



Sperrfrist: 17. Juni 2010, 13.45 Uhr
Es gilt das gesprochene Wort

Guter Verkehr für Güter!

Generalversammlung VAP (Verlader – Anschlussgleise – Privatgüterwagen) vom 17. Juni

Moritz Leuenberger

Gut – Güter – Güterverkehr

Der Begriff „Güter“ stammt von „gut“.

Im Französischen und Englischen ist das nicht anders: les biens, the goods.

Genau genommen sind Güter sogar besser als gut. Wir kennen die Steigerung ja alle:
Gut – Güter – am Güttesten.

Es gibt allerdings einige Deutschlehrer, welche diese Steigerung als nicht ganz korrekt bezeichnen. Die korrekte Steigerung lautet: Gut – Güter – Güterverkehr!
Das sind die Lehrer.

Die Realisten, und da gibt es bei den Verladern einige, zweifeln, ob der Güterverkehr von den Menschen und vor allem von politisch Verantwortlichen wirklich gut genug behandelt wird.

Prüfen wir das.

Güter gehören zum guten Leben. Wir betrachten es als selbstverständlich, dass wir alle Güter dieser Welt jederzeit zur Verfügung haben.

Die meisten kümmern sich allerdings weniger um den Transport und die Logistik, sondern nur um die Ware selber.

- Das betrifft ihre Herkunft und Entstehungsgeschichte: Ob die Kleider in Bangladesch genäht und von dort zu uns transportiert wurden oder ob Krebse in Norddeutschland gefangen, in Portugal gewaschen und in Slowenien verpackt und dann zu uns gelangen, wissen sie meist nicht und wollen es auch nicht wissen.
- Das betrifft erst recht den Transport: Auch wer noch so umweltbewusst sein mag und den exakten Biolevel der Ware ganz genau studiert, der Transport, seine Umwege, seine graue Energie und dessen CO₂ Ausstoss werden meist ausgeblendet.

So wenig wie wir uns Gedanken machen, wie Güter aus der ganzen Welt täglich zu uns gelangen, wissen die meisten von uns auch nicht, was ein Logistiker tut. Er muss disponieren, die schnellste Route herausfinden, das geeignete Transportmittel einsetzen, mögliche Staus berücksichtigen und dabei alle Auflagen der Behörden berücksichtigen. Deshalb können Sie von der manchmal widersprüchlichen Anspruchshaltung gegenüber der Transportpolitik alle ein Liedchen singen.

Gelegentlich singen Sie dieses Liedchen ja auch und ich höre es sehr wohl.

Das Liedchen heisst: „Wir sind auf dem Abstellgleis“.

Sie kennen die Melodie und Sie kennen die Strophen. Ich auch.



1. Strophe: Die heilige Kuh und das hässliche Entlein

Der Güterverkehr wird auf der Schiene im Vergleich zum Personenverkehr stiefmütterlich behandelt. Er bekommt weniger Trassen, muss aber aufgrund seines Gewichts viel mehr bezahlen. Der Personenverkehr ist eine heilige Kuh – der Güterverkehr dagegen das hässliche Entlein.

Der Güterverkehr hat nicht den enormen politischen Sukkurs, den der Personenverkehr hat. Denn die zahlreichen Passagiere sind schliesslich auch Wähler. Sie wehren sich, wenn ihre Anschlüsse Verspätung haben oder wenn ein Zug ihren Bahnhof nicht mehr bedienen soll. Sie wehren sich bei ihren Politikern im Kanton oder im Bundesparlament und das hat auf den Personenverkehr, seine Finanzierung und seine Privilegierung einen sehr direkten Einfluss. Der Güterzug dagegen hat nicht derart viele Fürsprecher, wenn er bei der Zollabfertigung stundenlang warten muss oder bei jedem Signal anhalten muss, um einem Personenzug den Vortritt zu gewähren.

Alle wollen die Güter, aber keiner will den Güterzug. Man hört seinen Lärm und realisiert seinen Nutzen nicht.

Auch die Politik vernachlässigt bisweilen die Zusammenhänge. Die Güterzüge fahren mehrheitlich nachts, wenn der Personenverkehr ruht. Ist der Güterverkehr also ein Nachtschattengewächs?

