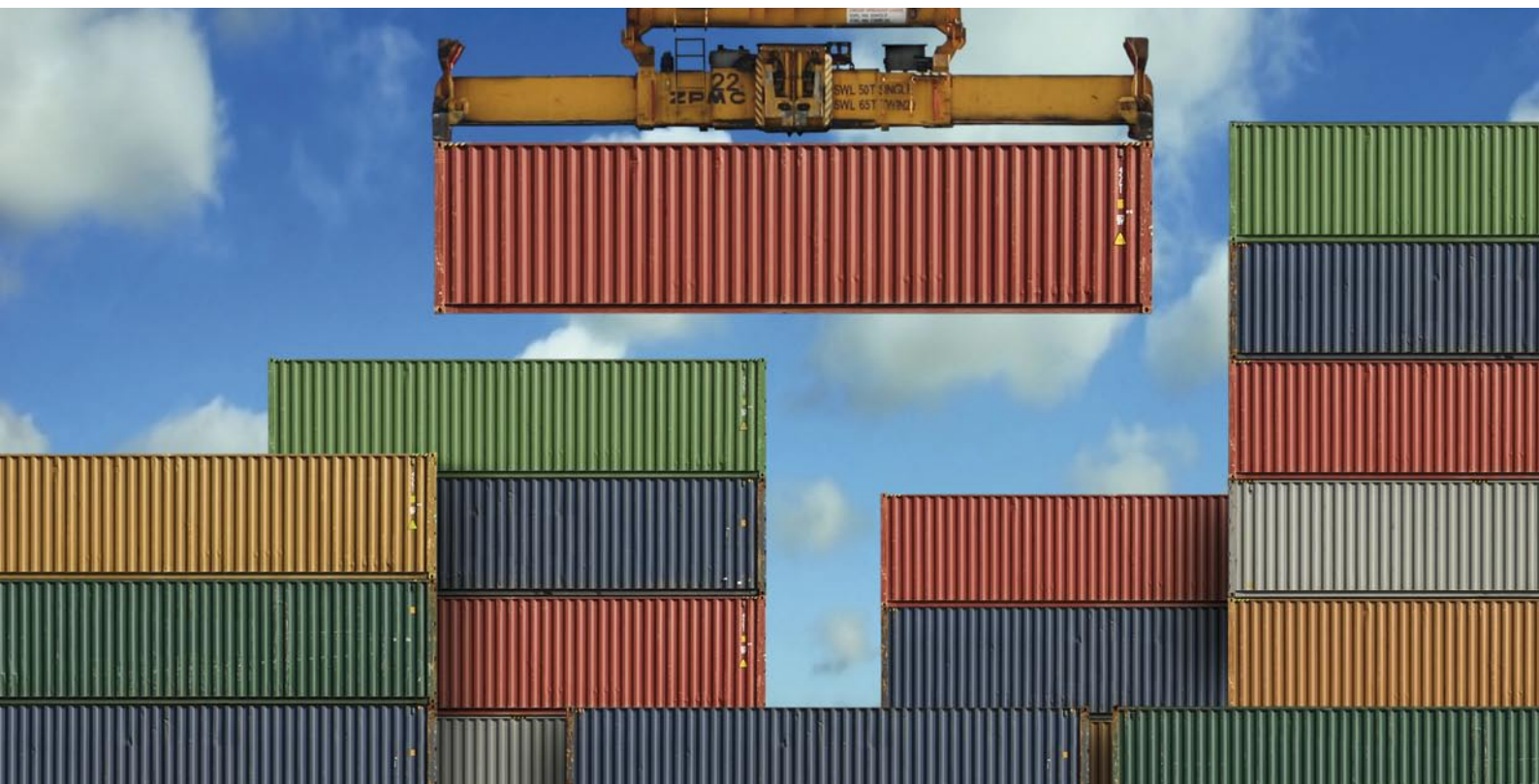


Güterverkehrsinstitut: Forschungsinstitut für transporteffizientes Wirtschaften



Der Güterverkehr nimmt stetig zu. Städte, Dörfer und Tal-
schaften an den Güterverkehrsrouten sind stark belastet.
Doch es besteht ein Potenzial, Güterverkehr zu vermei-
den – die unterschiedliche Transportintensität verschie-
dener Volkswirtschaften deutet darauf hin. Das Wissen
dazu ist jedoch ungenügend oder fehlt ganz, es muss
dringend erarbeitet werden.

