

An die Medien

Nationales Forum und Fachtagung Bahngüterverkehr in der Schweiz an der suissetraffic

Bahngüterverkehr: Kein Wachstum ohne Anbindung an den internationalen Güterverkehr

(Bern, 08.09.2011). Am nationalen Forum Bahngüterverkehr in der Schweiz in Bern trafen sich im Rahmen der Suissetraffic Anbieter von Güterverkehrsdienstleistungen, Vertreter des Bundes, des Parlamentes und der Kunden und führten eine Debatte über das künftige Bahnangebot im Güterverkehr, die Herausforderungen des Marktes und die Verbesserungsmöglichkeiten im Markt und bei den politischen Rahmenbedingungen. Vom gesamten Güterverkehr in der Schweiz entfallen 21,5 Prozent auf den Transit per Bahn und 16,6 Prozent auf den Binnen-Bahngüterverkehr. Plattformen im In- und grenznahen Ausland mit Umschlagseinrichtungen für Strasse und Schiene, die der Bund mitfinanziert, würden die Anbindung des Bahngüterverkehrs an den internationalen Güterverkehr sichern, was eine entscheidende Voraussetzung für eine Stärkung des Bahngüterverkehrs sei. Mit 74 Prozent ist der Wagenladungsverkehr im alpenquerenden Verkehr, Binnen- sowie Import-/Exportverkehr die Haupteinnahmequelle von SBB Cargo.

Über das Angebot und die Herausforderungen am Markt referierte **Nicolas Perrin**, CEO SBB Cargo. SBB Cargo AG ist mit rund 23 Prozent Marktanteil am gesamten schweizerischen Binnen-/Import- und Exportgüterverkehr der grösste Schweizer Anbieter von Dienstleistungen im Bahngüterverkehr und integraler Bestandteil in der Logistikkette der verladenden Wirtschaft. Kriterien eines attraktiven und leistungsfähigen Wagenladungsverkehrsnetzes sind gemäss Perrin standardisierte Leistungen, richtige Dimensionierung, eine geglättete Ganglinie, definierte Auslastungsrisiken und ein internationaler Anschluss. Der Wagenladungsverkehr (WLV) im alpenquerenden Verkehr sowie im Binnen-, Import- und Exportverkehr ist mit 74 Prozent die Haupteinnahmequelle von SBB Cargo AG. Der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) sowie die Rollende Landstrasse (Rola) tragen als niedermargige von der Eidgenossenschaft abgeholte Bahngüterverkehre 26 Prozent an die Einnahmen von SBB Cargo bei. Derzeit arbeite SBB Cargo im schweizerischen Wagenladungsverkehr Themenfeldern wie effiziente Struktur, Preise, Struktur Wagenladungsnetz sowie Ressourcen. Gemäss Perrin erfordere die Nachfrage neben dem WLV mit einer effizienten Logistik, einer grossen Volumenkonzentration und einer effektiven Volumenbündelung ergänzende Angebote im Kombinierten Verkehr. Im Netzwerk Kombiniertes Schweiz verlange der globale Trend zur Containerisierung und bei den Gateways Import/Export flexible Transport-

lösungen. Der Wagenladungsverkehr benötige stabile und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Dazu gehörten die Absicherung und Fortsetzung des bisherigen Regulativs, eine hohe betriebliche Trassenqualität und marktfähige Infrastrukturbedingungen, eine Raumplanungs- und Standortpolitik zum Bahnanschluss verkehrsintensiver Industrieanlagen sowie die Bestellung und Abgeltung nicht rentabler Angebote. Im Güterverkehr sei die Interoperabilität der Schiene nach wie vor nicht konkurrenzfähig mit derjenigen der Strasse, so Perrin. Im Binnenverkehr fehle nach wie vor ein Verlagerungsauftrag des Bundes.

Petra Breuer, Abteilungschefin Politik beim Bundesamt für Verkehr (BAV), referierte am Forum Bahngüterverkehr über die Infrastruktur- und Güterverkehrspolitik des Bundes. Dabei forderte sie dezidiert eine Stärkung der Rahmenbedingungen, welche derzeit zu einem grossen Teil hinterfragt und angepasst würden. Die Botschaft zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), als Gegenentwurf zur schädlichen VCS-Initiative, sei ein wichtiger Ausbauschritt ab 2025 im Rahmen des Strategischen Entwicklungs-Programms der Bahninfrastruktur (STEP) und für den weiteren Ausbau der Infrastruktur inkl. Güterverkehr zentral. Die Trassenpreise würden erhöht, aber für den Güterverkehr weniger als für den Personenverkehr. Trassenpreise hätten eine grosse Lenkungswirkung und führten zu einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur. Im Personenfernverkehr betrage die Mehrbelastung ca. 140 Mio. Franken pro Jahr, im Regionalen Personenverkehr ca. 50 Mio. Franken und im Güterverkehr ca. 20 Mio. Franken pro Jahr. Damit stünden insgesamt ca. 210 Mio. Franken mehr für die Infrastruktur zur Verfügung. Eine weitere Erhöhung der Trassenpreise um 100 Mio. Franken sei mit der Umsetzung von FABI für 2017 geplant, führte Breuer aus. Bei der Motion zur Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche stelle sich die Frage, wie eine Verkehrsverlagerung auch in der Fläche und eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz erreicht werden können. Ferner müsse beantwortet werden können, ob dies über ein Systemangebot oder im freien Spiel des Marktes erfolge, d.h. via Eigenwirtschaftlichkeit oder einen Einstieg in die Bestellwelt. Dazu müsse jetzt eine breite Diskussion geführt werden, unterstrich Breuer. So könne der Schienengüterverkehr neu gestärkt werden. Dabei sei das BAV auf kompetente Eingaben und Mitwirkung aller Beteiligten sowie Kompromissbereitschaft auf allen Seiten.

