

Informationsdienst

Nachrichten, Berichte, Studien und Kommentare über den Güterverkehr

Veröffentlichung kostenlos. Belegexemplare erwünscht

29.03.2010 – Nr. 1

www.cargorail.ch

Inhalt

300 Unternehmen mit über 3000 Güterwagen täglich im Einsatz

Eine kohärente und erfolgreiche Güterverkehrs- und Verlagerungspolitik gelingt nur, wenn die rund 300 Unternehmen der Privatwirtschaft ihre Güter vermehrt direkt über Anschlussgleise oder über Terminals mit eigenen oder gemieteten Güterwagen transportieren lassen. Dazu müssen aber die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen verbessert werden. Dazu gehören beispielsweise anreiz- und kapazitätsorientierte Trassenpreise, mehr Gütertrassen und bessere Prioritäten für Güterzüge auf dem Netz. Die Unternehmen der verladenden Wirtschaft mit ihren über 1'700 Anschlussgleisen sind tatsächlich die eigentlichen Akteure bei der Verkehrsverlagerung. Sie bezahlen letztlich die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und investieren erheblich mit eigenen Mitteln in Traktionsmittel und Anlagen. Diesen und weiteren Fragen des Güterverkehrs und der Bedeutung des Schienengüterverkehrs widmet sich die soeben erschienene Broschüre der blau-rot-weissen Serie des VAP*, des Verbandes der verladenden Wirtschaft.

**Seiten 1 bis 4
Broschüre**

Verkehrsverlagerung auf die Schiene: Nicht ohne die verladende Wirtschaft

Mehr Trassen und Priorität für die Güterzüge

VAP. Eine kohärente und erfolgreiche Güterverkehrs- und Verlagerungspolitik gelingt nur, wenn die rund 300 Unternehmen der Privatwirtschaft ihre Güter vermehrt direkt über Anschlussgeleise oder über Terminals mit eigenen oder gemieteten Güterwagen transportieren lassen. Dazu müssen aber die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen verbessert werden. Dazu gehören beispielsweise anreiz- und kapazitätsorientierte Trassenpreise, mehr Gütertrassen und bessere Prioritäten für Güterzüge auf dem Netz. Die Unternehmen der verladenden Wirtschaft mit ihren über 1'700 Anschlussgeleisen sind tatsächlich die eigentlichen Akteure bei der Verkehrsverlagerung. Sie bezahlen letztlich die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und investieren erheblich mit eigenen Mitteln in Traktionsmittel und Anlagen. Diesen und weiteren Fragen des Güterverkehrs und der Bedeutung des Schienengüterverkehrs widmet sich die soeben erschienene Broschüre der blau-rot-weissen Serie des VAP*, des Verbandes der verladenden Wirtschaft.

Gemäss den Statistiken liegt der geschätzte Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten schweizerischen Güterverkehr bei 18 Prozent. Wenn man den Transitverkehr dazuzählt, erhöht sich der Schienenanteil auf 44 Prozent. Der Wagenladungsverkehr und nicht etwa der Kombinierte Verkehr ist der wichtigste Zweig des schweizerischen Eisenbahn-Güterverkehrs. Er generiert mit jährlich 6–7 Mia. Tonnenkilometern (tkm) rund zwei Drittel der Verkehrsleistungen und über drei Viertel der Erträge des gesamten Eisenbahn-Güterverkehrs. Das Verkehrsvolumen beträgt 23 Mio. t im Binnenverkehr, 12 Mio. t im Import/Export und 8 Mio. t im Transit. Das entspricht rund 3'250 Güterwagen pro Tag oder umgerechnet 2,3 Millionen LkW-Fahrten pro Jahr.

Im benachbarten Ausland sind die Verhältnisse vergleichbar. So betragen die Umsatzanteile bei SNCF Fret im internationalen Verkehr 2007 78 % für den konventionellen Verkehr und 22 % für den Kombinierten Verkehr [Quelle: DVZ, 5.2.2008], bei Railion (gesamter Verkehr) 75 % für den konventionellen und 19 % für den Kombinierten Verkehr (Rest «weitere Erlöse») [Quelle: Geschäftsbericht Railion 2006] und bei Rail Cargo Austria 60 % für den konventionellen Verkehr und 25 % für den Kombinierten Verkehr.

Längerfristig nehmen die gesamten Güterverkehrsleistungen bis 2030 je nach Szenario zwischen 32 % und 78 % weiter zu; im Basisszenario um 54 %. Diese Zunahme soll gemäss den Prognosen zu einem grossen Teil von der Schiene getragen werden. Sie legt im Basisszenario um 85 % zu, während auf der Strasse von einer Zunahme um 35 % ausgegangen wird. Dementsprechend steigt der

Marktanteil der Schiene um fast 8 Prozentpunkte von zirka 39 % auf 47 %, was gegenüber der Vergangenheitseentwicklung eine eigentliche Trendwende bedeuten würde.

Verlagerung verstärken dank Einbezug aller Formen von Bahngüterverkehr

Die schweizerische Güterverkehrspolitik verfolgt die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene bzw. Entlastung der Strasse vom Schwerverkehr. Gesetzliche Basis dazu sind der Alpenschutzartikel der Bundesverfassung, die im Januar 2010 in Kraft getretene Güterverkehrsvorlage sowie die Bahnreform.

