16.12.2011 – 11:36 Uhr

Verlagerungspolitik: ASTAG fordert echte Ko-Modalität

Bern (ots) -

Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG fordert eine strikte Neuorientierung der gescheiterten Verlagerungspolitik. Mit der «Subventionitis» zugunsten der Bahnen und den staatlichen Restriktionen gegen den Strassentransport muss es ein Ende haben. Stattdessen sollten Bundesrat und Parlament endlich den Mut aufbringen, ein realistisches Verlagerungsziel festzulegen und eine praxistaugliche Kooperation von Strasse und Schiene zu fördern. Der Verlagerungsbericht des Bundesrats könnte dazu als Startschuss dienen.

Die Verlagerungspolitik ist bisher weitgehend ein Misserfolg. «Würden die verladende Wirtschaft und das Transportgewerbe nicht derart effektiv arbeiten und je nach Bedarf Bahn oder Strassentransport einsetzen, so müssten wir heute von einer einzigen Katastrophe sprechen», resümiert ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz. Sämtliche Ziele wurden klar verfehlt. Dies hat erfreulicherweise nun auch der Bundesrat in seinem neuesten «Verlagerungsbericht» festgestellt. Namentlich hat sich der Marktanteil der Schiene in den letzten Jahren nicht erhöht. Trotz staatlichen Zwangsmassnahmen, die den Strassentransport einseitig und massiv verteuerten, sind die Bahnen in den meisten Fällen nicht konkurrenzfähig. «Dass die Bilanz beim Verlagerungsziel nicht schlimmer ausfällt, ist vor allem auf die Erhöhung der Gewichtslimiten von 28 auf 40 Tonnen zurückzuführen», so Amstutz. Fazit: Die Verlagerungspolitik der Schweiz ist definitiv gescheitert.

Gegen grassierende «Subventionitis»

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG fordert deshalb einen strikten und raschen Paradigmenwechsel weg von staatlichen Restriktionen zulasten des Strassentransports hin zu einer echten Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Moderne Logistik hängt primär von den Bedürfnissen von Wirtschaft und Konsumenten ab. Entscheidend sind Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität und Planbarkeit - Qualitätsmerkmale, denen der unentbehrliche Strassentransport am besten genügt. Es geht deshalb nicht an, das Angebot mit Zwangsmassnahmen einseitig zu beeinflussen. «Damit dienen wir nicht den Bahnen oder der Umwelt, sondern schaden nur der Schweiz», ist Amstutz überzeugt. Vor allem die grassierende «Subventionitis» zugunsten der Bahnen, die immer groteskere Ausmasse annimmt (Stichwort: Verlagerung im Binnenverkehr, Regionalverkehr), muss so rasch wie möglich zurückgebunden werden: «Wer heute meint, die Verlagerung mit Milliarden von Franken steuern zu können, verweigert sich schlichtweg der Realität», stellt Amstutz klar: «Statt Zwang und Subventionen braucht es Ko-Modalität; alles andere sind untaugliche planwirtschaftliche Konzepte aus der Zeit vor dem Mauerfall!»

Deshalb müssen Bundesrat und Parlament jetzt endlich den Mut aufbringen, ein vernünftiges Verlagerungsziel zu definieren. Die bisherige Vorgabe von höchstens noch 650'000 Lkw-Fahrten auf Gesetzesstufe ist eine reine Phantasiezahl. Es braucht stattdessen einen Wert, der sich stärker an der tatsächlichen Nachfrage von Wirtschaft und Bevölkerung orientiert. Eine erste Chance dazu bietet sich mit dem «Verlagerungsbericht» des Bundesrats, mit dem sich das Parlament nächstes Jahr befassen wird.

Diese Anpassung rechtfertigt sich auch, weil der Strassentransport insgesamt in den vergangenen 15 Jahren massive Fortschritte zugunsten der Umwelt gemacht hat.

Ein Interview zum Thema mit ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz, das Sie gerne zitieren dürfen, finden Sie auch unter: www.astag.tv

Kontakt:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Michael Gehrken,
031 370 85 24

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/de/pm/100001880/100710224 abgerufen werden.