

Einmaleins für Fortgeschrittene

Am «1. iTR-Unternehmerforum» disputierten Experten über das Für und Wider staatlicher Lenkungsabgaben.

VON WILF SEIFERT

Schiene, Schiene, Schiene! Manchmal mag der Schweizer Transportunternehmer und Nationalrat Ulrich Giezendanner die Heil verheissende Litanei nicht mehr hören. Gleiches gilt, naturgemäss, für die überstrapazierte Wunderformel namens Güterverlagerung; dies umso mehr, als Ambition und Realität zwei Paar Schuhe sind.

Staatliche Lenkungsmaßnahmen à la Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Nachtfahrverbot und Bahnsubventionen hin oder her: Die für den Zeitraum 2003 bis 2007 zu Gunsten der Schiene aufoktroierte Halbierung der Transitfahrten auf 650 000 ist von seiner Warte schon wegen Netzüberlastung utopisch.

«Um die Fracht jener 650 000 von der Strasse verbannten Trucks auf die Bahn zu hieven, müssten jährlich 32 500 Extrazüge mit je 20

Waggons eingesetzt werden», rechnete Giezendanner am «1. iTR-Unternehmerforum» vor. Dazu hatte die «inufa Transport Rundschau» Ende September ins Zürcher World Trade Center geladen.

Utopisches Verlagerungsziel

Die gut 100 Teilnehmer zählende, von Chefredaktor Erwin Kartnaller moderierte Veranstaltung stand unter dem provokanten Motto «Lenkungsabgaben... in den finanziellen Ruin? Wege aus der Sackgasse». Dass die Verkehrspolitik in eine solche hineingestolpert ist, attestierte Giezendanners Einmaleins für Fortgeschrittene.

Gesetzt den Fall, mathematisierte er, die 32 500 Extrazüge verkehrten an jährlich 300 Tagen, so liefe das auf 108 Züge je Tag/Nacht-Zyklus oder 4,5 pro Stunde hinaus. Ergo müsste alle 13 Minuten ein Zusatzzug durchs Land rollen – eingedenk des Limits elektronischer Schienenleitsysteme von 5,5 Zügen je

Stunde ein Unding. Um sein Zahlenfeuerwerk auch punkto involvierte Transportmengen mit Substanz zu unterfüttern, stellte Giezendanner die rhetorische Frage «Was bedeuten fünf Prozent Verlagerung?», um sie flugs mit «50 Prozent mehr Bahngüterverkehr!» zu klären. Dabei legte er jährlich 34 Millionen Tonnen Schienen- und 326 Millionen Tonnen Strassenfracht zugrunde.

Schläge man diese fünf Prozent der Bahn zu, so stiege deren Jahresvolumen um 16 Millionen auf 50 Millionen Tonnen. «Wie das alles, zumal schon heutzutage der Einsatz von Extrazügen unmöglich ist, laut (SBB-Chef) Benedikt Weibel funktionieren soll, bleibt sein Geheimnis», bekräftigte er seine eherne These vom «utopischen Verlagerungsziel».

Für Bahngüter die Strassen-transporteure

Wer geglaubt hatte, Giezendanner liesse es dabei bewenden, sah sich getäuscht. Denn er setzte noch einen drauf: Da die Bahn minus Subventionen unrentabel wäre, müsse der Wagenladungsverkehr privatisiert, von den Verladern übernommen werden, insistierte er und stellte «schon nach drei Jahren schwarze Zahlen» in Aussicht.

Bei der Gelegenheit brach er eine Lanze für das progressiv gehandikapte Güterverkehrsgewerbe. Beispiel Überlastung des Strassennetzes: Zwischen 1998 und 2002 hätten sich die Staustunden von 5640 auf 11 563 mehr als verdoppelt, wobei die Probleme im Ost/West-jenen des Transitverkehrs um nichts nachstünden.

Apropos Engpässe: Selbst Ballungen auf verkehrsgeplagten Strecken wie der Gotthardachse seien «nichts gegen viele Bahnabschnitte». Sogar eine Verdoppelung der LSVA würde die Misere nicht kurieren. Reizwort Klimarappen: Dieser habe null mit dem Klima zu tun; notabene stelle auch die Bahn ein Gesundheitsrisiko dar.

Kontrovers, aber lösungsorientiert

Heike Findeis, Geschäftsführerin der Springer SBM Schweiz AG,

Versöhnlicher Brückenschlag: Der UKV verschweigt.



dem Mutterhaus der «*inufa* Transport Rundschau», hatte sich bei ihrer Begrüssung der Forumsgäste spontan als «Liebhaberin der Brummis mit ihrer speziellen Faszination» geoutet, ohne damit den «Ernst unseres Themas» unterlaufen zu wollen, relativierte sie.

Seriosität lag, mit Blick auf die neue Veranstaltungsreihe, auch Kartnaller am Herzen: Das Unternehmerforum solle eine «Branchenplattform mit hochkalibrigen Referenten zur kontroversen, ausgewogenen und lösungsorientierten Erörterung jener Themen werden, die Insidern auf den Nägeln brennen», skizzierte er den Plan.

Auf einen profilierten Redner, Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung in Frankfurt am Main, mussten die Veranstalter wegen eines Todesfalls in seinem engsten Familienkreis verzichten. Trotzdem liess das restliche Referententrio kein Vakuum entstehen.

LSVA: Im Kern eine Kausalabgabe

Neben Giezendanner waren es Dr. Christian Küng, Vizedirektor und GL-Mitglied des Bundesamts für Raumentwicklung, sowie Stephan Junker, Partner der auf Personal- und Firmenberatung spezialisierten Solidways Group. Küng fokussierte, ohne sich zum «Sprachrohr des Bundes» stempeln zu lassen, auf Lenkungsabgaben.

