

16.02.2012 – 13:00 Uhr

Verlagerungspolitik: ASTAG fordert radikalen Kurswechsel - Verlagerungsziel soll auf 1 Mio. Fahrten angepasst werden



Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG hat seine «Verlagerungsstrategie 2030» präsentiert. Kernpunkte des Konzepts sind die Anpassung des Verlagerungsziels auf Gesetzesstufe von 650'000 auf 1 Mio. Fahrten und die klare Fokussierung auf den Transitverkehr. Bei den Massnahmen setzt die ASTAG auf neue Verlade-Terminals anstelle von Subventionen für den Einzelwagenladungsverkehr, eine richtige Trassenpreisreform und eine neue Prioritätenregelung auf der Nord-Süd-Achse. Zugunsten von Wirtschaft und Konsumenten, aber letztlich auch für den Erfolg der Verlagerung plädiert die ASTAG damit für einen radikalen Kurswechsel nach dem Motto «Schluss mit Giesskannen-Subventionen und Strassen-Penalisisierungen».

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG hat seine Positionen zur künftigen Verlagerungspolitik in einer «Verlagerungsstrategie 2030» zusammengefasst. Das Konzept wurde heute an einer Medienkonferenz in Bern vorgestellt. Im Kern geht es der ASTAG um eine Anpassung des Verlagerungsziels auf Gesetzesstufe. Während nunmehr 20 Jahren wurde vergeblich versucht, den Schwerverkehr durch die Schweizer Alpen auf 650'000 Fahrten zu reduzieren. Alle Zwangsmassnahmen, mit denen der Strassentransport hierfür einseitig und massiv belastet wurde, verfehlten jedoch ihren Zweck: «Die Schiene hat dadurch kein einziges Kilo mehr befördert», hielt Adrian Amstutz, Zentralpräsident der ASTAG, fest: «Die bisherige Verlagerungspolitik ist definitiv gescheitert.»

1 Mio. Fahrten als neues Verlagerungsziel

Deshalb muss das illusorische Verlagerungsziel dringend an die Realitäten angepasst werden. Konkret: Realistisch sind 1 Mio. Fahrten bis 2030. Zugleich braucht es eine klare Beschränkung der Verlagerungspolitik auf den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze: «Alles andere sind planwirtschaftliche Illusionen, die der Schweiz schaden », sagte Adrian Amstutz.

Keine Subventionen für Schienengüterverkehr in der Fläche

Verlagerung funktioniert grundsätzlich nur, wenn die nötige Infrastruktur zur richtigen Zeit verfügbar ist. Bei den Massnahmen setzt die ASTAG deshalb auf Investitionen in neue Verladeterminale, welche die anfallenden Gütermengen auch bewältigen können. Hierzu braucht es eine Terminalstrategie. Zudem sind grundlegende Reformen bei den Trassenpreisen sowie eine neue Prioritätenregelung auf dem Schienennetz unabdingbar: Der Güterverkehr muss gegenüber dem Personenverkehr bei der Trassenvergabe auf der Nord-Süd-Achse bevorzugt behandelt werden, wenn die Verlagerungspolitik erfolgreich sein soll.

Zu verzichten ist hingegen auf Subventionen für den Einzelwagenladungsverkehr mit der Bahn: «Das ist reine Geldverschleuderung», betont ASTAG-Direktor Michael Gehrken: «Eine Verlagerung im Binnenverkehr im grossen Stil wird nie möglich sein - hier ist der Lastwagen unentbehrlich.»

Radikaler Kurswechsel

Insgesamt plädiert die ASTAG damit für eine grundsätzliche Neuorientierung in der Schweizer Verlagerungspolitik. «Es braucht einen radikalen Kurswechsel», so Amstutz. Insbesondere müssten die staatlichen Zwangsmassnahmen, die bisher keinerlei positive Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung hatten und dem Standort Schweiz schaden, eliminiert werden. Das Motto der «Verlagerungsstrategie 2030» ist deshalb klar: «Schluss mit Giesskannen-Subventionen und Strassen-Penalisisierungen», wie es Adrian Amstutz zusammenfasste.

Für weitere Informationen verweisen wir Sie auch auf unsere Stellungnahme auf unserem WebTV unter www.astag.tv. Sie dürfen diese gerne zitieren.

Zusätzliche Fakten finden Sie unter: <http://www.astag.ch/?rub=112>

Kontakt:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Michael Gehrken
079 613 75 64



Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001880/100713144> abgerufen werden.