



Diskutierten über Verkehr (von links): Ständerat René Imoberdorf, Jörg Beckmann, Leiter Mobilitätsakademie TCS, Heinz Hänni, Leiter Logistikabteilung Lonza Visp, Moderatorin Myriam Holzner, Hans-Rudolf Mooser, Direktor MGB, und die Nationalrätinnen Franziska Teuscher sowie Viola Amherd.

Foto wb

Und sie bewegt sich kaum

Podiumsgespräch des TCS zur Verkehrspolitik im Alpenraum am Beispiel Oberwallis

Brig. – Der Standort Oberwallis sei wenig attraktiv für die Ansiedlung von neuen Firmen, sagt Heinz Hänni, Leiter der Logistikabteilung Lonza Visp. Die Region leidet unter einem Mobilitätsproblem.

Die Verkehrspolitik stand im Mittelpunkt eines vom TCS, Sektion Wallis, am gestrigen Mittwoch organisierten Podiumsgesprächs in der Briger Simplonhalle. Vorangegangen waren der Diskussion vier mehr oder weniger kurze Kurzreferate, gehalten von der Berner Nationalrätin Franziska Teuscher, MGB-Direktor Hans-Rudolf Mooser, Jörg Beckmann, Leiter des technischen Kompetenzzentrums des TCS, kurz Mobilitätsakademie, und dem eingangs erwähnten Heinz Hänni, Leiter der Logistikabteilung der Lonza Visp. «Führt die aktuelle

kantonale und eidgenössische Verkehrspolitik die Walliser Industrie in den Ruin?», war die Frage, die Hänni zu beantworten hatte und er fand deutliche Worte. Positiv bewertete Hänni zwar die Bahnpolitik. Nebst der NEAT nannte er dabei die Liberalisierung des Schienenverkehrs sowie die Förderung des kombinierten Güterverkehrs von Schiene und Strasse. Lonza setze deshalb auch auf die Schiene als das Transportmittel.

Millionenverluste

Weniger Freude bereite ihm indes die Strassenpolitik, die sich im Oberwallis kaum bewege. Die Konsequenzen für die Wirtschaft seien Millionenverluste, die sich über die Jahre angesammelt hätten. Die Kapazitäten von Gewerbe und Industrie steckten im Stau anstatt auf der Baustelle. «Der Standort Oberwallis ist deshalb

nicht gerade attraktiv für neue Firmen. Ich frage mich auch, wieso man überhaupt noch Geld für die Wirtschaftsförderung respektive Ansiedlung von neuen Firmen ausgibt», erklärte Heinz Hänni. Ohnehin sei ihm die Strategie des Kantons unklar. «Ist es die Fertigstellung von Westen oder die Lösung der grössten Verkehrsprobleme, ich weiss es nicht», so Hänni. Letztlich sei es aber nicht die Politik, die uns keine Lösungen anbiete, sondern was kantonale und regionale aus dieser Politik gemacht worden sei. «Und wir alle tragen die Kosten», erklärte er und forderte abschliessend eine maximale Beschleunigung des Baus der A9 mit Priorität Umfahrung Visp inklusive West-Anschluss sowie die sofortige Realisierung der Entlastungs- und Umfahrungsstrassen Lalden-Baltschieder und Kleegärten-Nord.

Der ÖV belebt

Die Berner Nationalrätin Franziska Teuscher (Grüne) sah sich vom TCS mit der Frage «Führt die ökologische Verkehrspolitik zur Entvölkerung der Berggebiete?» konfrontiert. Und sie habe zuerst an ein Missverständnis gedacht, als sie diesen Titel gelesen habe, erklärte Franziska Teuscher. Das Gegenteil sei nämlich der Fall. Regionen, die schlecht erschlossen wären mit dem öffentlichen Verkehr, die verlören zuerst an Lebensqualität und dann an Leben. In der Folge zählte die Berner Nationalrätin all die Vorteile auf, welche die Eröffnung des Lötschberg Basistunnels mit sich gebracht habe und all die positiven Auswirkungen auf das Oberwallis und seinen Tourismus. Die Antwort auf die Frage könne sie also guten Gewissens geben: «Nein, die ökologische Verkehrspolitik entvölkert

nicht, sie bevölkert und sie schafft Chancen für den alpinen Raum», schloss Franziska Teuscher ihren Vortrag.

Hans-Rudolf Mooser, Direktor der Matterhorn Gotthard Bahn, erinnerte aber auch daran, dass es für die Entwicklung der Berggebiete eine gute Abstimmung sämtlicher Verkehrsbereiche und Anbieter brauche. Grössten Handlungsbedarf machte er bei der Abstimmung zwischen Strasse und Bahn aus.

Die Zukunft kommt bestimmt

Über das Auto von morgen sollte schliesslich Jörg Beckmann, Leiter der TCS Mobilitätsakademie, Auskunft geben. Es werde sicherlich eine weitere Ausdifferenzierung der Typen und Modelle geben, erklärte er. Ansonsten aber zeigte Beckmann vor allem auf, dass die Zukunft halt doch nicht vorhersehbar ist. Es sei durchaus wahrscheinlich,

dass im Jahr 2030 vermehrt Elektroautos auf der Strasse unterwegs wären, vielleicht aber auch nicht. Verändern würden sich vielleicht auch die Mobilitätskosten, indem beispielsweise nach einem «Pay-As-You-Drive»-System abgerechnet oder eine Mobility-Flat-Rate eingeführt werde. Zumindest wären heute schon die technische Möglichkeiten vorhanden, die neue Abrechnungsmodelle erlaubten.

Im Anschluss an die Referate bat Moderatorin Myriam Holzner ebenfalls Ständerat René Imoberdorf und Nationalrätin Viola Amherd zur eigentlichen Podiumsdiskussion auf die Bühne. «Trotz NEAT in die Sackgasse?» lautete die Überschrift des Gesprächs. Und so lautete der Tenor: Die Oberwalliser Verkehrsproblematik ist von erdrückendem Gewicht; von einer Sackgasse will man deswegen aber nicht sprechen. **rob**