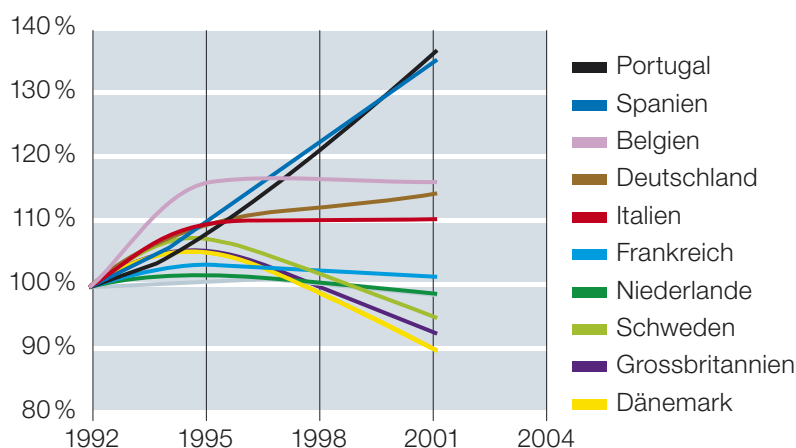


Die Alpen-Initiative will das international vernetzte Forschungsinstitut für transporteffizientes Wirtschaften ins Leben rufen – dies im Rahmen der Internet-Universität Educatis in Aldorf. Hier sollen die wissenschaftlichen Grundlagen zum «Güterverkehrssparen» erarbeitet und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt sowie Fachleute für die Umsetzung ausgebildet werden. Der Kanton Uri, dessen Hauptort Aldorf und ein breites Komitee unterstützen das Projekt.

Eine Verkehrs-Lawine ohne Grenzen. Die Güterverkehrsprognosen reden ausschliesslich von Wachstum. Städte, Dörfer und Talschaften an den Güterverkehrsrouten von Strasse und Schiene sind stark belastet. Massnahmen wie Lärmschutzwände, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc. sind nur beschränkt und nicht überall möglich und wirksam. Die Standortqualität sinkt, und die Gefährdung der Bevölkerung steigt; die negativen Effekte werden durch gute Erreichbarkeit nur an den wenigsten Orten wettgemacht. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stösst immer mehr an physische Grenzen und an Grenzen der Akzeptanz. Dies gilt auch für den Flugverkehr und den Gütertransport auf dem Wasser.

Verkehrs- und Wirtschaftswachstum sind zu entkoppeln. Dabei scheint das Wachstum des Güterverkehrs keineswegs unveränderlich. Darauf deutet die sehr unterschiedliche Transportintensität der Länder hin (siehe Grafik). Auch Wirtschaftswachstum geht nicht überall mit Verkehrswachstum parallel; während in den einen Ländern das Verkehrswachstum viel höher ist als das Wirtschaftswachstum, geschieht ein umgekehrter Trend in anderen Ländern. Niemand weiss genau warum. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene kann das Problem zwar kurz- und mittelfristig lindern, stösst aber längerfristig ebenfalls an Grenzen.

Entwicklung der Verkehrsintensität in ausgewählten Ländern seit 1992 in Tonnenkilometern pro 1000 Euro Bruttonationalprodukt (DG TREN, Transport in Figures, 2004 and 2005; Eurostat 2005)





