

Positionspapier vom 7. Mai 2020

Der Güterverkehr zeigt Stärke in der Krise – und braucht mehr Priorität danach

Die Güterbahnen haben gemeinsam mit ihren Partnern der multimodalen Logistikketten in der Coronakrise ihre Rolle als sicherer und zuverlässiger Verkehrsträger unter Beweis gestellt. Die multimodalen Logistikpartner agierten äusserst flexibel und stellten ausreichend Kapazitäten für Mehrverkehre zum Beispiel bei Paketen und für den Bedarf des Detailhandels sicher, während andere Volumina zurückgingen. Die Güterbahnen ihrerseits entfalteten ihre volle Leistungsfähigkeit. Die notwendigen Trassen standen aufgrund des reduzierten Angebotes für den Personenverkehr und der Einstellung von 270 Baustellen für den Güterverkehr zur Verfügung.

Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

Der Güterverkehr bietet Sicherheit im Transport über die Landesgrenzen hinaus. Die Schliessung der Grenzen wegen Corona beeinträchtigte den Schienengüterverkehr deutlich weniger als den Strassenverkehr. Denn Lokführer können an den Landesgrenzen wechseln und die Fracht fährt trotzdem weiter. Mit gutem Grund warb Sigrid Nikutta, Güterverkehrschefin der Deutschen Bahn, angesichts der angespannten Liefersituation bei Alltagsprodukten für mehr Transporte auf der Schiene: «Wir fahren problemlos über die Grenzen und haben keine Stausituation wie die Lastwagen vor der polnischen Grenze.»

Auf der Schiene befördern Züge grosse Mengen an Gütern mit wenig Aufwand. Während unter gewöhnlichen Umständen vorwiegend eine gute Umweltbilanz und ein wohlklingender Nachhaltigkeitsbericht zählen, kam es während der Coronakrise auf den geringeren Personaleinsatz der Bahnen an. Beim Thema Nachhaltigkeit macht es den Güterbahnen so schnell kein Transportträger gleich: Ein Güterzug ersetzt 30 bis 50 LKW-Fahrten, ein Triebfahrzeugführer 30 bis 50 LKW-Fahrer.

Güterbahnverkehr in der Post-Corona-Zeit stärken

Die Coronakrise hat gezeigt: Der Güterverkehr funktioniert auch in schwierigen Zeiten. Deshalb fordert der VAP für die Post-Corona-Wirtschaft Folgendes:

> Multimodale Logistikketten stärken

Die Güterbahnen sind nicht nur nachhaltige Exoten, sondern bestechen durch höchste Zuverlässigkeit, Flexibilität und Leistungsfähigkeit. Dieses Momentum gilt es gerade in der Phase der Rückkehr zu einer neuen Normalität der Wirtschaft zu nutzen. Entsprechend müssen die politischen Entscheidungsträger Trassen für den Bahngüterverkehr verfügbar machen, zum Beispiel durch eine Flexibilisierung des Fahrplanes des Personenverkehrs. Nach der Coronakrise sollten Bundesrat und Parlament das Ziel der CO₂-Reduktion durch eine Stärkung der Schiene im Binnenverkehr gezielter verfolgen (vgl. Motion «Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses» von Ständerat Josef Dittli vom 4. Mai 2020).

> Güterbahnsystem neu denken

Die Schweiz braucht innovative multimodale Beförderungskonzepte. Dazu gehören Investitionen in Innovationen, Automatisierung und Digitalisierung des Betriebs und insbesondere der Bedienung der letzten Meile in Anschlussgleisen und Terminals. Das setzt erhebliche finanzielle Mittel und ein koordiniertes Vorgehen aller Akteure voraus, das die öffentliche Hand in der Schweiz und im Austausch mit Europa auf Basis eines breit abgestützten Umsetzungs- und Finanzierungskonzepts sicherstellt.

> Vorschriftenschungel lichten

Der rechtliche Rahmen für einen sicheren und interoperablen Bahnbetrieb ist in der Schweiz und in Europa historisch gewachsen und entwickelt sich kaum weiter. Es ist ein guter Zeitpunkt, dieses Regelwerk auf Notwendigkeit und Praxisrelevanz kritisch zu hinterfragen und sich dabei an den Risiken zu orientieren. Ein gezielter Abbau der Vorschriften und Richtlinien stärken die Eigeninitiative sowie Eigenverantwortung der Akteure und reduzieren nutzlosen administrativen Aufwand.

> Trassenpreise attraktiv halten

Die Güterbahnen als Träger einer multimodalen Versorgung werden heute mit Fehlallokationen belastet. Sie finanzieren Standards des Personenverkehrs wie Hochgeschwindigkeit, Komfort oder Haltesignale mit, die sie nicht brauchen. Bundesrat und Räte sollten bei den Trassenpreisen nach der Coronakrise zu einem verursachergerechten Preisgestaltungs- und Anreizsystem wechseln. Zwar existiert nur im Transitverkehr ein Verfassungsauftrag zur Verlagerung. Doch ist auch die Reduktion des CO₂-Ausstosses gesetzlich verbrieft. Diesem doppelten Auftrag müssen Legislative und Exekutive mit einer nutzungsorientierten Trassenpreisgestaltung gerecht werden.

> Produktivität der Güterbahnen steigern

Der dichte Fahrplan des Personenverkehrs und die rege Baustellenaktivität führen zu erheblichen Effizienzeinbussen des Güterbahnverkehrs. Dieser braucht mehr Priorität auf dem Taktfahrplan ausserhalb der Stosszeiten des Personenverkehrs. Dieser muss überdacht werden – auch mit Blick auf den Einsatz von Steuergeldern für schlecht ausgelastete Regionalzüge in Randzeiten.

> Güterbahnverkehr ermöglichen

Aktuell werden die Baustellen nach dem letzten Personenzug geöffnet und erst vor dem ersten Personenzug am Morgen wieder geschlossen. In dieser Zeit können die Güterzüge nicht fahren und die Verlader als Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen sich selber um Alternativen kümmern. Solche Mechanismen resultieren aus einer mangelnden Marktorientierung. Für einen starken Güterbahnverkehr braucht es eine Baustellenplanung, die neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen auch (Gross-)Kunden involviert. Zudem müssen Alternativen wie zum Beispiel die Berglinie am Lötschberg, weniger Personenzüge in Nichtstosszeiten und Ersatzverkehr in Bussen geschaffen werden. Und schliesslich sind allfällige Mehrkosten der betroffenen Verlader zu entschädigen.

Kontakt

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP
Tel. 079 544 58 78
furrer@cargorail.ch