

# Das Staatswesen als Leidwesen

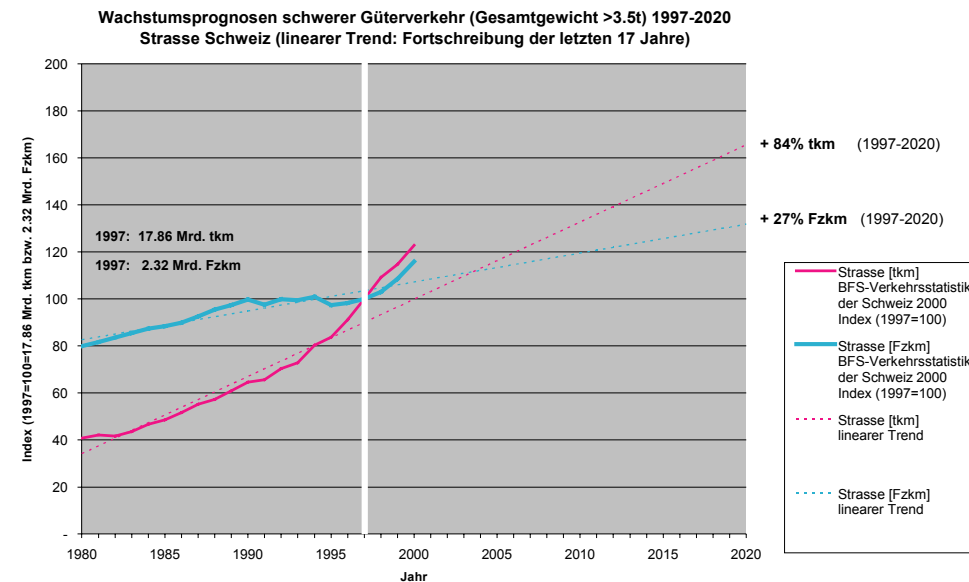
Die Transportwirtschaft und mit ihr der gesamte Logistiksektor dürfen sich rosiger Aussichten erfreuen. Die Wachstumsprognosen für diesen Wirtschaftszweig zeichnen für die Zukunft ein Bild, von dem andere nur träumen können. Insbesondere der Strassentransport wird noch lange mit dem Slogan «Ohne uns läuft nichts» auf seine Notwendigkeit aufmerksam machen können, ungeachtet politischen Wunschdenkens und ideologisch motivierter Anfeindungen. Text: Erwin Kartnaller

**B**ildhaft lässt sich das Transportwesen wohl am besten mit den Blutbahnen vergleichen, die das Herz (Wirtschaft) versorgen. Es hört das stärkste Herz auf zu schlagen, wenn es nicht mehr mit Blut versorgt wird. Damit ist eigentlich schon fast alles gesagt zur Bedeutung des Transportwesens, insbesondere zum Strassentransport, der Tag für Tag rund 80% des Warenstroms sicherstellt.

## Gewaltige Einflussfaktoren

Das stete Bevölkerungswachstum verspricht mehr Konsum und logischerweise auch eine gesteigerte Produktion in praktisch allen Sparten des Wirtschaftslebens. Das ist aber nur einer der Faktoren, die dem Transportwesen den Weg in die wirtschaftliche Zukunft weisen. Mit der Globalisierung sind viele Produktionsstandorte in Billigländer verlagert worden, weit weg von den umsatzstarken Märkten. Das verlängert nicht nur die Transportwege, sondern erhöht natürlich auch die Zahl der Transportbewegungen. Hinzu kommt, dass immer mehr Firmen die Lagerbewirtschaftung als zu teuer bewerten. Dies führt dazu, dass sie mehr und mehr auf Just-in-Time-Lieferungen angewiesen sind. Die Ware muss zeitgenau angeliefert werden, um die Produktion respektive die Versorgung aufrechterhalten zu können.

Damit aber haben wir ein hochsensibles Versorgungssystem, und zwar in allen erdenklichen Bereichen, gefördert. Erinnern Sie sich an die dreitägige Lastwagenblockade in Frankreich Anfang 2000? Nach weniger als einem Tag brach die Versorgung in den Lebensmittelläden mit Frischwaren zusammen, einen Tag später folgten die Tankstellen, am dritten Tag musste das Seat-Werk in Spanien seine Tore schliessen, weil kein Material für



Die Wachstumsprognosen für den strassenseitigen Güterverkehr gehen nach den Erhebungen des Bundesamtes für Raumplanung bis ins Jahr 2020 von einem Zuwachs von bis zu 84% aus.

die Produktion mehr vorhanden war. Das jüngste Beispiel, ebenso als Anschauungsmaterial wie gleichermaßen als Mahnmal geeignet: Anfang April 2016 haben die Belgier den Aufstand geprobt. Sie liessen ihre Lastwagen als Protest gegen die Strassenmaut stehen. Es dauerte keine 24 Stunden, und die ersten Auswirkungen machten sich bemerkbar: Die Lebensmittelregale in den Verkaufsgeschäften waren wie leergefegt (siehe Bild), wohl auch beschleunigt durch vorsorgliche Hamsterkäufe.

