

29.03.2007 - 16:45 Uhr

ASTAG - Verlagerungspolitik: Weiterhin keine Entwicklung

Bern (ots) -

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG widerspricht der zu Propagandazwecken veröffentlichten Darstellung des UVEK, wonach sich der bisherige positive Trend bei der Verlagerungspolitik fortgesetzt hat. Vielmehr hätte die Strasse erneut an Marktanteilen gewonnen, wenn der Gotthardtunnel im Sommer 2006 nicht einen Monat lang gesperrt gewesen wäre. Damit zeigt sich auch erneut, dass die LSVA kein taugliches Verlagerungsinstrument darstellt und nur die Schweizer Wirtschaft belastet. Vor allem aber bestätigt sich für die Schiene auch die von der ASTAG gemachte Feststellung, dass es andere Massnahmen braucht: Hier hat erneut der Unbegleitete Kombinierte Verkehr (UKV) am meisten zugelegt und nicht die vom Bund propagierte Rollende Landstrasse (RoLa). Um diesen erfreulichen Trend fortzusetzen, braucht es eine weitere Liberalisierung des Schienenverkehrs und die Bevorzugung des UKV bei der Trassenvergabe und der Preisgestaltung.

Für die ASTAG ist die Verkehrspolitik der Schweiz, die primär die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene anstrebt, bislang keineswegs so erfolgreich verlaufen, wie dies das UVEK heute dargestellt hat. Zweifellos hat sich die Bilanz zwar leicht zugunsten der Schiene verbessert. Statt 65 Prozent wie noch 2005 beförderten die Bahnen im letzten Jahr nun knapp 66 Prozent der gesamten Menge im alpenquerenden Güterverkehr. Demgegenüber hat die Strasse angeblich nicht vom konjunkturabhängigen Verkehrswachstum von total 1,5 Millionen Nettotonnen profitieren können - hier blieb es bei den 12,9 Millionen Nettotonnen, die schon im Vorjahr befördert wurden. Auf den zweiten Blick jedoch erweist sich die Rechnung des UVEK als falsches Spiel mit offiziellen Zahlen: Wird nämlich mitberücksichtigt, dass der Strassentunnel durch den Gotthard im Frühsommer 2006 während rund einem Monat gesperrt war, so müsste noch ca. ein Zwölftel zur Jahrestonnage der Strasse dazugezählt werden. Am Gotthard jedenfalls sank die Zahl der Fahrzeuge infolge der Sperrung im Juni auf 4'429 Fahrten (Vorjahr: 83'840). So gesehen, hat 2006 leider keine Verschiebung des Modal Splits zugunsten der Schiene stattgefunden; beide Verkehrsträger haben ihre bisherigen Anteile halten können. Dazu kommt, dass die Strasse dank den Anstrengungen des Transportgewerbes einmal mehr ihre Produktivität gesteigert hat: Insbesondere dank der Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen ab 2005 wurden gleich viele Güter mit weniger Lastwagen befördert.

Keine Verlagerungswirkung durch LSVA!

Insgesamt erweist sich somit - wie die ASTAG schon mehrmals festgestellt hat -, dass die LSVA nichts zur Verlagerungspolitik beiträgt. Vielmehr verändert sich der Modal Split auch nach der ersten Anpassung der LSVA von 2005 nur in einer sehr engen Bandbreite, wogegen der Binnenverkehr alleine 2005 um 9,7 Prozent verteuert worden ist. Folglich ist von einer neuerlichen Erhöhung per 1. Januar 2008, wie sie der Bundesrat vorsieht, dringend abzusehen. Besser wäre statt dessen die Liberalisierung im Schienenverkehr endlich voranzutreiben.

Das grösste Potential verspricht dabei der UKV, der deshalb dringend zu fördern (gerechte Trassenpreisgestaltung, neue Prioritätenordnung) ist. Alles andere heisst, Sand in die Augen der Öffentlichkeit zu streuen und an sich korrekte Zahlen falsch auszudeuten.

Kontakt:

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

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001880/100528617> abgerufen werden.