

«Der Schienengüterverkehr ist unverzichtbar»

Dr. Simon Wey, Geschäftsführer VAP

Es gilt das gesprochene Wort

Geschätzte Damen und Herren

Herzlich willkommen. Mein erstes Forum Güterverkehr als Geschäftsführer des VAP. Es ist wunderbar zu sehen, wie zahlreich Sie unserer Einladung gefolgt sind. Danke, dass Sie sich Zeit für diesen Anlass nehmen. Einige von Ihnen haben dafür einen langen Weg auf sich genommen.

Und, wenn ich auch keinen direkten Draht nach so weit oben habe, so wurde da doch für grossartiges Wetter gesorgt. Vielleicht liegt es an der Planung, vielleicht auch einfach am Hochdruckgebiet. So oder anders, der Sonnenschein ist ein guter Vorbote für eine erfolgreiche Veranstaltung.

Ich möchte mit einem Gedankenexperiment starten:

Stellen Sie sich vor, dass alle Güter, die heute Nacht mit dem Zug durch die Schweiz transportiert werden, auf einen LKW umgeladen werden müssten. Schon bald wären unsere Autobahnen verstopft. Mehr noch: Die Supermärkte könnten keine frischen Produkte mehr anbieten und die Herstellerfirmen müssten ihre Produktion herunterfahren, weil das nötige Rohmaterial fehlen würde. Das Land stünde sehr bald still.

Zurück in die Realität. Das Fazit aus einem solchen Szenario ist einfach: Der Schienengüterverkehr bildet das Rückgrat unserer Volkswirtschaft – effizient, umweltfreundlich und letztlich unverzichtbar.

Die Transportleistung in der Schweiz lag im Jahr 2023 bei rund 26 Milliarden Tonnenkilometern. Das ist konjunkturbedingt etwas weniger als 2022.

Zur Bewältigung dieser Transportleistung ist der Schienengüterverkehr unverzichtbar. Das belegen auch die Zahlen des Bundesamts für Statistik. Der Modalsplit – also der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung – betrug 2023 in der Schweiz 38 Prozent, wobei er in den letzten Jahren leicht zurückging. Zum Vergleich: In den EU-27-Ländern lag dieser Wert bei 18 Prozent.

Bedeutend höher als im inländischen ist der Anteil der Schiene im alpenquerenden Verkehr. Dort betrug er 72 Prozent im Jahr 2023. Das sind 10 Prozentpunkte mehr als noch 2010. Jedoch kämpft der alpenquerende kombinierte Verkehr auf der Schiene seit längerem mit Zugsausfällen. Grund dafür ist die anhaltende Störungsanfälligkeit der Schieneninfrastruktur in Deutschland.

Aufgrund von geplanten sowie kurzfristigen Baustellen und weiteren unvorhersehbaren Ereignissen wird die rollende Landstrasse – die Rola – für den Verlad von ganzen Lastwagen bereits Ende dieses Jahres eingestellt. Also früher als geplant. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der auf der Rola transportierten Güter bis zur Umrüstung auf kranbare Sattelschlepper vorerst auf die Strasse zurückverlagert wird.

Fakt ist: Zur Beförderung von Gütern braucht es sowohl die Schiene als auch die Strasse. Beide Verkehrsträger haben unterschiedliche Stärken und ergänzen sich daher optimal. Das zeigt sich etwa bei der mittleren Transportdistanz: Diese betrug 2023 für die Schiene 169 Kilometer. Auf der Strasse waren es gerade mal 48 Kilometer.

In der Praxis erfolgen insbesondere die erste und letzte Meile im Wesentlichen auf der Strasse. Zwar verfolgen beide Verkehrsträger dasselbe Ziel: Güter zuverlässig, kostengünstig und pünktlich beim Adressaten abzuliefern.

Trotzdem stehen sie im Wettbewerb zueinander. Das ist auch gut so. Denn Wettbewerb ist die Triebfeder von Effizienz und Innovation. Bei entsprechenden Rahmenbedingungen sorgt er dafür, dass jeder Akteur nach den besten Lösungen strebt.

David Zindo, Präsident des internationalen Verbands der Güterwagenhalter, beschreibt in einem Interview mit dem VAP die Wettbewerbschance der Schiene im Modalsplit wie folgt:

«Der Schlüssel zur Verbesserung der Position des Schienengüterverkehrs im Vergleich zum Strassenverkehr liegt darin, die Vorteile der Bahn hervorzuheben, wie ihre überlegene Energieeffizienz und ihre geringeren CO₂-Emissionen. Eine grössere Digitalisierung im Schienennetz sowie die Verbesserung der Flexibilität der Bahn, das heisst die Integration in multimodale Logistikketten, sind entscheidende Grössen in dieser Transformation.»

Im November 2024 hat das Schweizer Stimmvolk den Ausbau der Autobahnen abgelehnt. Man könnte das Votum als Auftrag an die Politik verstehen, das vom Bundesamt für Raumentwicklung prognostizierte Wachstum des Güterverkehrs von über 30 Prozent bis 2050 vermehrt auf der Schiene abzuwickeln. Ob dieser Schluss zulässig ist, werden uns die Politikerinnen und Politiker beim späteren Podiumsgespräch bestimmt erläutern.

Die erwähnten Zahlen und deren Verlauf der letzten Jahre machen deutlich, dass der Modalsplit beim Verkehr im Inland unter Druck ist. Im Weiteren beobachten auch wir eine zunehmende Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was nicht weiter überrascht. Es gilt die vielfältigen Ursachen dieser beunruhigenden Tendenz genau zu analysieren.

