

15.02.2019 - 10:00 Uhr

25 Jahre Verlagerung: Mit praktischen Lösungen zum Erfolg - keine weiteren Zusatzbelastungen des Strassentransports

Bern (ots) -

Die Verlagerungspolitik der Schweiz, die auf dem Volksentscheid von 1994 zum Alpenschutzartikel beruht, wird 25 Jahre alt. Zu den erzielten Fortschritten hat der Strassentransport mit Geldern in Milliardenhöhe entscheidend beigetragen. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG setzt daher weiterhin auf die Zusammenarbeit aller Verkehrsträger. Mit zusätzlichen Belastungen und Schikanen des Strassentransports kann das Hauptproblem der fehlenden Schienenkapazitäten in Deutschland und Italien nicht gelöst werden.

Die Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 zum Alpenschutzartikel steht am Anfang der Schweizer Verlagerungspolitik. 25 Jahre später liegt der Wettbewerbsanteil der Schiene mit 71 Prozent so hoch wie nirgends sonst (F: 14.9 / A: 27.9 Prozent). Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG sieht die Verlagerungspolitik auf Schweizer Boden deshalb auf Kurs. «Die bisherigen Massnahmen in der Schweiz haben gewirkt», sagte Zentralpräsident Adrian Amstutz heute an einer Medienkonferenz in Bern.

Den entscheidenden Beitrag zu den erzielten Fortschritten hat der Strassentransport geleistet. Jährlich wiederkehrend werden rund 1,6 Mia. Franken (2016) aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA bezahlt. Dadurch kamen seit 2001 mehr als 25 Mia. Franken zusammen, zwei Drittel davon dienten der Finanzierung der Bahninfrastruktur (NEAT, FABI). Zudem investierte die Branche weitere Milliardenbeträge in geeignete Ladeeinheiten (Auflieger, Container, Wechselbehälter) sowie vor allem in die Modernisierung der Fahrzeugflotten, wie Hans-Peter Dreier, Transportunternehmer aus Suhr, anhand seines eigenen Engagements im Kombinierten Verkehr auf Strasse und Schiene ausführte. Die Schadstoffemissionen sanken dadurch auf nahezu Null, ebenso nimmt der spezifische CO₂-Ausstoss pro LKW laufend ab. «Es ist der Strassentransport, der die Verlagerung umsetzt», betonte ASTAG-Direktor Reto Jaussi. «Die ständige Polemik der sogenannten 'Alpenschützer' bringt hingegen rein gar nichts!»

Notwendiger Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken im Ausland

Die ASTAG bekennt sich weiterhin klar zum Volkswillen von 1994. Allerdings gilt der Verfassungsauftrag ausschliesslich für den «alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze». Der Import und Export sowie der Binnenverkehr innerhalb der Schweiz sind nicht erwähnt. Hier setzt die ASTAG auf eine möglichst enge, gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger (Ko-Modalität), d.h. von Strasse, Schiene, Wasser und Luft. Das Ziel muss sein, die zeitgerechte Versorgung und Entsorgung im ganzen Land tagtäglich zu gewährleisten und die Bedürfnisse von Wirtschaft und Konsumenten («just in time») bestmöglich zu befriedigen.

Die ASTAG unterstützt deshalb die bisherige Verlagerungspolitik des Bundesrats. Es gilt, das Modernisierungspotential der Schiene besser zu nutzen (vgl. Kasten). Abgelehnt, weil ohne jeden Nutzen, werden hingegen neue Zusatzbelastungen des Strassentransports wie etwa LSWA-Verteuerungen, Dosiersysteme oder eine Alpentransitbörse.

Stattdessen müssen die NEAT-Zulaufstrecken in Italien und vor allem in Deutschland endlich wie versprochen realisiert werden. Die Schweiz hat ihre Verpflichtungen mit dem Bau der NEAT erfüllt. Jetzt sind die Nachbarländer, die mit ihren Ausbauten massiv in Verzug sind, an der Reihe. «Der Bundesrat muss verstärkt Druck ausüben», sagte Adrian Amstutz: «Nur so kann die Verlagerung des Transitverkehrs vorwärts kommen!»

Die Position der ASTAG im Detail:

1. Die Verlagerungspolitik muss weiterhin auf den «alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze» beschränkt bleiben. Der Import, Export und Binnenverkehr sind im Volksauftrag gemäss Alpenschutzartikel 84 der Bundesverfassung nicht enthalten.
2. Die NEAT-Zulaufstrecken in Italien und vor allem Deutschland müssen endlich wie versprochen realisiert werden. In den Staatsverträgen von 1996 wurde der 31. Dezember 2020 genannt.
3. In der Schweiz braucht es genügend Terminal-Kapazitäten. Es nützt nichts, wenn Züge von den Nordsee-Häfen in die Schweiz verkehren, jedoch der Güterumschlag nicht möglich ist.
4. Der Güterverkehr braucht mehr Platz auf dem Schienennetz. Es müssen genügend sogenannte «Slots» in der nötigen Qualität frei sein - wenn nötig auch zulasten des Personenverkehrs.
5. Innerhalb des SBB Konzerns braucht es mehr Bewegungsfreiheit für SBB Cargo als grösste Güterbahn. Nur so können die Chancen des freien Wettbewerbs genutzt werden.
6. Die Produktivitätsvorteile der NEAT-Bauten sind konsequent zu

nutzen. Erst mit dem 4-Meter-Korridor und dem Ceneri-Basistunnel kann das Potential in der Schweiz voll ausgeschöpft werden.

7. Die ASTAG akzeptiert keine Zusatzbelastungen des Strassentransports, die letztlich von den Konsumentinnen und Konsumenten getragen werden müssen. Darunter gehören Verteuerungen der LSVA, Dosiersysteme und sektorale Fahrverbote, ein Alleingang der Schweiz bei CO₂-Abgaben/Grenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge. Abgelehnt wird auch eine Alpentransitbörse.

Kontakt:

André Kirchhofer
079 659 86 86

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001880/100824926> abgerufen werden.