

Medienmitteilung

Basel, 18. Oktober 2006

Cargo Forum Schweiz sieht Alpen transitbörse als Chance

Der Transitverkehr auf der Strasse belastet die bestehenden Strassen- und Zollinfrastrukturen derart, dass der Import-, der Export- und der Binnenverkehr massiv darunter leiden. Im Interesse der gesamten schweizerischen Wirtschaft befürwortet das Cargo Forum Schweiz eine Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene, um so die für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr benötigten Kapazitäten wieder frei zu bekommen. Aus diesem Grund sieht das Cargo Forum Schweiz die Alpen transitbörse als Chance. Als Rahmenbedingungen müssen dabei erfüllt sein: die EU-Kompatibilität in bezug auf Zeitpunkt der Einführung, Kontingent pro Alpenübergang, Schienensubventionspolitik, Schwerverkehrsabgabepolitik und die Binnenkompatibilität, d.h. separates Kontingent für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr.

Die Verlagerung eines angemessenen Teils des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene befürwortet das Cargo Forum Schweiz, denn einerseits besteht ein Verfassungsauftrag und andererseits leidet die schweizerische Wirtschaft durch die übermässige Inanspruchnahme der Strassen- und Zollinfrastruktur durch den Transitverkehr. Bis heute wurde versucht, die Verlagerung durch Belastung des Strassengüterverkehrs (LSVA) und durch Subvention des Schienegüterverkehrs voran zu bringen. Massnahmen also, welche vornehmlich die schweizerische Wirtschaft und der Schweizer Steuerzahler berappen mussten. Die Schweiz bezahlte und bezahlt somit Millionen für die Verlagerung des Transitverkehrs. Es darf so nicht weiter gehen.

Die Alpen transitbörse wäre eine Chance, um mit der Subventionierung des Transitverkehrs zu Lasten der Schweiz Schluss zu machen. Die Einführung einer Alpen transitbörse bedingt allerdings eine Anpassung des Landverkehrsabkommens und ein Abstimmen der Transitpolitik mit der EU. Nur wenn die EU ähnliche Kontingentierungsinstrumente, d.h. eine ähnliche Transitpolitik betreibt wie die Schweiz, kann Verlagerung europaweit stattfinden und können Umwegverkehre verhindert werden.

Das mengenmässige Verlagerungsziel sollte durch das Güterverkehrsverlagerungsgesetz nicht vordefiniert werden. Wichtig ist, dass das Mögliche sinnvoll verlagert wird und dass dem Bundesrat bei den Verhandlungen mit der EU ein Spielraum offen bleibt.

Zeitlich sollen das Verlagerungsziel und damit die Einführung der Alpen transitbörse nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels realisiert sein. Dies ergibt auch der Politik den zeitlichen Spielraum, die Alpen transitbörse mit der EU zu verhandeln.

Nach Einführung soll die Alpen transitbörse das einzige Verlagerungsinstrument sein. Für die Übergangszeit sind die in der Güterverkehrsvorlage vorgeschlagenen Varianten 1 + 2 diskussionswürdig. Die dort vorgeschlagenen Instrumente ermöglichen es der Wirtschaft, sich während der Übergangsphase auf die Kontingentierung einzustellen, zu planen, zu investieren und zu deinvestieren. Dank der geforderten Reduktion der Trassenpreise wird der Abgeltungsbedarf für beide Varianten tiefer liegen, womit mit weniger Mitteln mehr Verlagerung ermöglicht wird.

Für die Zeit nach der Einführung der Alpen transitbörse fordern wir auch beim alpenquerenden Verkehr eine Ablösung des gesamten Subventionssystems und der flankierenden Massnahmen durch ein gerechtes Trassenpreissystem, das die für den Güterverkehr heute weit überhöhten Trassenpreise zum Verschwinden bringt.

Insbesondere lehnen wir auch - bereits für die Zeit vor der Einführung der Alpentransitbörse - jegliche Förderung der RoLa ab. Die RoLa gehört zum System Strasse und verhindert damit die nachhaltige Verlagerung auf die Schiene. Daneben ist sie ineffizient (Tara), teuer und kapazitätsfressend.

Bereits heute muss die Bahnreform vorangetrieben werden:

- Die Trassenpreise für den Güterverkehr müssen reduziert werden - keine Benachteiligung mehr des Güterverkehrs
- Die Prioritätenregelung Personen versus Güterverkehr muss neu definiert werden
- Die erzielbaren Vorteile aus der Trennung von Infrastruktur und Betrieb muss überprüft werden unter der Vorgabe, dass der Betrieb privatwirtschaftlich organisiert (aber nicht unbedingt privatisiert) und von der Infrastruktur abgekoppelt ist.

Nur mit einer reformierten Bahn haben die Schweizer Bahnen Chancen, sich im internationalen Bahnmarkt, d.h. Wettbewerb zu behaupten.

Kontakt:

Geschäftsstelle des Cargo Forum Schweiz, Martin Oeschger, Tel. 061 2059812, Fax 061 2059801,
E-Mail: martin.oeschger@spedlogswiss.ch

Vollständige Stellungnahme: <http://www.spedlogswiss.com/freedoc/?id=10013150>