

08.06.2007 – 13:35 Uhr

ASTAG spricht sich für realistisches Verlagerungsziel im Transit und gegen Alpentransitbörse aus

Bern (ots) -

Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG begrüsst den Entscheid des Bundesrates, das Verlagerungsziel zeitlich zu verschieben. Allerdings dürfte sich auch die neue Verlagerungspolitik als Fehlschlag entpuppen, wenn das Parlament kein realistischeres Ziel festlegt. Mittelfristig ist eine Zielgrösse von einer Million Fahrten immer noch sehr ambitiös, zumal gesamteuropäisch mit einem stärkeren Wachstum gerechnet wird. Kritik übt die ASTAG vor allem an den Massnahmen, die der Bundesrat dem Parlament nun vorschlägt: Weder die Erhöhung der LSVA noch eine Alpentransitbörse sind taugliche Verlagerungsinstrumente. Sie alle diskriminieren erneut den Binnenverkehr und die schweizerische Volkswirtschaft, welche die Milliardeninvestitionen in die Neuen Alpentransversalen (NEAT) heute schon grösstenteils berappen muss. Stattdessen braucht es im Transportsektor schnellstens faire Trassenpreise für den Schienengüterverkehr.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG begrüsst den Willen des Bundesrates, die Verkehrsverlagerungspolitik neu zu definieren. Der Verband ist auch befriedigt, dass sich die Verlagerungsmassnahmen auf den alpenquerenden Gütertransit beschränken und nicht auf den Transport in der Fläche ausgedehnt werden.

Verlagerungsziel realistisch definieren

Es erscheint deshalb sinnvoll, das Verlagerungsziel auf den Zeitpunkt nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels neu festzulegen. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass bis in die Jahre 2017/2019 der Verkehr allen Prognosen zufolge weiter wachsen wird. Die Begrenzung auf 650'000 Fahrten ist schlicht illusorisch. Realistischer ist ein Verlagerungsziel von 1 Million per 2012 respektive 1,2 Millionen per 2017/2019.

LSVA und Alpentransitbörse bringen's nicht

Nach wie vor ablehnend steht die ASTAG der Idee einer Alpentransitbörse gegenüber. Diese würde Teile des Binnenverkehrs, der keine Ausweichmöglichkeiten hat, de facto diskriminieren und damit die Einheit des schweizerischen Wirtschaftsraumes gefährden. Als faktische Kontingentierung der Fahrten ausgestaltet wäre sie ohnehin unzulässig. Die Einführung einer Alpentransitbörse würde also Neuverhandlungen des Landverkehrsabkommens Schweiz/EU erfordern.

Parlament muss Korrekturen anbringen

Geeignete Massnahmen zur Verkehrsverlagerung gibt es sehr wohl. Dazu gehört die Unterstützung des UKV (Containerverkehr). Dazu gehören auch Investitionen in Terminals. Gleichzeitig muss der freie Markt unter den Bahnen weiter und schneller gefördert werden, als dies bisher geschah. Und schliesslich müssen vor allem die Trassenpreise, welche die operierenden Bahnen für die Benutzung der

Infrastruktur zu bezahlen haben, nach Nutzung der Kapazitäten festgelegt werden, und nicht - wie heute - nach Gewicht. Letzteres benachteiligt den Schienengüterverkehr nicht nur gegenüber dem Personenverkehr, sondern auch gegenüber der Strasse.

Im Rahmen der Vorlage zur Zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte (ZEB) ist darauf zu achten, dass Engpässe im Schienengüterverkehr mit Priorität behoben werden. Und vor allem müssen im benachbarten Ausland die NEAT-Anschlüsse rechtzeitig gewährleistet werden können. Gerade Letzteres scheint nach den jüngsten Informationen aus Italien nicht der Fall zu sein.

Verlagerung - Einige Fakten

Eine Neuorientierung der Verlagerungspolitik ist dringend notwendig. Denn: Die Zahl der Lastwagenfahrten im alpenquerenden Transit durch die Schweiz ist seit 2001 zwar leicht zurückgegangen. Der Grund dieser Entwicklung liegt aber nicht in den ergriffenen Lenkungsmaßnahmen wie der LSVA, sondern ist vor allem auf die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Lastzüge von 28 auf 34 beziehungsweise 40 Tonnen zurückzuführen. Entsprechend hat die Menge der durch die Schweizer Alpen transportierten Güter auch strassenseitig zwischen 2000 und 2006 um 44 Prozent zugenommen. Weiter hat der festgestellte Rückgang der Fahrten damit zu tun, dass der Strassentransport seit 2001 massiv behindert wird und mit künstlichen Sperrungen wie am Gotthard ins benachbarte Ausland umgeleitet wird. So ist die Zahl der Lastwagenfahrten im benachbarten Österreich gleichzeitig um über 500'000 gestiegen. Der Umwegverkehr über den Brenner hat zugenommen, was allerdings nicht das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik sein kann.

Schienenseitig hat der internationale Transitgüterverkehr leicht zugelegt, wobei vor allem im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) eine dem Wirtschaftswachstum und den logistischen Fortschritten entsprechende Zunahme konstatiert werden kann. Indessen wurde bisher kein Kilogramm von der Strasse auf die Schiene verlagert, wie das Volk dies mit dem Alpenschutzartikel gefordert hat. Hier zeigt sich, dass eine flächendeckend erhobene LSVA das falsche Instrument ist, um den Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene zu verlagern. Gerade der internationale Transitverkehr durch die Schweizer Alpen hat von 50 auf 56 Prozent zugenommen. Dagegen wird mit der LSVA vor allem der Binnenverkehr, Import- und Exportverkehr zur Kasse gebeten: Rund 75 Prozent der 1,48 Milliarden LSVA pro Jahr werden von Schweizerinnen und Schweizern bezahlt! 80'000 Franken LSVA-Abgaben pro Lastwagen und Jahr sind keine Seltenheit.

Kontakt:

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