werden. Einhergehend mit dieser Ökologisierung findet somit eine Vereinheitlichung statt. Ob diese Vereinheitlichung bereits zu einer gemeinsamen europäischen Identität beigetragen hat, lässt sich kaum beurteilen. Festzustellen ist jedoch, dass verkehrspolitische Massnahmen in den einzelnen Ländern immer auch im Blick auf die Nachbarländer ausgestaltet werden. Selbst in der Schweiz, dem Nicht-EU-Land, werden Massnahmen wie die Alpentransitbörse falls möglich mit den umliegenden Ländern abgestimmt. Eine solche für den gesamten Alpenbogen sinnvolle Lösung wie die Alpentransitbörse bringt eine Ökologisierung des Verkehrs mit sich, zudem könnte sie – zumindest in den Alpenländern – zu einem gemeinsamen Identitätsgefühl beitragen.

Ein weiterer Hinweis auf eine Ökologisierung der Verkehrspolitik liefert das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 15. Nov. 2005. Es ging ums sektorale Fahrverbot auf der Inntalautobahn im Tirol (EU-Kommission und drei Mitgliedstaaten gegen Österreich). Diese Massnahme des Umweltschutzes wurde zwar als vertragswidrig beurteilt, doch die Begründung der Vertragswidrigkeit weist

Verkehrspolitische Massnahmen in den einzelnen Ländern werden immer auch im Blick auf die Nachbarländer ausgestaltet.

² EU-Kommission: Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent. Halbzeitbilanz zum Verkehrsweissbuch der Europäischen Kommission von 2001, Brüssel 2006, Seite 25.

auf interessante Aspekte hin. Die Massnahme benachteiligte die ausländischen Spediteure, doch sie wurde nicht mit der Absicht eingeführt, die inländischen Transporteure zu bevorzugen, sondern einzig und allein zum Schutz der Umwelt, deshalb war sie in diesem Sinne auch verhältnismässig. Dies wird gestützt durch frühere Entscheide des EuGH, in welchen es die Notwendigkeit anerkannte, «zum Zwecke des Umweltschutzes erlassene Massnahmen zuzulassen, auch wenn diese den Handel mit eingeführten Waren stärker behindern als den mit inländischen Waren».³ Die Klage gegen die Massnahme wurde also lediglich gutgeheissen,

weil der Übergangszeitraum von nur zwei Monaten zwischen dem Erlass der Verordnung und dem Vollzug des sektoralen Fahrverbots zu kurz war. Die Unternehmen hätten nicht genügend Zeit gehabt, sich auf die neue Situation einzustellen, so das Gericht. Zudem hätte Österreich besser untersuchen müssen, ob auf der Schiene genügend Kapazität zur Aufnahme der zusätzlichen Güter vorhanden sei. Dieses Urteil hat zwar die Harmonie unter den Ländern nicht gefördert, aber es zeigt, dass

In verschiedenen Ländern laufen Bestrebungen, eine Maut einzuführen bzw. die bestehende anzuheben.

die Staaten die gemeinsame Gerichtsinstanz akzeptieren und sich insofern mit der Staatengemeinschaft identifizieren. Ein solches Vorgehen wird heute akzeptiert und trägt zu einer Art verkehrspolitischen Identität bei.

Im Moment sind innerhalb der EU widersprüchliche Tendenzen festzustellen. Auf der einen Seite laufen in verschiedenen Ländern die Bestrebungen, eine Maut einzuführen bzw. die bestehende anzuheben. Deutschland erhöht bspw. die Maut für den Schwerverkehr auf den 1. Jan. 2009, je nach Schadstoffklasse, um zwischen 40 und 90 Prozent. In Tschechien ist per 1. Jan. 2007 eine Maut eingeführt worden. Anfang November 2008 verabschiedete Frankreich eine Mautregelung. Diese soll im Jahr 2011 bzw. 2012 eingeführt werden und in den Niederlanden ebenso 2011.⁴

In Österreich gibt es zurzeit wieder ein sektorales Fahrverbot auf der Inntalautobahn für Abfälle sowie Steine, Erde und Aushub. Bis jetzt wurde keine Klage erhoben. Auch die Einführung der Alpentransitbörse ist ein Thema insbesondere im Tirol sowie in Vorarlberg. Beides weist auf ähnliche Problemlagen und ähnliche Problemlösungen, vielleicht auch auf eine gemeinsame Identität hin. Auf der anderen Seite sind es teils dieselben Länder, die sich gegen Ökologisierungsschritte wehren. Deutschland war beispielsweise eines jener Länder, die 2005 erfolgreich gegen das sektorale Fahrverbot in Österreich geklagt hatten. Weiter fahren in den nordischen Ländern bereits so genannte Gigaliner oder 60-Tonner herum. Auch die EU prüft die Zulassung solcher Gigaliner für das gesamte Gebiet. Erste Ergebnisse einer Studie sprechen von grossen wirtschaftlichen Vorteilen der 60-Tonner, die zusätzliche Umweltbelastung durch Lärm, die Kosten für den Ausbau der Strassen sowie die drohende Verlagerung von der Schiene auf die Strasse werden nicht erwähnt. Die in Tschechien eingeführte Maut soll dem Autobahnnetz zu deren Fertigstellung verhelfen und nicht den Schwerverkehr reduzieren. Dies wiederum sind Hinweise darauf, dass die Umweltpolitik sehr oft

³ Schlussantrag des Generalanwalts, L. A. Geelhoed, vom 14. Juli 2005, Rechtssache C-320/03.

⁴ Weitere Informationen: European Federation for Transport and Environment, T&E (Hg.): A Price Worth Paying. A guide to the new EU rules for road tolls for lorries, Brüssel 2007.

den vier Freiheiten (Güter-, Personen-, Kapital- und Dienstleistung) untergeordnet wird. Dies jedoch ist in keiner Art und Weise nachhaltig.

Nachhaltiges Denken und Handeln in der Verkehrspolitik muss das Ziel sein. Wir sind jedoch noch weit davon entfernt. Wird als Gradmesser für die Ökologisierung und die Nachhaltigkeit der Verkehrspolitik eines Landes der Modal Split (Aufteilung des Gütertransports auf Schiene und Strasse) verwendet, zeigt sich ein eher düsteres Bild. In der Schweiz ist im alpenquerenden Güterverkehr das Verhältnis zwei Drittel Schiene zu einem Drittel Strasse (Strasse tendenziell steigend). In Österreich und Frankreich hingegen werden rund drei Viertel der Güter auf der Strasse und nur ein Viertel auf der Schiene transportiert. Damit wirklich ein Schritt in Richtung einer ökologischen Verkehrspolitik gemacht werden kann, müsste der Modal Split in ganz Europa mindestens das Niveau der Schweiz erreichen.

Mit unserer internationalen Arbeit wollen wir einen Beitrag dazu leisten, dass es in der Verkehrspolitik immer mehr einigende statt trennende Elemente gibt. Wir versuchen das Verständnis für die Probleme der Alpen zu erhöhen und die Zusammenarbeit zumindest in den Alpenländern zu verbessern. Dies als bescheidener Beitrag zu einer Europäischen Identität.

Barbara Sutter-Widmer, Jg. 1979, ist Politikwissenschaftlerin und bei der Alpen-Initiative zuständig für die Verkehrspolitik und insbesondere die Alpentransitbörse.