Ist das gerecht? Müssen wir die Prioritätenordnung auf dem Schienennetz überdenken?

Wir müssen zunächst der Realität ins Auge schauen: die Gütertransporte nehmen sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene exponentiell zu.

Sämtliche Verkehrsprognosen zeigen steil nach oben.

Dazu kommt, dass über die Jahrzehnte sämtliche Prognosen durch die Realität überholt wurden.

Die öffentlichen Gelder für den Verkehrsbereich hingegen werden knapper. Darunter leidet in erster Linie der Güterverkehr. Wir wissen das. Der Bund tut deshalb auch etwas für ihn.

- Mit ZEB wird einiges erreicht:
 - 260 Trassen am Gotthard statt 220
 - Beim Rangierbahnhof Limmattal, sollen pro Tag zusätzlich ca. 20 Züge/Trassen gefahren werden können, also einer mehr pro Stunde.
- Mit Bahn2030 planen wir Profilanpassungen auf der Gotthardstrecke, damit auch grosse Container auf dieser Achse transportiert werden können.
- Wir investieren in den Bau von Terminals, im Inland (z.B. Reckingen, Chavornay), aber auch in Italien und jüngst in Antwerpen.
- Schliesslich die NEAT selber: mit der Eröffnung werden für den Güterverkehr viel mehr Trassen zur Verfügung stehen.
- “Die Verlagerung beginnt nicht an der Landesgrenze“. Deshalb müssen die Zulaufstrecken auf der Rheintalachse und in Italien rechtzeitig ausgebaut werden. Trotz Verzögerungen wegen Lärmeinsparungen hoffe ich, dass Deutschland die Rheintalstrecke termingerecht ausbauen kann.
- Auch Europa fördert die Schiene. Auf dem Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua soll ein einheitliches Zugssicherungssystem eingeführt werden, damit wir künftig mit einer Lok fahren können.
Wir fahren ja auch mit einem einzigen Schiff von Basel nach Rotterdam.
- Zu Beginn der Woche traf ich mich mit den Verkehrsministern der Korridorstaaten. Italien, die Niederlande, Deutschland und die Schweiz haben in Rotterdam erneut den gemeinsamen Willen bekundet, bis 2015 ETCS auf dieser Strecke einzuführen.



2. Strophe: Gehätschelter Transit - verschupfter Binnenverkehr

Doch ich weiss, beim Stichwort Güterverkehrskorridore klagen Sie. Sie finden, dass Bern nur an der Verlagerung des Transitverkehrs interessiert sei.

Ich kenne also auch die zweite Strophe. Sie lautet:

Der Transitgüterverkehr ist das liebe Kind, der Binnengüterverkehr ist das verschupfte Kind. Es hat aber nicht nur am Gotthard zu viele Lastwagen. Es hat generell zu viele Güter auf unseren Strassen. Auch diese wollen wir auf die Schiene verlagern.

Dazu braucht es nicht nur den politischen Willen, sondern auch die nötigen Mittel. Wir haben sogar die Mittel vom Parlament bekommen. (Ganz anders als bei der Beratung des CO₂-Gesetzes: Dort hat der Nationalrat die Ziele mutig ausgebaut, die nötigen Massnahmen aber drastisch gestrichen.)

- Der Güterverkehr in der Fläche erhält ebenfalls Fördergelder und zwar 200 Mio. CHF für die Jahre 2009-2015. Ein Teil davon geht neu auch an den Wagenladungsverkehr. Eine möglichst flächendeckende Versorgung auf der Schiene ist wichtig.
- Sogar der Güterverkehr auf Schmalspurbahnen, zum Beispiel die Rhätische Bahn, erhält Bundesgelder von immerhin fast 6 Mio. CHF
- Für Sie besonders wichtig und wohl schon eine Selbstverständlichkeit: Der Bund fördert finanziell den Bau und die Erneuerung der Anschlussgleise. Die Schweiz ist also nicht nur beim Zug fahren Weltmeisterin. Wir sind auch Anschlussgleisnetz-Meisterin. Dass wir ein Anschlussgleisgesetz haben, wird von anderen Verkehrsministern mit grösster Bewunderung zur Kenntnis genommen und ich erwähne diese Tatsache fast so häufig wie unseren längsten Tunnel der Welt.
- Pro Jahr sind dafür 20 Mio. CHF vorgesehen. Leider sollen davon bereits wieder 5 Mio. im KOP gekürzt werden
- Aber leider gibt es auch Schwierigkeiten: z.B. der Wagenladungsverkehr in Italien. Trenitalia befördert ab diesem Frühling keine mit Gefahrgut beladenen Einzelwagen mehr. Das ist ein ernsthaftes Problem. Wir werden dieses Thema an der nächsten Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe CH - Italien zu Sprache bringen.

