

05.07.2006 – 14:43 Uhr

ASTAG: Verlagerung ja, aber nicht auf Kosten des Binnenverkehrs

Bern (ots) -

Die ASTAG stellt sich hinter den verfassungsmässigen Auftrag zur Verlagerung des alpenquerenden Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die neuen Massnahmen, die vom Bundesrat mit der Güterverkehrsvorlage nun in die Vernehmlassung geschickt worden sind, dürfen jedoch nicht auf Kosten des Binnenverkehrs gehen. Deshalb lehnt die ASTAG eine Kontingentierung mit einer Alpentransitbörse ab. So wie dies bisher vorgesehen ist, würde sie einmal mehr den Binnenverkehr penalisieren! Ebenso spricht sich die ASTAG gegen einen Ausbau der RoLa aus, da dieser an den Bedürfnissen der Wirtschaft vorbeizieht. Stattdessen spricht sich der Verband in erster Linie für echte Reformen im Bahnbereich aus – allenfalls abgedeckt mit angemessenen Subventionen für den Alpen transit. Strassenseitig steht für die ASTAG anstelle einer weiteren fiskalischen Belastung des der Binnentransporte nach wie vor eine Alpen transit-Abgabe (ATA) für den alpenquerenden Transport von Grenze zu Grenze im Vordergrund.

1994 hat sich das Schweizer Volk mit der Annahme des Alpenschutzartikels für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene ausgesprochen. Mit der bisherigen Verlagerungspolitik konnte der Volkauftrag nicht erfüllt werden. Im Gegenteil: der Marktanteil im alpenquerenden Güter transit hat sich seit 2000 – wenn auch nur leicht – in Richtung Strasse verschoben. Das unrealistische Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten pro Jahr wird nie erreicht werden. Auch nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (NEAT 2016/17) ist strassenseitig wirtschaftlich bedingt mit einem Verkehrswachstum zu rechnen, so dass die einst gesetzte Zielgrösse nie erreicht werden wird. Es ist Zeit, dass für die Zukunft ein realistisches Verlagerungsziel neu festgelegt wird! Wie in der EU sollte auch die schweizerische Politik langsam zur Einsicht kommen, dass jeder Verkehrsträger dort einzusetzen ist, wo seine Vorteile liegen.

Verkehrspolitik ist Wirtschaftspolitik

Dabei ist die im Jahr 2001 eingeführte und per 2005 massiv erhöhte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA offensichtlich kein taugliches Instrument, um die gewünschte Verlagerung herbeizuführen. Sie wird zu 76 Prozent von inländischen Nutzfahrzeugen erhoben, die alle zum Wohle der schweizerischen Wirtschaft unterwegs sind. Das eigentliche Ziel, eine fiskalische Mehrbelastung des Transitgüterverkehrs, wird dagegen nicht erreicht.

Damit dem Verlagerungsauftrag erfolgreich nachgelebt werden kann und gleichzeitig die schweizerische Wirtschaft von zusätzlichen Belastungen verschont bleibt, braucht es in erster Linie Attraktivitätssteigerungen bei den Bahnen. Nebst dem eingeleiteten Infrastrukturausbau (NEAT) gehören dazu vor allem auch weitere Liberalisierungsschritte sowie Angebotsverbesserungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Hier bietet der unbegleitete Kombiverkehr (UKV) die besten Voraussetzungen, um die Verlagerung von

Gütern voranzutreiben. Die im Raume stehenden "RoLa"-Ideen zielen an den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft vorbei.

Die Bahnunternehmen müssen sich zudem vermehrt den Marktbedürfnissen anpassen. Bis dies geschehen ist, können allenfalls gewisse Subventionen weiter ausgerichtet werden. Ziel muss es jedoch sein, auch hier mit weniger Staatseingriffen im Markt zu planen. Der Bund muss dabei mit einer neuen Prioritätenordnung bei der Trassenvergabe dafür sorgen, dass der Güterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen gegenüber dem Personenverkehr aufgewertet wird.

Kontakt:

Michael Gehrken
ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Weissenbühlweg 3
3007 Bern
Tel. +41/79/613'75'64

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001880/100512404> abgerufen werden.