## Wohlstandsblind?

Dass die Politik sich der Bedeutung des Strassentransports durchaus bewusst ist und auch um deren Unverzichtbarkeit weiss, zeigt sich an einem anderen Beispiel. Nach der Osterweiterung der EU flossen Milliarden von Euro in die Subventionierung des Strassentransports in jene Länder, die einen gewaltigen Nachholbedarf hatten. Wirtschaftswachstum, das predigt jeder Ökonom, ist nur über funktionierende Warenströme herbeizuführen. Und jetzt wird es paradox:

Während im Osten mit Geldern aus dem Westen der Strassentransport gefördert wurde, wird er im Westen laufend geknebelt und mit immer neuen Abgaben verteuert und ausgebremst – und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Transporter zerstört. Da scheint jemand wider besseres Wissen zu agieren. Wohlstandsblind? – Weiter so, nicht mehr lange!

Auch dazu noch ein Beispiel: Ein bekannter Inhaber eines Sägewerks im Kanton Freiburg hat vorgerechnet, dass der Transport einer Ladung Holz von Kanada bis nach Basel billiger ist als hernach vom Rheinhafen an sein Firmendomizil in Bulle FR. Lassen sich daraus auch nur ansatzweise die von der Politik immer wieder hochgehaltene Wirtschaftsförderung und der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit ableiten?

## Zuwachs bis 87%

In seiner Analyse «Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU» kommt das Bundesamt für Raumplanung zum Schluss, dass

die Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer) im Güterverkehr auf der Strasse in der Schweiz bis 2020 zwischen 36% und 87% zunehmen werden. Noch höher fällt dieser Wert für die EU aus: «Beim Güterverkehr auf der Strasse steigt die Verkehrsnachfrage (tkm) in der EU von 1997 bis 2020 um 40% bis 117%.»

Unmissverständlich auch die Prognose des Verkehrsexperten Georg Bühler in seiner Analyse «Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr»: «In der Bundesverkehrsprognose wird für den Strassengüterfernverkehr in den kommenden Jahren ein höheres Wachstum als für den gesamten Güterverkehr vorausgesagt.» Der Wirtschaftsprofessor Reiner Eichenberger macht der Schweizer Verkehrspolitik einen Strich durch die Rechnung, wenn er behauptet: «Die Zukunft gehört der Strasse.» Die Bahn werde auf lange Sicht gegen die Strasse verlieren, da Autos im Vergleich immer effizienter würden.

## An der Realität vorbei?

Wenn ein anderer Verkehrsexper-

## LSVA

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) kostet für einen Lastwagen der Emissionsklasse Euro 5 aktuell 2,28 Rp./tkm. Dieser Rappenbetrag multipliziert sich in jedem Fall mit dem im Fahrzeugausweis eingetragenen zulässigen Gesamtgewicht, egal, ob das Fahrzeug leer oder voll ausgeladen unterwegs ist. Bei einem 40-Tonner entrichtet der Fahrzeugbetreiber also pro Kilometer 91,2 Rp. an LSVA. Was auf den Transitverkehr abzielt, wird zu drei Vierteln (LSVA-Einnahmen 2015 total: 1,457 Mrd. Fr.) von den Schweizern berappt. Im Schnitt liefert der Schweizer Transportunternehmer pro Lastwagen und Jahr 80'000 Fr. LSVA an den Staat ab. Diese Kosten müssen auf Wirtschaft und Konsument abgewälzt werden. Bei Transporten, die nur auf einem Weg ausgelastet werden können, verdoppelt sich die Abgabenlast pro Fuhre: 1,82 Fr. pro Kilometer sind dann fällig. Solche Transporte sind unvermeidbar, oder wer würde akzeptieren, dass beispielsweise ein Milchtransporter auf dem Rückweg Heizöl in den Tanks mitführt?

te vorrechnet, dass die Bahn ihre Kapazitäten verdoppeln müsste, um nur mal 5% der heute auf der Strasse transportierten Güter stemmen zu können, lässt sich das wahre Ausmass erkennen. Aus welcher Ecke die Proteste für den hierfür notwendigen Streckenausbau kommen dürften, lässt sich leicht errahnen. Tatsache ist auch, dass das Verladen auf die Bahn dermassen subventioniert wird, dass jeder Strassentransportler allein aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen alles Interesse daran hat, auf die Bahn zu bringen, was er nur kann. Heute aber, wo Warenlieferungen zeitnah und flexibel erfolgen müssen, hat die Bahn zwangsläufig das Nachsehen.