3. Strophe: Die Strasse ist zu billig

Die dritte Strophe unseres Klageliedes können wir aus voller Überzeugung gemeinsam singen. Sie gilt dem eigentlichen Konkurrenten des Schienenverkehrs, dem Strassentransport. Sie lautet: Die Strasse ist zu billig.

Auf der Strasse findet Konkurrenzkampf und Lohndumping statt.

Um billiger transportieren zu können, werden regelmässig Ruhezeiten missachtet oder Tempolimiten überschritten.

Mit der neuen Chauffeur-Verordnung, die der Bundesrat demnächst behandelt, möchten wir die Arbeits- und Ruhezeiten der Schweizer Chauffeure dem EU-Standard anpassen.

Denn es braucht einheitliche Regelungen für alle Chauffeure.

Es geht auch darum, die Verantwortlichkeiten bei Verstössen neu zu regeln. Eine strengere Bestrafung der Arbeitgeber widerspricht aber unseren strafrechtlichen Grundsätzen: keine Strafe ohne (nachgewiesene) Schuld. Das Ziel der neuen Verordnung ist es aber, für den Strassenverkehr stringenteren Vorgaben zu machen, um auch die Chauffeure besser zu schützen.



Demgegenüber haben die Lokführer und die Angestellten der SBB Gesamtarbeitsverträge und sind gewerkschaftlich stark organisiert.

Als im Frühling 2008 die SBB die Officine in Bellinzona restrukturieren wollten und einen Abbau von 126 Arbeitsplätzen in Aussicht stellten, protestierte das ganze Tessin. Heute weiss dafür die ganze Nordschweiz, was *giu le mani!* heisst, nämlich: „Finger weg!“ Die Arbeiter legten ihre Arbeit in den Werkstätten über einen Monat nieder, die Situation drohte zu eskalieren.

Wir brauchten dringend jemanden, um die zerstrittenen Parteien zu Gesprächen zu bewegen. Niemand hätte das besser vermocht als Marco Solari, der die Arbeiter wie auch die SBB-Spitze dazu gebracht hat, sich an einen runden Tisch zu setzen.

Dessen Leitung übernahm Franz Steinegger – auch er eine Persönlichkeit, die auf beiden Seiten Respekt und Vertrauen genoss. Es ist seinem Verhandlungsgeschick, seiner Besonnenheit und Fairness zu verdanken, dass die ehemaligen Streithähne heute gemeinsam die Zukunft der Werkstätte in Bellinzona planen. Davon profitieren alle: Die Officine konnten ihre Effizienz massiv steigern und orientieren sich viel stärker als früher am Markt, wo sie die Aufträge selber generieren. Die SBB konnten die Werkstätte erfolgreich in die Division Personenverkehr überführen den Arbeitern faire Arbeitsbedingungen garantieren.

Es braucht auf der Strasse und auf der Schiene faire Rahmenbedingungen. Wegen der Verlagerungspolitik wollen wir, dass die Schiene möglichst konkurrenzfähig bleibt. Deswegen wurden die nötigen Instrumente geschaffen.

- die LSVA und das
- Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen.
- Flankierende Massnahmen wie das Kontrollzentrum in Ripshausen, wo die Lastwagen kontrolliert und triagiert werden. Von der Infrastruktur in Ripshausen können die Chauffeure wiederum profitieren
- Wir fördern den Container-Verkehr auf der Schiene mit ca. 200 Mio. Fr./Jahr.
- Auch bei der RoLa bezahlt der Staat bis zu 400 CHF pro Lastwagen an die Fahrt.

