



An die Medien:

30 Jahre Verlagerungspolitik: Weitere Fortschritte nur mit Ausbau der Bahninfrastruktur in Deutschland!

Die Schweizer Verlagerungspolitik funktioniert – wie der europaweit rekordhohe Marktanteil der Schiene beweist. Grundlage ist eine enge Zusammenarbeit der gesamten Logistikbranche. Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG erachtet weitere Fortschritte als möglich. Jedoch braucht es dazu dringend Ausbauten der Bahninfrastruktur in Deutschland.

Die Bestrebungen zur Verlagerung des Güterverkehrs zeigen Wirkung. 30 Jahre seit Annahme des Alpenschutzartikels (20. Februar 1994) werden 74 Prozent aller Güter im Transitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene durch die Schweiz befördert. Damit liegt der Marktanteil so hoch wie nirgends sonst in Europa. Grundlage und Voraussetzung dafür waren bzw. sind gemeinsame Anstrengungen der gesamten Logistikbranche. Dazu zählen eine enge Zusammenarbeit von Schiene und Strasse (Ko-Modalität), eine Optimierung der Transportketten sowie Automatisierung, Effizienzsteigerung und Innovation bei den beteiligten Akteuren.

Finanzierung durch den Strassentransport

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG erinnert zudem an das finanzielle Engagement des Strassentransportgewerbes via die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Bei einem kumulierten Total von 30 Mia. Franken seit 2001 – das sind mehr als die Gesamtkosten der NEAT – belaufen sich die Zahlungen der Fahrzeughalter mittlerweile auf 1,7 Mia. Franken pro Jahr; davon fliessen zwei Drittel in den Bahninfrastrukturfonds BIF. «Der Strassentransport trägt massgeblich zur Finanzierung von Schienenprojekten bei», bringt es ASTAG-Zentralpräsident Thierry Burkart auf den Punkt: «Kurz gesagt, unsere Mitglieder finanzieren die Verlagerungspolitik!»

Noch mehr Transitverkehr auf der Bahn ist nach Einschätzung der ASTAG durchaus möglich. Wie der Bundesrat im neuesten Verlagerungspolitik zu Recht deutlich festhält (S. 74), sind «Produktivität und Effizienz» im Schienengüterverkehr jedoch «ungenügend». Deshalb braucht es Massnahmen für mehr Qualität und Zuverlässigkeit. Besonders akut ist der Handlungsbedarf auf den sogenannten NEAT-Zulaufstrecken in Deutschland (Rheintal); hier müssen die vertraglich schon längst zugesicherten Kapazitätserweiterungen dringend vorgenommen werden. Keine weiteren Fortschritte sind hingegen durch LSVA-Erhöhungen einseitig zulasten des Schwerverkehrs zu erwarten – die bisherige Entwicklung hat gezeigt, dass die Qualität über die Verkehrsmittelwahl entscheidet, nicht primär die Kosten.

Weitere Informationen:
André Kirchhofer
079 659 86 86

Bern, 20. Februar 2024