### Wachstum abfedern

Wenn die Schweizer Verkehrspolitik also vehement auf die Verlagerung hinarbeitet, und dies zum Teil mit Mitteln, die einer freien Marktwirtschaft nicht würdig sind,

kann sie bestenfalls das Wachstum im Güterverkehr auf der Strasse etwas abfedern. 650'000 alpenquerende Fahrten über den Gotthard waren als Ziel definiert. In seinem Verlagerungsbericht hat sich der Bund davon schon längst verabschiedet. Und daran ist nicht allein das Wachstum im Güterverkehr schuld. Nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels zeigte der damalige BLS-Direktor an einem Verkehrskongress auf, dass die Menge der auf der Schiene beförderten Güter in Tonnen zwar zugenommen habe, prozentual aber habe sie abgenommen. Zurückzuführen ist dies auf den Primärauftrag der Bahn, den Personentransport. Dieser sei jetzt, da das Wallis in kürzester Zeit erreichbar sei, sprunghaft angestiegen. Die Demografie trägt das Ihre dazu bei. Immer mehr ältere, aktive Leute nutzen dieses Angebot. Nicht nur zur Freude des Walliser Tourismusdirektors, weil die Tagestouris-



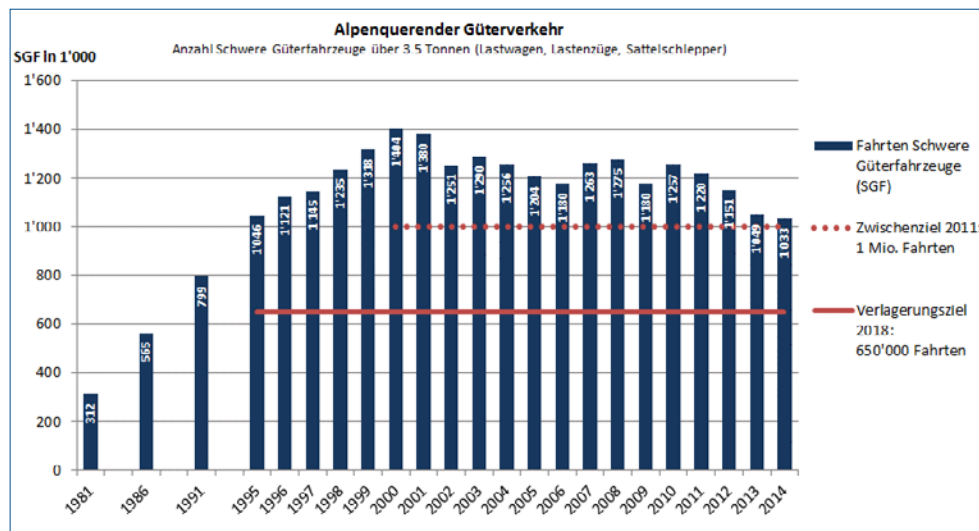
5. April 2016: Die belgischen Strassentransporteure streiken. Wenige Stunden später präsentiert sich in einer Lidl-Filiale dieses Bild...

ten die Übernachtungszahlen in den Keller sausen lassen. Und weil dem Tessin als Reiseziel eher noch mehr Attraktivität zugestehen ist, dürfte den Gotthard-Basistunnel das gleiche Schicksal ereilen. Es muss am Rande erwähnt sein, dass die Bahn auf vielen Strecken auch im Personentransport an ihre Grenzen stösst. Wo sind da noch die Zeitfenster für den Gütertransport? Man ist folglich gut beraten, die Verlagerungspolitik nicht «eingleisig» voranzutreiben. Wer die Schiene gegen die Strasse ausspielt, wird über kurz oder lang von der Realität eingeholt werden.

### Die Stunde der leichten Nutzfahrzeuge

Wenn vom Wachstum des Strassengüterverkehrs die Rede ist, dürfen die leichten Nutzfahrzeuge keinesfalls ausser Acht gelassen werden. Schon bei Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sagte man ihnen eine goldige Zukunft voraus, weil sie (bis 3,5 t GG) von der LSVA befreit sind und auch keinem Nachfahrverbot unterstehen. Zwar sind die Zulassungszahlen seit 2001 nicht explodiert, wie manch einer voraussagte, aber ein kontinuierliches Wachstum als direkte Auswirkung lässt sich nicht leugnen. Mit E-Commerce, dem Warenkorb übers Internet, wird ihre Transportleistung allemal zunehmen. Wachstumsraten im zweistelligen Bereich werden von allen Seiten prognostiziert, was realistisch scheint. Der 40-Tonner jedenfalls wird nicht in die Wohnquartiere fahren, um Päckchen abzuliefern.

Ja, und dann bleiben noch all die Gewerbetreibenden: Sanitäre, Kaminfeger, Elektriker, Maler, Gärtner etc. etc. werden auch weiterhin nicht per Bahn zu Ihnen nach Hause kommen, um ihre Arbeiten zu verrichten. ■



Der Bund gibt inzwischen selber zu, dass die Zahl von 650'000 alpenquerenden Fahrten wohl kaum jemals zu erreichen sein wird.