

Zukunft Schienengüterverkehr in der Fläche

Prolog: Bundesrat erwägt langfristige finanzielle Unterstützung

Gemäss dem Bericht «Zukünftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche»¹ vom 30. März 2022 will der Bundesrat den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) in Zukunft aufrechterhalten und schliesst eine langfristige finanzielle Unterstützung nicht aus. Nach der Definition des Bundesamtes für Verkehr (BAV) umfasst der Schienengüterverkehr in der Fläche den Verkehr von Wagengruppen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) und in konventionellen Bahngüterwagen, die für den Hauptlauf gebündelt werden.

Die Verwaltungsräte der SBB AG und der SBB Cargo AG schätzen in ihrem Finanzbericht 2021² eine Subventionierung ihres Schienengüterangebots als nötig und wahrscheinlich ein. Bundesrat und Bundesbetriebe sind also offenbar einig darüber, dass eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Fläche nötig ist. Allerdings stützen sie sich zur Beurteilung von Volumen und Finanzierbarkeit einzig auf Angaben von SBB Cargo ab. Die restlichen, mehrheitlich privatwirtschaftlich organisierten Güterbahnen bleiben in dieser Betrachtung aussen vor. Unserer Ansicht nach braucht es hier dringend eine neue Sichtweise.

Neue Perspektive einnehmen

Der Schienengüterverkehr in der Fläche wird von SBB Cargo seit der Bahnreform I von 1999 im Monopol betrieben – wenig erfolgreich, wie eine Bilanz 25 Jahre nach dem Parlamentsentscheid zeigt. Das muss sich ändern: Die schweizweit aktiven Güterbahnen und ihre Kunden können mit vereinten Kräften und unter der Führung der Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr (IGWLV)³ den Schienengüterverkehr in der Schweiz neu konzipieren.

Allerdings ist dazu ein Perspektivenwechsel in zweierlei Hinsicht notwendig: Erstens müssen die Akteure ihr Rollenverständnis neu definieren und ihre Prozesse überdenken. Zweitens braucht es einen neutralen Blick auf die finanzielle Situation. Denn weder die anvisierten technischen Fortschritte (Stichwort digitale automatische Kupplung DAK), noch die reine Innensicht von SBB Cargo können eine Neuordnung herbeiführen. Diese sollte denn auch im Mittelpunkt der aktuellen Zukunftsdiskussion stehen.

¹ «Zukünftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche», Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 21.3597 der KVF-S vom 10. Mai 2021. 1999 hat das Parlament mit der Bahnreform I der SBB Cargo AG das Monopol für den Betrieb des Schienengüterverkehrs in der Fläche übertragen. Dessen Verkehrsanteil am Schienengüterverkehr im Binnen-, Import- und Exportverkehr beträgt rund 60%. Die übrigen 40% verkehren zielrein in Ganzzügen über Anschlussgleise und Terminals.

² «SBB Finanzbericht 2021», Kapitel «Bewertungsunsicherheiten rund um die Coronapandemie und um das Geschäftsfeld Cargo Schweiz», S. 84

³ Die Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr (IGWLV) wurde 2018 gegründet. Sie vertritt die Interessen von VöV, SBB Cargo und VAP mit dem Auftrag, den Schienengüterverkehr in der Fläche zu modernisieren und effizienter zu gestalten, entsprechend Art. 3a des Gütertransportgesetzes. Präsident: Frank Furrer, Generalsekretär VAP, Vizepräsidentin: Désirée Baer, CEO SBB Cargo

Faktenbasiert entscheiden

Um den Finanzierungsbedarf des Schienengüterverkehrs in der Fläche zu beurteilen, braucht es als Grundlage zwingend eine Analyse der Wirtschaftlichkeit durch externe neutrale Sachverständige. Sollte der Schienengüterverkehr in der Fläche tatsächlich unrentabel sein, gilt es zu unterscheiden, ob dafür die Monopolstellung von SBB Cargo oder aber das System an sich verantwortlich ist. Die neutrale Drittpartei muss zudem prüfen, ob Eigenwirtschaftlichkeit, wie es das Gütertransportgesetz (GüTG) fordert⁴, derzeit überhaupt angestrebt wird. Erst bei Vorliegen einer detaillierten Ist-Analyse kann das Parlament über entsprechende Massnahmen befinden.

Finanzierung befristen

Erweist sich eine finanzielle Förderung zweifellos als angezeigt, so ist sie als befristete Finanzierung für eine fundamentale Neukonzeption zu betrachten – nicht als Dauersubventionierung. Eine zeitlich limitierte Anschubfinanzierung kann den Aufbau eines wettbewerbsorientierten Schienengüter-Verkehrssystems so lange unterstützen, bis dessen gleichzeitige Digitalisierung und Automatisierung und die Inbetriebnahme neuer Netzelemente aus dem Ausbauschnitt 2035 abgeschlossen sind. Eine dauerhafte Förderung hingegen würde die marktwirtschaftlichen Anreize für Wettbewerbsfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit des EWLTV aushebeln und eine Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz verunmöglichen.

Schienengüterverkehr zukunftsfähig gestalten

Der bundesrätliche Bericht liefert eine willkommene Gelegenheit, das Schweizer Schienengüter-Verkehrssystem mit seinem intermodalen Wettbewerb und systemübergreifenden Prozessen als Ganzes neu zu denken. Eine holistische Neukonzeption setzt nicht nur bei der (Anschub-)Finanzierung des EWLTV oder bei der DAK, sondern bei sämtlichen Prozessen, Anreizinstrumenten, Marktmechanismen und Schnittstellen der multimodalen Güterlogistik in der Schweiz an.

Ziel muss ein eigenwirtschaftliches, marktwirtschaftliches Schienengüter-Verkehrssystem sein, das auf der Basis von intramodalem Wettbewerb alle Güterbahnen diskriminierungsfrei einbezieht und den Verladern als zuverlässiger Partner zur Seite steht. In diesem Kontext muss eine allfällige Finanzierung nach dem bewährten Modell im Transitverkehr in erster Linie den Kunden aller Güterbahnen zugutekommen und erfolgsabhängige, wettbewerbsneutrale Anreize ohne jede Diskriminierung bieten. Nur so und nur mit gebündelten Kräften können sich Innovationen und Investitionen der privaten Wirtschaft in den Schienengüterverkehr entfalten. Und nur so lässt sich der Schienengüterverkehr in der Fläche zukunftsfähig gestalten.

Uitikon, 24. Juni 2022

Über den VAP Verband der verladenden Wirtschaft

Der VAP fördert den Schienengüterverkehr als Rückgrat multimodaler Logistikkösungen. Seit 1912 macht sich der VAP Verband der verladenden Wirtschaft für marktgerechte Rahmenbedingungen und für ein zugkräftiges Schweizer Güterbahnsystem stark.

Er repräsentiert rund 300 Unternehmen aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland, welche nebst anderen Verkehrsträgern auf die Bahn setzen. Sie betreiben gut 850 Anschlussgleise und Terminals sowie 45'000 private Güterwagen und Triebfahrzeuge.

⁴ «Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG)» Art. 2 Abs. 2