Damit ist vor allem die verladende Wirtschaft, sind die Kunden angesprochen, welche am Forum durch **Moreno Krattiger**, CEO Panlog, vertreten waren. Zu den Anforderungen der Kunden zählte Krattiger die Oberbegriffe Zuverlässigkeit, Flexibilität, Wettbewerb, wesensgerechte Transporte, Einbindung in die Supply Chain, marktgerechte Preise und Kundenorientierung. Unter Zuverlässigkeit versteht Krattiger Pünktlichkeit, genügend Transportkapazitäten und Sicherheit. Die Operateure müssten die Laufzeiten einhalten. Immer wieder gebe es

an wichtigen Grenzübergängen und in Rangierzentren Staus. Flexibilität sei gekennzeichnet durch Volumenvolatilität, Prozess-Störungen und alternative Lösungskonzepte. Bei Prozess-Störungen kämen leider von Seiten der Bahnen kaum proaktive Lösungsvorschläge. Zur Kundenorientierung gehörten die Angebote, kreative Lösungskonzepte und ein ausgewogenes Produktportfolio. Unter marktgerechten Preisen subsumierte Krattiger Transparenz, höhere Planbarkeit = günstigere Tarife sowie eine differenzierte Tarifstruktur. Preiserhöhungen der Bahnen müssten nachvollzogen werden können, was indessen bei integriert geführten Bahnen schwierig sei, da die Transparenz fehle. Unter wesensgerechten Transporten, einer weiteren Anforderung, versteht Krattiger hohe Gewichte und lange Distanzen, welche auf die Bahn gehörten. Die Bahn sei ein integrierter Bestandteil der Produktion und müsse in die Supply Chain einer Unternehmung verlässlich eingebunden werden können. Schliesslich werde erst im Wettbewerb der optimale Anbieter für die optimale Lösung gefunden, so Krattiger.

Die Europäische Verkehrspolitik brachte **Stephan Schmid**, Conseiller Verkehr, Energie, Umwelt, Vertreter der Schweiz bei der Europäischen Union, in die Diskussion ein. Ziel der EU sei ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum. Dazu gehörten einheitliche Wettbewerbsbedingungen, gemeinsame Standards punkto Sicherheit, Interoperabilität und Umweltschutz sowie die Förderung von Investitionen in den EU-Verkehrsnetzen. Das EU-Weissbuch Verkehr zeige die Strategie über das Jahr 2020 hinaus. Darin enthalten ist gemäss Schmid die Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 Prozent bis 2050, eine Verlagerung des Güterverkehrs über längere Distanzen auf die Schiene sowie weitere Liberalisierungsschritte bzw. ein diskriminierungsfreier Zugang für alle Eisenbahnunternehmen. Sorge bereite der EU-Kommission der Rückgang des Anteils des Wagenladungsverkehrs in Italien und Frankreich. Eine Studie mit Gegenmassnahmen laufe. Bei der Eurovignette sei derzeit eine schwierige Debatte um die externen Kosten im Gange, hält Schmid fest. Erstmals sei das Verursacherprinzip in die EU-Verkehrsgesetzgebung aufgenommen worden. Luftverschmutzung und Lärm könnten zukünftig in der Mautberechnung einbezogen werden. Es bleibe aber den Mitgliedstaaten freigestellt, ob sie die Aufschläge einführen wollen. Der Aufpreis würde auf durchschnittlich 4 Cents pro Kilometer plafoniert. Eine Zweckbindung sei keine geplant, führt Schmid aus. Es sei lediglich eine Empfehlung vorgesehen, die erhobenen Beiträge in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Von grossem Interesse waren indessen die Ausführungen von Schmid über die neue Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (RECAST). In Bezug auf die Wettbewerbsbedingungen soll ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz mit verstärkter Trennung der Serviceeinrichtungen nach dem „Use-it-Loose-it“-Prinzip erfolgen. Bei der Marktaufsicht gehe es um die Stärkung der nationalen Regulierungsbehörden und bei der Förderung von Investitionen gel-

te es, Instrumente für die mittel- und langfristige Planung sowie Regeln für die Berechnung der Trassenpreise bereit- bzw. aufzustellen. Nach der Einigung im Ministerrat folgten nun die Beratungen im Europäischen Parlament. Konkrete Beschlüsse seien für nächstes Jahr geplant. Bezüglich des Ausbaus des transeuropäischen Verkehrsnetzes soll noch im laufenden Monat ein Kommissionsvorschlag mit gemeinsamen Leitlinien und einer Karte mit ausgewählten Bahnstrecken vorliegen, hält Schmid abschliessend fest..

