

03.05.2007 – 09:30 Uhr

ASTAG - Alpentransitbörse: Bankrott-Erklärung für die bisherige Verlagerungspolitik und neues Betätigungsfeld für Spekulanten

Bern (ots) -

Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG hat mit Interesse und Erschrecken von der Studie zur Praxistauglichkeit der Alpentransitbörse Kenntnis genommen. Darin erklären die Verfasser die bisherige Verlagerungspolitik des UVEK und die über Jahre hinweg hoch gelobten Massnahmen (LSVA, FinöV, NEAT und Verlagerungsgesetz) für gescheitert. Stattdessen wird die zwangsweise Kontingentierung mit der Alpentransitbörse als einziges erfolgsversprechendes Mittel dargestellt, um dem wachsenden Transitverkehr dereinst Herr zu werden. Für die ASTAG stellt dieser Rückfall in die Planwirtschaft ein völlig realitätsfernes und inakzeptables Instrument dar, zumal die geplanten Erleichterungen gewisse Teile der Schweiz diskriminieren würden. Mit dem heutigen Landverkehrsabkommen ist die Alpentransitbörse überdies nicht umsetzbar, wie die Studie selbst festhält.

Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG sieht sich auf Grund der vorliegenden Studie zur Praxistauglichkeit in seiner ablehnenden Haltung zur Alpentransitbörse bestärkt. Die Verfasser halten darin ganz klar fest, dass

- die Alpentransitbörse gegen das vereinbarte Landverkehrsabkommen verstösst (S. 243);
- sich der alpenquerende Güterverkehr ohne die Alpentransitbörse nicht auf ein festgeschriebenes Mass senken lässt (S. 186).

Damit erklären die Verfasser der Studie, die im Auftrag des UVEK erstellt worden ist, die bisherige Verlagerungspolitik und alle momentan angewendeten Massnahmen definitiv für gescheitert. Angesichts dieses Resultates ist die ASTAG erstaunt, dass das UVEK auf der anderen Seite noch vor kurzem von den Erfolgen der Verlagerungspolitik gesprochen hat. In krassem Widerspruch dazu steht auch, dass der Bundesrat nach wie vor an einer nochmaligen Erhöhung der LSVA festhalten will, die er dem Volk Ende der 1990er Jahre als eigentliches Verlagerungsinstrument verkauft hat.

Alpentransitbörse: Realitätsfernes und untaugliches Instrument

Darüber hinaus bleibt die Alpentransitbörse - allen Beteuerungen der Wissenschaftler zum Trotz - ein in der Praxis der Transportwelt und der Wirtschaft realitätsfernes Hirngespinnst. Die der Börse zugrunde liegende Zwangskontingentierung, die als Massnahme einer planwirtschaftlichen Verkehrspolitik von Volk und Ständen in der Schweiz bereits 1935 sowie 1988 abgelehnt worden ist, widerspricht dem Wesen und den Anforderungen einer liberalen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung. Sie ist alles andere als marktwirtschaftlich!

Aus volkswirtschaftlicher Sicht besonders verheerend dürfte sich die Absicht herausstellen, dass die Kontingente gehandelt werden können. Die Alpentransitbörse öffnet damit Spekulanten Tür und Tor, womit der Transport keine Dienstleistung für die Wirtschaft und die Konsumenten mehr wäre, sondern zum kommerziellen Selbstzweck mutieren

würde. Als Folge davon wären massivste Preissteigerungen unumgänglich.

Verlagerungsziel muss neu definiert werden!

Angeichts dieser Tatsache stellt damit die Alpentransitbörse ebenfalls kein taugliches Instrument für die Verlagerung des grenzüberschreitenden Transitverkehrs dar. Stattdessen sind Bundesrat und Parlament dringend aufgefordert, im Rahmen der Güterverkehrsvorlage eine Neuorientierung vorzunehmen: Dazu zählt in erster Linie die Definition eines realistischen Verlagerungsziels resp. die weitere Liberalisierung des Schienengüterverkehrs.

Kontingentierungen sind nicht marktwirtschaftlich!

Entgegen der Behauptung des ARE, wonach es sich um ein marktwirtschaftliches Instrument handelt, stellt die ATB ganz offensichtlich eine Zwangskontingentierung dar. Zwar können die Alpentransiteinheiten tatsächlich frei gehandelt werden; die Obergrenze der verfügbaren Rechte wird jedoch von Verwaltung und Bundesrat interventionistisch festgelegt, ohne direkten Bezug zur Nachfrage bzw. den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Konsumenten. Damit versucht der Bund nichts anderes, als eine staatlich organisierte Verkehrskoordination zu implementieren, wie sie am 5. Mai 1935 (Verkehrsteilungsgesetz) und am 12. Juni 1988 (KVP) vom Schweizer Souverän zweimal deutlich verworfen worden ist.

Kontakt:

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

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001880/100531551> abgerufen werden.