

20.02.2007 – 10:33 Uhr

Verlagerungspolitik: ASTAG schlägt 10 Massnahmen vor

Bern (ots) -

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG teilt die Auffassung der Alpeninitiative, dass die bisherige Verlagerungspolitik ihr Ziel verfehlt hat. Hauptverantwortlich dafür sind vor allem die bisher ergriffenen Massnahmen, die primär den Binnenverkehr benachteiligen anstatt den Transitverkehr zu verlagern. Die ASTAG schlägt 10 erfolgsversprechende Massnahmen vor.

Für die ASTAG ist die schweizerische Güterverkehrspolitik grundsätzlich gescheitert. Sie teilt daher die Haltung der Alpeninitiative, wonach es in Zukunft neue Massnahmen braucht. Eine genauere Analyse der bisherigen Verlagerungspolitik zeigt indessen, dass das von der Alpeninitiative vorgeschlagene Instrument einer Alpentransitbörse kaum zielführend sein dürfte. Vor allem bestraft es einmal mehr den schweizerischen Verkehr, insbesondere die Binnentransporte. Damit würde der bisherige Irrweg der Verlagerungspolitik nur weiter fortgeführt.

Insgesamt bewegt sich die Schweizer Verkehrspolitik seit Ende der 1990er Jahre in die falsche Richtung. Als Ursachen dafür sind hauptsächlich folgende Gründe verantwortlich:

1. Jede bisher ergriffene Massnahme zur Verlagerung des Transitverkehrs durch die Schweizer Alpen musste auf das europapolitische Umfeld (resp. die EU) Rücksicht nehmen, so dass die Verlagerungspolitik nicht dem Volkswillen entsprechend umgesetzt wurde. Stattdessen hat der Bund seit 1998 diverse Massnahmen ergriffen, die in erster Linie dem Binnenverkehr geschadet haben (LSVA, Kontingentierung, Mehrfachkontrollen etc.). Dagegen profitierte der Transitverkehr sogar von der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen. Nicht zufällig hat der Transitanteil im alpenquerenden Verkehr seit 2000 von 51 auf 56 Prozent zugenommen.

2. Gerade im fiskalischen Bereich ist mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eine Massnahme ergriffen worden, die primär einen fiskalpolitischen und nicht einen verlagerungspolitischen Hintergrund hat. Die ursprünglich als Lenkungsabgabe legitimierte Abgabe dient heute nur noch finanzpolitischen Zwecken. Anders ist es nicht zu erklären, weshalb der Bund in seinem neusten Vorschlag zur Erhöhung der LSVA per 1. Januar 2008 gerade die hauptsächlich im Binnenverkehr eingesetzten 2- bis 5 jährigen Lastwagen am stärksten zusätzlich belasten will. Dagegen will der Bundesrat auf den maximal möglichen Transitpreis von 380 Franken für ausländische Lastwagen verzichten.

10 Massnahmen zur Verlagerung des Transitverkehrs

Damit die schweizerische Verlagerungspolitik in Zukunft eine Erfolgsgeschichte wird, propagiert die ASTAG 10 Massnahmen. Diese tragen nicht nur dem Volkswillen zur Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene Rechnung, sondern berücksichtigen auch die volkswirtschaftliche Bedeutung des

Strassentransportes für die Schweizer Wirtschaft:

1. Nur der Transitverkehr ist gezielt mit neuen Abgaben zu belasten. Bei jeder Änderung der Schwerverkehrsabgabeverordnung ist deshalb darauf zu achten, dass nicht primär die im Binnenverkehr eingesetzten Fahrzeugkategorien mehr belastet werden. Allenfalls ist eine Entlastung des Binnenverkehrs (bis 28 Tonnen), wie sie rechtlich möglich wäre, umzusetzen.
2. Gleichzeitig ist anstelle einer Alpentransitbörse die Einführung eine Alpentransitabgabe (ATA) zu prüfen, wie dies die internationalen Abkommen und die schweizerische Gesetzgebung bereits vorsehen.
3. Die Verlagerungspolitik muss sich möglichst rasch an einem neuen und marktgerechten Ziel und nicht an einer Verlagerungssillusion ausrichten. Angesichts des stetigen Verkehrswachstums ist das Ziel von maximal noch 650'000 Fahrten durch die Alpen völlig illusorisch gewählt. Realistischerweise ist mit Millionen Lastwagenfahrten pro Jahr durch die Alpen zu rechnen, zumal auch der Binnenverkehr Platz braucht.
4. Zwangsmassnahmen wie etwa das Dosierungssystem am Gotthard, die langfristig ohne Wirkung bleiben und nur zu Umwegverkehr über Österreich resp. Frankreich führen, sind aufzuheben.
5. Auf nationale Alleingänge ist zu verzichten.
6. Im Interesse der Verlagerung und des Güterverkehrs muss der Bahnmarkt weiter liberalisiert werden.
7. Bahnseitig muss für die Nutzung der knappen Kapazitäten eine wirklich unabhängige Trassenvergabestelle geschaffen werden, die nicht den unternehmerischen Zielen der SBB Tribut zollen muss.
8. Für die Berechnung der Trassenpreise sind neue Modalitäten festzulegen. Vor allem dürfen die Trassenpreise nicht mehr in erster Linie aufgrund der Gewichtsbelastungen festgelegt werden
9. Die vorhandenen Bahnkapazitäten müssen konsequent nach den Bedürfnissen der Transportmärkte ausgenutzt werden. Das heisst: Der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) und nicht die Rollende Landstrasse (RoLa) müssen gefördert werden.
10. Engpässe auf dem Güterverkehrsnetz der Nord-Süd-Achsen sind prioritär auszubauen.

Kontakt:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Michael Gehrken
Weissenbühlweg 3
3007 Bern
Tel.: +41/31/370'85'24