Auch wenn die Verlagerungspolitik ihren Fokus auf dem Transitverkehr hat, so profitiert indirekt auch der Schweizer Transporteur im Inland davon. Würden wir nicht verlagern, hätten wir heute rund 500'000 Lastwagen mehr auf unseren Strassen.

4. Strophe: Die Trassen sind zu teuer

Die vierte Strophe kenne ich auch sehr gut und zwar von den Lobbyisten, die Sie im Parlament haben. Die Strophe heisst: Die Trassen sind zu teuer.

Das ungerechte System der Trassenpreise wird mir seit langem in die Ohren gesungen. Sehr zu recht, ich will das anerkennen. Die Berechnungen für Trassenpreise sind komplex. Der Schlüsselsatz lautet wohl: Beim Güterverkehr fällt das Gewicht zu stark ins Gewicht. Deshalb zahlt ein sehr schwerer Güterzug viel mehr als ein Personenzug. Da besteht tatsächlich Handlungsbedarf:



- Wie Sie wissen, unterziehen wir das Schweizer Trassenpreissystem einer grundlegenden Reform. Erste pragmatische Änderungen wurden per 2010 durch die Anpassung der Netzzugangsverordnung in Kraft gesetzt
- Neu zahlt der Güterzug den gleichen Preis für vergleichbare Strecken. Wenn Sie also keine Trasse durch den Lötschberg Basistunnel haben und über die Bergstrecke fahren müssen, verlieren Sie zwar viel Zeit, aber wenigstens bleibt der Trassenpreis der gleiche.
- Für leises Rollmaterial gibt es seit 2001 den Lärmbonus. Erfreulicherweise sind aber die meisten inländischen Wagen bereits saniert, weshalb natürlich der Effekt dieses Lärmbonus' etwas verpufft
- Wir arbeiten deswegen daran, dass lärmsaniertes Rollmaterial künftig viel günstigere Trassenpreise zahlt, als heute.
- Dazu ist eine umfassende Revision des Trassenpreissystems in Erarbeitung. Dort versuchen wir, die Anliegen des Güterverkehrs stärker zu gewichten, was indirekt zu einer Verteuerung der Trassenpreise des Personenverkehrs führen könnte
- Für die Finanzierung von Bahn 2030 überlegen wir uns, einen Teil der Mittel durch eine Bahnabgabe zu generieren (pro Kilometer einen gewissen Betrag). Diese dürfte aber keinesfalls zu hoch sein, weil Bahnfahrten weiterhin für alle zahlbar bleiben soll.

Refrain: Guter Verkehr für Güter!

Wie das Wort „gut“ gesteigert wird, wissen wir: Gut – Güter – Güterverkehr.

Wie steigert man aber das Wort Transport?

Transport - Transporter (das ist klar, der transportiert tatsächlich).

Doch der Superlativ? Der Superlativ von Transport – das sind sich für einmal alle Deutschlehrer einig - heisst klar der Verloader.

Er disponiert, kalkuliert, er führt den Auftrag durch, den die Produzenten, Konsumenten und Politiker von ihm verlangen. Er macht es meist ohne grosses Aufheben, ohne Klagen und leistet dennoch einen gewichtigen Teil unserer Verkehrspolitik.

Güterverkehr ist die entscheidende Infrastruktur für einen Staat. Sie bilden das Blutgefässsystem der Wirtschaft.

Seine Arterien, Arteriolen und Kapillaren versorgen die Konsumgesellschaft, in der wir leben. Die Bedeutung der Güterzüge dürfte durchaus endlich in der Erkenntnis und im Bewusstsein der Konsumenten und der Bürger ankommen.

Das Gewicht eines Güterzugs darf sich ruhig auch in der Politik etwas gewichtiger niederschlagen.

Die Güterzüge selber sollen zwar leiser werden, ihre Lobby darf aber ruhig etwas lauter werden und uns allen das Lied „Wir sind auf dem Abstellgleis“ solange mit all seinen Strophen in die Ohren singen, bis es nicht mehr nötig sein wird.