Deren Mechanismen demonstrierte er am Beispiel der künstlichen Verteuerung bleihaltigen Benzins mit dem Ziel, den Absatz seines bleifreien Pendants, das mit dem zusätzlich eingenommenen Geld verbilligt wurde, zu fördern. Bleihaltiger Sprit sei kaum noch getankt worden und bleifreier zur Norm avanciert, resümierte er.

«Weil Sie hier die Transportbranche repräsentieren, erwarten Sie sicher, dass ich auch auf die LSVA eingehe», schwante Küng. Diese funktioniere partiell ähnlich. Allerdings differenziere sie nicht nur hinsichtlich Schadstoffemissionen, «die nach unseren Hochrechnungen bis 2007 um sechs bis acht Prozent zurückgehen werden».

Vielmehr strebe die eidgenössische Maut gleichzeitig eine Reduktion der Leerfahrten und, über grössere Distanzen, den stärkeren Transfer von Strassengütern auf die Schiene an. Die drei Faktoren zeigten zwar, dass die LSVA Elemente einer Lenkungsabgabe habe; im Kern aber sei sie eine Kausalabgabe, präzisierte er.

Im Klartext: Laut Auftrag von Verfassung und Gesetz soll der Schwerverkehr die selbst verursachten Kosten decken. Diese erstrecken sich von Infrastruktur über externe Kosten in Bezug auf Lärm-, Gesundheits-, Klima-, Natur-, Landschafts-, Wald-, Ernte- und Gebäudeschäden bis zu Unfällen – fürwahr ein happiges Kausalpaket.

Schliessung kleinerer Betriebe beschleunigt

Küng wies nach, dass in jüngeren Jahren die produzierten Tonnenkilometer bei geringeren Fahrzeugkilometern zunahm. Dazu trügen die erhöhten Tonnenlimiten (seit 2001: 34 t, nunmehr: 40 t) bei. Parallel sei – Stichwort: Modalsplit – «neuerdings wieder» die LW-Zahl an den Alpenübergängen zu Gunsten der Bahn geschrumpft.

Die zentrale Frage, ob Lenkungsabgaben im finanziellen Ruin mündeten, parierte er so: «Die LSVA hat sich eindeutig auf das Transportgewerbe ausgewirkt.» Sie habe Strukturbereinigungen – O-Ton Giezendanner: «Vorsicht mit diesem Modewort» – in Gang gesetzt und Fusionen oder Schliessungen kleinerer Betriebe beschleunigt.

Verunsicherten Seelen spendete Küng mit dem Statement Trost, dass der allgemeine Trend, «wie überhaupt im Zeitalter der Globalisierung, in Richtung grössere Unternehmen» weise. Der Vorteil: Diese könnten ihre Flotten gezielter auf wechselnde Marktbedürfnisse abstimmen und so von flexibilisiertem Handling profitieren.

Fazit: Lenkungsabgaben führten nicht in den Ruin. Sie seien ein volkswirtschaftlicher Gewinn und steigerten, siehe LSVA, die betriebswirtschaftliche Effizienz. Als Beweis dafür, dass auch die Umwelt dankt, zitierte er Bruno Plan-



Ulrich Giezendanner: «Wie das funktionieren soll, bleibt sein Geheimnis.»



Dr. Christian Küng: «Staatliche Lenkungsabgaben führen nicht in den Ruin.»

zer. Der pflege zu sagen: «Meine Lastwagen stossen demnächst sauberere Luft aus als sie ansaugen.»

Ein Nein jetzt kann ein Ja in der Zukunft sein

«Kaufmännische und finanzielle Führung des Unternehmens» thematisierte Junker, mit Ralph Meyer Koautor des gleichnamigen, als «Lehrmittel zur Vorbereitung auf



die Prüfung zur fachlichen Eignung als Strassentransportunternehmer im Personen- und Güterverkehr» konzipierten Fachbuchs. Beide sind profunde Sachkenner.

Sein Referat lehnte sich eng an das 160-seitige Werk im A4-Format, das wegen seiner Strukturierung auch ein praktisches Nachschlagewerk für KMU abgibt. Deren Kernziel müsse es sein, die richtige Dienstleistung dem richtigen Kunden zum richtigen Zeitpunkt und richtigen Preis in der richtigen Menge anzubieten, appellierte er.

Junker schlug einen weiten Bogen, von der Geschäftsidee bis zur Umsetzung. Dabei ging er streiflichtartig auf Aspekte wie gesetzliche Grundlagen, Unternehmen und Märkte, Rechtsformen, Fahrzeugevaluation, Mitarbeitende/Organisa-

Stephan Junker: «Geben Sie Ihrem Betrieb ein unverwechselbares Image.»

tion, Versicherungen, Finanzierung, Businesspläne, Rechnungswesen und Kalkulation ein.

Seine Präsentation kumulierte in den Empfehlungen, Dienstleistungen prinzipiell auf Kundenbedürfnisse auszurichten, Marktnischen aufzuspüren, keine Transporte, sondern damit kombinierte Logistiklösungen zu offerieren, alle Angebote auf die eigenen Stärken zu stützen und etwaige Zusatz- oder Nebenservices anzudienen.

Junker gab den Teilnehmern vier weitere Tipps auf den Weg: «Veranschaffen Sie Ihrem Betrieb ein unverwechselbares Image. Spielen Sie in der richtigen Liga. Überraschen Sie Ihre Kunden mit unkonventionellen Lösungen. Pflegen Sie Kundenkontakte, denn merke: Ein jetziges Nein kann sich in ein künftiges Ja verwandeln.» ■