Ständerat Dr. Peter Bieri, Mitglied der Verkehrskommission des Ständerates und Präsident der LITRA, referierte über aktuelle Impulse der Schweizerischen Verkehrspolitik im Binnengüterverkehr. Vom gesamten Güterverkehr in der Schweiz entfielen 21,5 Prozent auf den Bahngüterverkehr im Transit und 16,6 Prozent auf den Binnen-Bahngüterverkehr. Eine entscheidende Rolle spiele der rechtliche Rahmen beim Transit- und Binnengüterverkehr. Mit der Motion Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche sei der Bundesrat beauftragt worden, eine Gesamtkonzeption für den Schienengüterverkehr in der Fläche vorzulegen, hielt Bieri fest. Der Bundesrat soll eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche vorlegen und wie Anreize für Innovationen geschaffen werden können. Als entscheidende Hebel zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnengüterverkehrs bezeichnete Bieri die Betriebskosten (Innovationen, Abgeltungen, Betriebsbeiträge etc.), die Marktstruktur (Systemanbieter vs. Wettbewerb), die Trassen (Trassenpreis, Trassenpriorität und -qualität) und die Schieneninfrastruktur (Ausbaustandard, genügend Kapazitäten etc.). Wie in andern Politikbereichen sei auch die Verkehrspolitik durch die Finanzen getrieben, was oft nur suboptimale Lösungen ermögliche.

Am anschliessenden **Podiumsgespräch** kam zum Teil recht deutlich zum Ausdruck, wo die Problemfelder im Schienengüterverkehr liegen. Der Personenverkehr auf der Schiene werde laufend weiterentwickelt, wohingegen der Bahngüterverkehr stagniere. An die Adresse der verladenden Wirtschaft ging seitens der Aufsichtsbehörde der Wunsch, Daten und Fakten zur Entwicklung des Bahngüterverkehrs zu liefern. Den Chef von SBB Cargo AG stört es auch, dass der Kombinierte Verkehr stärker gefördert werde als der Wagenladungsverkehr (WLV). Der Vertreter der verladenden Wirtschaft, Krattiger, wies darauf hin, dass viele Logistikketten klar auf die Bahn ausgelegt seien. Er stellte die Frage in den Raum, wie ein Unternehmen der verladenden Wirtschaft seine Investitionen in die Schienen-Infrastruktur und die Anlagen planen soll, wenn nachher die Güter nicht transportiert werden können, weil das Nachbarland die Güter auf der Schiene mangels Infrastrukturen nicht abnimmt. Zur Planung der künftigen Entwicklung des Bahngüterverkehrs hielt Krattiger fest, dass die Grundlagen dazu von den SBB kommen müssten, da nur sie die effektiven Güterströme gesamthaft kennen würden. Zu einem Taktfahrplan im Bahngüterverkehr, analog dem Taktfahrplan im Per-

sonenverkehr, meinte Perrin, dass beim Bahngüterverkehr heute faktisch ein solcher bereits bestehe. Er werde diktiert durch die wenigen freien Trassen, welche der hochgradig vertakte Personenverkehr dem Güterverkehr überlasse. Der Bahngüterverkehr benötige aber auch grenzüberschreitend verlässliche Fahrpläne. SBB, DB, FS und SNCF hätten sich zusammen getan, um als Operateure die Angebotsqualität im Import- und Exportverkehr zu verbessern. Alle Staaten in Europa beteiligten sich an der Finanzierung von Umschlagsplattformen für Schiene und Strasse im eigenen Land und im grenznahen Ausland. Perrin schlug vor, dass sich die Schweiz auf zwei bis drei Standorte von Terminals und Umschlagsplattformen für den Import-/Exportverkehr konzentriere. Für die Transportqualität im Binnen-, Import- und Exportverkehr am verlässlichsten und kostengünstiger als der Kombinierte Verkehr mit jeweils zwei Umschlägen seien klar die Shuttlezüge, unterstrich Perrin im Podiumsgespräch. Im Binnenverkehr wickelten sich überdies 90 Prozent im Wagenladungsverkehr und nur 10 Prozent im kombinierten Verkehr ab. Die Bahn sei dort stark im Güterverkehr, wo sie in die Logistikkette einer Unternehmung fest eingebaut sei.

Verband der verladenden Wirtschaft VAP

Für Auskünfte:

Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP, Tel. 079 544 58 78

Tony Lüchinger, Kommunikation VAP, Tel. 079 378 72 41

(Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der Schweiz, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen tätigen. Sie sind die Auftraggeber der Transporteure und Operateure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionsfirmen, Kombioperateure, Strassenfuhrhalter usw.) und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr und in der Verlagerungspolitik. Sie sind es, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen.)*