Einen kräftigen Schub erhält der Schienengüterverkehr durch die kürzliche Verabschiedung des revidierten Gütertransportgesetzes. Diese Revision hat vor allem ein Ziel: mehr Eigenwirtschaftlichkeit für den Einzelwagenladungsverkehr als Sorgenkind der Branche. Zudem will der Gesetzgeber Wettbewerb und Transparenz fördern.

Die Politik belässt es dabei nicht bei Lippenbekenntnissen. Ganz im Gegenteil. Bundesrat und Parlament sehen substanzielle Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vor. Um diesen mittelfristig eigenwirtschaftlich zu machen, soll er befristet auf acht Jahre finanziell gefördert werden.

Für die ersten vier Jahre sind 260 Mio. Franken beantragt. Zusätzlich und einmalig sind 180 Mio. Franken für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung vorgesehen. Jährlich wiederkehrend kommen 60 Mio. Franken als Umschlags- und Verladebeiträge hinzu. Damit bringt das Parlament klar zum Ausdruck: Der Schweizer Schienengüterverkehr ist unverzichtbar.

Die Akteure der Branche haben es nun in den eigenen Händen, diesen grosszügigen Steilpass der Politik zu verwerten und den Weg für marktwirtschaftliche Lösungen zu ebnen.

Eine besondere Verantwortung kommt dabei SBB Cargo mit ihrer marktstarken Stellung zu. Sie kann mit Produktivitätserhöhungen im eigenen Betrieb massgeblich zur Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit beitragen. Diesem Ziel laufen die teils massiven Preiserhöhungen, die SBB Cargo noch vor Inkrafttreten des revidierten Gütertransportgesetzes angekündigt hat, entgegen. Letztlich sind wir alle an einem wettbewerbsfähigen Einzelwagenladungsverkehr interessiert. Dies erfordert jedoch ein konstruktives Aufeinanderzugehen und Konzessionen von allen Seiten.

Der Bundesrat führt nun im Schnellzugtempo eine Vernehmlassung zur Totalrevision der Gütertransportverordnung durch. Die eingeladenen Verbände können ihre Stellungnahme bis Mitte August einreichen. Das Gesetz und die Verordnung sollen am 1. Januar des nächsten Jahres in Kraft treten.

Als VAP ist es uns wichtig, dass die Lösungen in der Branche breit abgestützt sind, damit sich die Ziele des revidierten Gütertransportgesetzes erreichen lassen. Wir stehen dafür in engem Austausch mit unseren Mitgliedern und anderen Verbänden der Branche. Nur so können die ambitionierten Ziele des Parlaments bestmöglich erreicht und die eingesetzten Steuergelder gerechtfertigt werden.

Wir sind uns jedoch auch bewusst, wie nahe Erfolg und Misserfolg bei dieser Vorlage beieinanderliegen. Umso stärker werden wir uns darauf konzentrieren, die Verordnungen so auszugestalten, dass sie wettbewerbsfördernd sind. Dazu werden wir die Zielerreichung eng und kritisch begleiten.

Meine Damen und Herren, noch gibt es im Schienengüterverkehr viel Potenzial, um effizienter, produktiver und klimafreundlicher zu werden. Die Herausforderungen sind immens. Doch davon lassen wir uns nicht entmutigen. Im Gegenteil. Das Verbesserungspotenzial in unserer Branche ist riesig. Schon mit kleinen Innovationen können wir Grosses im Alltag bewirken. Gerade auch mit Blick auf die Herausforderungen der Dekarbonisierung. Heute Nachmittag erhalten wir von unseren Referenten einen interessanten Einblick in mögliche Innovationen im Schienengüterverkehr.

Unsere Herausforderungen enden nicht an den Landesgrenzen. Im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr haben wir einen Flickenteppich an Vorschriften, Normen und Verfahren, beim Zugbetrieb und bei der Signalgebung. Daraus ergibt sich die nächste Schlüsselaufgabe: Die Akteure müssen in Zukunft eine zumindest europaweite Integration der nationalen Eisenbahnsysteme gewährleisten.

Sie müssen technische Innovationen so gut als möglich international abstimmen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Entwicklung der digitalen automatischen Kupplung. In einem international eng verflochtenen Umfeld wie demjenigen des Schienengüterverkehrs macht es schlicht keinen Sinn, wenn jedes Land sein eigenes Süppchen kocht.

Ein häufiger Stolperstein für Innovationen im Schienengüterverkehr ist und bleibt deren Finanzierung. Innovationen lassen sich nur dann realisieren, wenn sie mittelfristig die Produktivität und damit die Margen erhöhen. Nur so lassen sich die meist hohen kurzfristigen Kosten mittelfristig zumindest kompensieren. Oft führt gerade die Prüfung der finanziellen Machbarkeit dazu, dass erfolgversprechende Innovationen auf der Strecke bleiben. Denn die Margen in der Branche sind nicht nur dünn, sondern auch stark konjunkturabhängig.

Ich bin am Ende meiner Ausführungen angelangt. Nun freue ich mich auf einen spannenden und erkenntnisreichen Tag mit Ihnen. Mein Dank geht an die anwesenden Parlamentarierinnen und Parlamentarier, unsere heutigen Referenten sowie an Moderator Andy Müller, der uns durch den Tag führt.

Das Wort gehört dir, Andy.