Falsche Signale setzen falsche Anreize. Die nicht gedeckten externen Kosten des Güterverkehrs wie Umwelt-, Gesundheits-, Unfall- und Staukosten sind nicht die einzigen Preisanreize, die verkehrsfördernd wirken. Je nach Art des Verkehrs fließen mehr oder weniger Steuergelder in den Bau der Verkehrsinfrastrukturen und verbilligen so die Transporte. Exportsubventionen schieben die Absatzmärkte weiter weg. Unvollständige Kontrolle bestehender Vorschriften zu Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Sozialvorschriften begünstigen vor allem den Strassengüterverkehr. Regulatorische Massnahmen wie Ursprungsregeln können ebenfalls sogenannte «Unsinnstransporte» bewirken. Berühmtes Beispiel sind die legendären Schweine, die ausschliesslich zum Schlachten nach Parma transportiert werden. Sowohl Konsumenten als auch Produzenten sind zu wenig informiert, um ihre Kaufs- oder Verkaufsentscheide auch entsprechend dem «Transport-Rucksack» der Produkte fällen zu können. Nur besteht zur Zeit kaum systematisches Wissen über die Wirkungsmechanismen des Güterverkehrswachstums.

Es braucht neue wissenschaftliche Grundlagen. Es besteht ein Potenzial, Güterverkehr zu vermeiden. Das Wissen dazu ist jedoch ungenügend oder fehlt ganz. Bekannt sind lediglich einige Beispiele von sogenannten Unsinnstransporten wie der Schweizer Rahm, der nach Belgien oder Mittelitalien fährt, dort verpackt wird und den gleichen Weg zurück in die Schweiz nimmt. Deshalb braucht es ein Forschungsinstitut, welches die Wissenslücken schliesst. Denn bisher gibt es europaweit keine Forschungsstelle, die sich vertieft dieser Problematik widmet. Die Verbesserung der Datengrundlagen zur Abschätzung des Güterverkehrssparpotenzials ist dringend. Ebenso müssen Kriterien erarbeitet werden, wie vermeidbarer Güterverkehr zu definieren und zu klassifizieren ist. Eine umfassende Übersicht

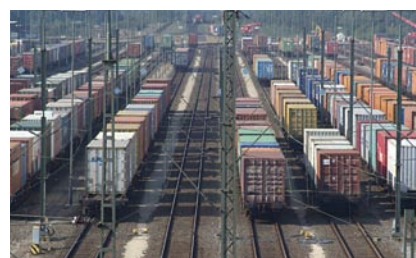
Europaweit gibt es keine Forschungsstelle, die sich vertieft den Gründen des Wachstums im Warentransport widmet. Das Güterverkehrsinstitut soll diese Lücke schliessen.

über verkehrsverstärkende Vorschriften und Subventionen auf nationaler und europäischer Ebene muss erstellt werden. Neue verkehrersparende Formen von Güterproduktion und -vermarktung sind ebenfalls zu erarbeiten. Bereits bestehendes Wissen muss systematisch zugänglich gemacht werden. Auf diesen Grundlagen sind die finanziellen, kommunikativen und gesetzgeberischen Instrumente der Verkehrsvermeidung zu erarbeiten. Ihre Wirkungsweise und Umsetzbarkeit muss erforscht werden. Ebenso sind die entsprechenden Fachleute auszubilden, die für die Umsetzung eingesetzt werden können.

Forschungsinstitut für transporteffizientes Wirtschaften. Die Alpen-Initiative will deshalb – im Rahmen der Educatis University in Altdorf (www.educatis.org) – das Forschungsinstitut für transporteffizientes Wirtschaften ins Leben rufen. In einem Forschungsteam sollen die neuen Grundlagen zum «Güterverkehrssparen» erarbeitet, der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und Fachleute ausgebildet werden. Das wissenschaftliche Grundlagenpapier von Dr. Markus Liechti (Olten/Brüssel 2006) sowie das Vorprojekt Güterverkehrsinstitut (Altdorf, 12. Januar 2008) bilden dazu die Basis. Das Institut soll sich nach neun Jahren abnehmender Fremdfinanzierung durch Forschungs- und Lehraufträge selber finanzieren (vgl. Tabelle nebenan). Die Eröffnung erfolgt unter der Leitung der noch aufzubauenden Trägerschaft im Jahre 2010/11 nach erfolgreicher Mittelbeschaffung. Das Institut soll auch die internationale Zusammenarbeit pflegen.

