



Güterverkehr: Die Politik muss jetzt handeln

Fünf Verbände haben heute eine umfassende Auslegeordnung zum Thema Güterverkehr und Logistik präsentiert. Wie economiesuisse-Direktorin Monika Rühl vor den Medien betonte, sind leistungsfähige Güterverkehrsinfrastrukturen ein zentraler Standortfaktor für die gesamte Wirtschaft. Allerdings habe die Schweiz in den letzten Jahren laufend an Terrain verloren. Deshalb hat der Wirtschaftsdachverband gemeinsam mit dem Nutzfahrzeugverband ASTAG, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP, der IG Air Cargo und der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) sechs Konfliktfelder identifiziert, die einen effizienten und leistungsfähigen Güterverkehr behindern. Die daraus abgeleiteten Forderungen haben angesichts der Frankenkrise nochmals an Bedeutung gewonnen, wie ASTAG-Präsident Adrian Amstutz hervorstrich. «Die Politik muss jetzt handeln. Es reicht nicht mehr, weniger schlecht oder gleich gut zu sein wie die anderen – wir müssen besser sein.»

Als grösstes Konfliktfeld ortet die Wirtschaft die Kapazitätsengpässe, wie Peter Somaglia, Präsident der IG Air Cargo ausführte. Daneben kämpft der Güterverkehr vor allem mit dem zunehmenden Siedlungsdruck. Wohngebiete werden immer näher an Logistikinfrastrukturen herangebaut. Kommt es zu Konflikten, werden diese meistens zuungunsten des Güterverkehrs entschieden, erklärte SVSGeschäftsführer André Auderset. Weitere Herausforderungen liegen bei den ungleich langen Spiessen zwischen Schiene und Strasse, veralteten oder unnötigen Regulierungen und unbefriedigenden Finanzierungs- und

Preissystemen, wie Franz Steinegger (VAP) mit Praxisbeispielen untermauerte.

Flexiblere LSVA-Tarife und Nachtfahrverbote

Um eine hochstehende und effiziente Güterverkehrs- und Logistikinfrastruktur zu erhalten, präsentierten die Vertreter der fünf beteiligten Verbände heute in Bern zahlreiche konkrete Lösungsvorschläge.

- Kapazitätsengpässe müssen durch bauliche Massnahmen rasch behoben werden. Dazu zählen mehr Überholgeleise, eine rasche Umsetzung des 4-Meter-Korridors und eine Erweiterung der Containerumschlagskapazitäten durch den Bau eines effizienten und trimodalen Terminals am Logistikstandort Basel. Die Weiterentwicklungsmöglichkeit der Landesflughäfen muss gewährleistet sein und die bestehenden Betriebszeiten dürfen nicht weiter eingeschränkt werden.
- Bestehende Kapazitäten können dank ICT-Anwendungen und intelligenter Preissysteme besser ausgelastet werden. Die Wirtschaft unterstützt deshalb eine tageszeitabhängige Flexibilisierung der LSVA-Tarife.
- Auch das Trassenpreissystem muss überarbeitet und der Infrastrukturverschleiss stärker berücksichtigt werden. Fahrplanmässige Verspätungen wegen erzwungenen Halten gegenüber dem verspäteten Personenverkehr sollen durch ein Bonus-Malus-System abgegolten werde.
- Die heutigen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen in vielen Bereichen nicht mehr der Realität. So soll das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Binnen- und Import-/Exportverkehr flexibilisiert werden, um die verkehrsintensiven Pendlerverkehrszeiten zu entlasten: Lastwagenfahrten sollen ab 4 Uhr möglich sein, wie dies bis 1997 der Fall war (heute 5 Uhr). Zusätzlich ist zu prüfen, lärmarme Elektro-LKWs auf Kurzstrecken für die Belieferung der urbanen Zentren gänzlich vom Nachtfahrverbot auszunehmen. Der Verkehr soll durch die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für LKWs auf 90 Stundenkilometer (auf Autobahnen/ Autostrassen) verflüssigt und stärker mit dem Personenverkehr harmonisiert werden.

Schweiz braucht eine Gesamtschau Güterverkehr

Daneben ist auch die öffentliche Hand in der Verantwortung, um eine bessere Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und den Bedürfnissen des Güterverkehrs zu erzielen. In einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtschau Güterverkehr sollen Bund und Kantone ihre strategischen Ziele (und Massnahmen) für den Logistikstandort Schweiz formulieren. Um eine verkehrsträgerübergreifende Planung zu gewährleisten, ist auch die Organisation der heute drei Verkehrsämter auf Bundesebene zu überprüfen.

Leistungsfähige Infrastrukturen



Es ist eine gemeinsame Aufgabe von Staat und Wirtschaft, leistungsfähige Infrastrukturen bereitzustellen, die möglichst eigenwirtschaftlich betrieben werden.