

„Anschluss-Bedienung rechtlich verselbstständigen“

Dr. Frank Furrer, Generalsekretär des schweizerischen Verladerverbandes VAP, zu Möglichkeiten, den schweizerischen Einzelwagenverkehr dauerhaft zu erhalten

Herr Furrer, der Bundesrat hat zwei Varianten für die Fortführung des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz in die Vernehmlassung geschickt: Eine sieht die Subvention der Zustellung und Abholung aus Anschlussgleisen vor, wofür 300 Mio. CHF innerhalb eines Vierjahreszeitraums erforderlich wären, die andere Variante sieht einen nicht näher spezifizierten Verladebonus vor, wobei der Einzelwagenverkehr weitgehend eingestellt würde. Die Regierung erwartet dadurch 650000 zusätzliche LKW-Fahrten pro Jahr. Ist da nicht von vornherein klar, zu welchem Ergebnis die Vernehmlassung führen wird?

Eigentlich ja. Auch unser Partnerverband für den Straßenverkehr, die ASTAG, will nicht auf einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Schweiz verzichten. Daraus sollte aber nicht gefolgert werden, dass der Weg für Dauersubventionen der SBB Cargo ohne maßgebliche Veränderungen am System geebnet ist.

Für den Verladerverband VAP haben beide Varianten Nachteile. Welchen Weg schlägt der VAP vor?

Die Vorlage bietet die einmalige Chance für eine fundamentale Neuorganisation des SGV: vom seit der Bahnreform 1999 bestehenden Monopol der SBB hin zu einer wettbewerbsfördernden Ausgestaltung des Netzwerks. Die rechtliche Verselbständigung der Bedienung der letzten Meile in eine unabhängige Gesellschaft zum Beispiel beseitigt Diskriminierungspotenzial und fördert Wettbewerb.

Es gilt gleichzeitig, Hürden und Versäumnisse aus der Vergangenheit zu korrigieren: Digitalisierung und Automatisierung eröffnen neue Möglichkeiten, aber erst in mehreren Jahren. Die Netzkapazitäten bleiben bis 2035/40 ungenügend bzw. die Trassenpreise übersetzt. Die Erreichbarkeit der Anschlussgleise ist trotz vorhandener Trassen in



Frank Furrer

Foto: VAP

den Bahnhöfen ungenügend. Der Systembruch Straße-Rhein-Schiene bleibt. Das verursacht Kosten. Hier können befristete Betriebsbeiträge und Investitionshilfen sowie die pauschale Erstattung der LSVA (Leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe des Straßen-güterverkehrs) helfen.

Im Alpentransit hat sich die Praxis bewährt, den Schienengüterverkehr aus der LSVA zu subventionieren. Wäre es nicht auch eine Möglichkeit, den innerschweizerischen LKW-Verkehr höher zu belasten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen auch im Binnenverkehr zu steigern?

Die verladende Wirtschaft setzt auf beide Verkehrsträger und auf Multimodalität und lehnt einseitige Benachteiligungen ab. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Straße durch die höhere Belastung produktiver wurde und die Schiene nicht mithalten konnte. Deshalb fordern wir vom VAP mehr intramodalen Wettbewerb, welcher Innovationsdruck zu Innovationen erzeugt.

Aus dem Erfolg des AlpTransit hingegen können wir viel lernen: Finanzielle Anreize zur Nutzung der Schiene, die mangelnde Infrastruktur ausgleichen, führten zu einem Wachstum des Bahnanteils im Transit. Mangelnde Infrastruktur, das waren über lange Zeit nicht verwirklichte Projekte wie Flachbahn durch die Alpen, 4-m-Korridor, Zulaufstrecken und ausländische Terminals. Dieses Erfolgsrezept sollte im SGV ebenfalls angewendet werden.

Der ehemalige SBB-Chef Benedikt Weibel sagte der NZZ im September 2021, die Bahn sei dort stark, wo sie große Massen auf einer großen Distanz befördert: im Transitverkehr etwa oder mit Ganzzügen. Aber für den Wagenladungsverkehr mit mehreren Rangiervorgängen sei die Zeit abgelaufen; das rechne sich nicht mehr. Ist es sinnvoll, einen Sterbenden mit Subventionen am Leben zu halten?

Rechnet er sich nicht? Es gibt bis dato keine auf Fakten und Zahlen basierte Ergebnisanalyse. Viele Aussagen basieren auf Mutmaßungen, Annahmen oder wollen einfach nur ablenken.

Die Verkehrspolitik hat den Personenverkehr über Jahre privilegiert. Die Marktöffnung fand einzig im KV-Ganzzug- und konventionellen Ganzzugverkehr statt, während der Netzwerkverkehr in ganz Europa im Monopol der Staatsbahnen – mit den bekannten Folgen – verblieb. Leider lassen die großen Player im Wagenladungsverkehr zu viele Fragen offen.

Wir sind überzeugt, dass nach Beseitigung der infrastrukturellen Altlasten ein eigenwirtschaftlicher SGV möglich ist. Zu diesen Altlasten gehören Kapazitätsmängel, hohe Trassenpreise und schlechte Erreichbarkeit der Güterverkehrsanlagen. Außerdem muss natürlich der SGV wettbewerbsorientiert ausgerichtet werden, Digitalisierung und Automatisierung müssen kommen, und schließlich bedarf es einer diskriminierungsfrei zugänglichen Daten- und Buchungsplattform im SGV. Bis dahin sind Anschubfinanzierung und befristete Finanzierung, z.B. der letzten Meile, zum Ausgleich legitim.

Die Schweiz will verstärkt in den kombinierten Verkehr investieren, indem entlang der West-Ost-Magistralen Genf – Zürich fünf neue Terminals entstehen. Ist das nicht schon ein Zeichen dafür, dass sich die SBB vom Einzelwagenverkehr abwenden?

Es ist zumindest kein Zeichen dafür, dass mit der notwendigen Konsequenz und entsprechendem Managementfokus der größte Umsatzträger, der Wagenladungsverkehr, zurück zum Erfolg geführt wird. Multimodalität, ob mit Behälter- oder Güterumschlag, hat ein erhebliches Potenzial und muss aus umwelt-, energie- und raumpolitischen Gründen mit geeigneten Infrastrukturen, Umschlagsplattformen und günstigen Rahmenbedingungen gefördert werden.

RB 21.11.22 (ici)