Finanzplanung Güterverkehrsinstitut

Budget in Euro	Total	Eigenfinanzierung	Fremdfinanzierung
2011–2013	1,2 Mio.	–	1,2 Mio.
2014–2016	1,2 Mio.	0,4 Mio.	0,8 Mio.
2017–2019	1,2 Mio.	0,8 Mio.	0,4 Mio.
Total	3,6 Mio.	1,2 Mio.	2,4 Mio.



Prof. Konstantin Theile, Präsident der Educatis-Universität: «Das Güterverkehrsinstitut passt bestens in unsere Universität, die in allen Bereichen einen Schwerpunkt auf die Nachhaltigkeit setzt.»



Isidor Baumann, Landammann Uri: «Uri ist ein Transitzkanton und will den Verkehr nicht nur bewältigen, sondern auch daraus aktiv Nutzen ziehen. Das geplante Institut ist nach dem Schwerverkehrszentrum, dem Besucherzentrum von AlpTransit und SBB Historic ein weiteres Element zu einem Verkehrs-Cluster. Darum wird es von der Urner Regierung sehr begrüsst.»



Barbara Bär, Gemeindepräsidentin Altdorf: «Mit dem Institut können in Altdorf Fachkompetenzen geschaffen werden, die internationale Anerkennung finden könnten. Bis heute ist nicht bekannt, dass andere Institute gleiche Aufgaben erarbeiten. Deshalb unterstützen wir das Projekt.»



Fabio Pedrina, Nationalrat, Präsident Alpen-Initiative: «Wenn wir nicht an die Wurzeln des Problems gehen und das Verkehrswachstum selber in den Griff bekommen, wird auch die von uns initiierte und aktiv gestützte Verlagerungspolitik Strasse-Schiene an ihre Grenzen stossen.»

Kontakt und nähere Auskünfte:

Alf Arnold, alf.arnold@alpeninitiative.ch, 079 711 57 13

Matthias Zimmermann, matthias.zimmermann@seecon.ch, 079 646 02 78

Postcheck-Konto 19-6246-9 (Alpen-Initiative, Fonds Güterverkehrsinstitut)

Alpen-Initiative Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr
Herrengasse 2 Postfach 28 CH-6460 Altdorf Telefon +41 (0)41 870 97 81
Fax +41 (0)41 870 97 88 info@alpeninitiative.ch

© Fotos: SBB, Alpen-Initiative, fotalia.com



Das Projekt eines Forschungsinstitutes für transporteffizientes Wirtschaften hat bereits ein gutes Echo gefunden:

Die innovative Internet-Universität Educatis, die ihren Sitz in Altdorf/Uri hat und weltweit tätig ist, möchte das Institut angliedern. Der Kanton Uri und die Gemeinde Altdorf unterstützen das Projekt. Die Paul-Schiller-Stiftung, die Hamasil-Stiftung und die Karl-Mayer-Stiftung finanzieren die Vorbereitungsarbeiten.

Unterstützungskomitee

Caroline Beglinger

Bereichsleiterin Verkehrspolitik, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Bern

Heinrich Brändli

Prof. em. ETH Zürich, Oberglatt / ZH

Prof. Dr. Maximilian Gege

Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V., Hamburg

Hans-Peter Hadorn

Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, Basel

Prof. Hermann Knoflacher

Institut für Verkehrswissenschaften; Verkehrsplanung und Verkehrs-technik, TU Wien

Dr. Harry Lehmann

Leiter des Fachbereichs Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien, Umweltbundesamt Deutschland, Dessau-Rosslau

Dr. Claude Martin

ehem. Direktor WWF International, Genf

Eric Nussbaumer

Nationalrat, Frenkendorf / BL

Ulla Rasmussen

Präsidentin der European Federation for Transport and Environment (T&E), Brüssel

Prof. Werner Rothengatter

Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung, Universität Karlsruhe

Chiara Simoneschi-Cortesi

Nationalrätin, Comano / TI

Dr. Hansruedi Stadler

Ständerat, Altdorf / UR