Die Güterverkehrsvorlage, die Bahnreform, das Gesetz über die zukünftige Entwicklung des Bahnverkehrs (ZEBG) und voraussichtlich auch Bahn 2030 allerdings werden diesen Verpflichtungen zu wenig gerecht, hält die VAP-Broschüre deutlich fest. Diese Vorlagen beschränken sich im Bereich des Güterverkehrs vor allem auf die finanzielle Förderung des Kombinierten Verkehrs im Transit und alpenquerenden Verkehr sowie auf die dazu notwendigen Infrastrukturen. Eine verkehrspolitische Wende hin zu einer koordinierten Gesamt-Verkehrspolitik ist nötig, welche Strassengüterverkehr sowie konventionellen und kombinierten Bahngüterverkehr in allen Verkehrsrelationen berücksichtigt. Dieser Ansatz ist angesichts der beschränkten Infrastrukturen und Ressourcen unabdingbar.

Wagenladungsverkehr ist auch Kombiverkehr

Wagenladungsverkehr ist auch Kombiverkehr, da auch er für den gesamten Logistikprozess Schiene und Strasse kombiniert, unterstreicht die VAP-Broschüre deutlich. Musterbeispiele hierfür sind der Zementvertrieb ab Zementwerken im Wagenladungsverkehrssystem zu Baustellen über Umladepunkte an Bahnhöfen sowie Cargo Domizil. In beiden Fällen erfolgt ein Strassentransport mit Umschlag des beförderten Gutes auf die Schiene. Einseitige staatliche Fördermassnahmen zugunsten des Kombiverkehrs werden den Anforderungen der Praxis nicht gerecht.

Freie Wahl des Verkehrsmittels

Eine solche kohärente Güterverkehrs- und Verlagerungspolitik überlässt den Verladern die freie Wahl der verschiedenen Möglichkeiten des Strassen- und des Schienenverkehrs sowie seiner Kombinationsformen (Ganzzug, Wagengruppen, einzelne Wagen, Kombierter Verkehr), indem sie auf finanzielle Anreize und Bevorzugungen nur einzelner Produkte verzichtet. Sie anerkennt aber auch den konventionellen Wagenladungsverkehr mit 3'250 Güterwagen täglich als wichtiges Standbein der schweizerischen Wirtschaft für ihre Logistikbedürfnisse mit erheblichem Wachstumspotential, heisst es in der VAP-Broschüre. Eine zielorientierte und kohärente Güterverkehrspolitik würde die Stärken

auch dieser Verkehrsart fördern und noch bestehende Hindernisse wie zum Beispiel eine Reform der wenig anreiz- und kapazitätsorientierten Trassenpreise und die schlechte Priorität von Güterzügen auf dem Netz korrigieren.

Verbesserung der staatlichen Rahmenbedingungen statt Subventionen

Die Verkehrsverlagerung hat durch die Förderung des Schienengüterverkehrs primär durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen und nur subsidiär durch Subventionen zu erfolgen. Dazu gehören wie bereits erwähnt vorab die Flexibilisierung der Netzzugangspriorität, die rationellere Bewirtschaftung der knappen Trassen durch ein neues Trassenpreissystem und wettbewerbsfähige Trassenpreise für den Güterverkehr sowie die Schaffung einer Eisenbahnregulierungsbehörde, welche eine systematische Marktöffnung betreibt, dies als Übergangslösung, bis die vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr erreicht ist. Im Ausland ist nicht das Zuggewicht die wichtigste Bemessungsgrundlage des Trassenpreises, sondern die Trasse. Der schlechteren Qualität der Gütertrasse gegenüber der Reisezug-Trasse wird Rechnung getragen.

Massive Investitionen der privaten Unternehmungen

Private Unternehmungen investieren als wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Güterverkehrspolitik selber massiv in den Wagenladungsverkehr. Viele Produktionsstätten, Warenlager und Verteilzentren sind durch private Anschlussgleise ans Netz der SBB oder einer Privatbahn angeschlossen (über 1700 Anschlussgleise in der Schweiz, 3'300 Anschlussgleise in Deutschland). Neben den Anschlussgleisen sind für den Bahnverkehr regelmässig auch spezielle Umschlagseinrichtungen wie Gossen, Betankungsanlagen und dgl. nötig, so dass recht umfangreiche Investitionen für den Bahntransport erfolgten. In grösseren Werken finden sich auch private Rangiermittel (Triebfahrzeuge, Spillanlagen usw.). Oft besitzen Bahnkunden überdies ganze Flotten eigener Güterwagen, wie sie natürlich zu einem grossen Teil auch eigene Lastwagenflotten betreiben.

Investitionen vor Abgeltungen

Allfällige Subventionen haben in Form von Finanzhilfen an Investitionen der Verloader und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Effizienzsteigerung und Modernisierung des Bahngüterverkehrs zu erfolgen, da solche Finanzhilfen im Gegensatz zu Abgeltungen bestellter Verkehre langfristige Wirkung zeigen.

Mehr Trassen für den Güterverkehr zur Verfügung stellen

Wie aus der VAP-Broschüre weiter hervorgeht, erfordert die beabsichtigte Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs am Modal Split zudem den Ausbau des Schienennetzes auch für die Bedürfnisse des Güterverkehrs. Die bisherige Fokussierung auf den alpenquerenden Verkehr muss zugunsten einer Kapazitätserhöhung im Mittelland, in den Hauptknoten und der Anbindung der Ostschweiz korrigiert werden.

Für den Bahngüterverkehr müssen schliesslich Trassen gesichert werden, welche unabhängig von den Regeln der Prioritätenordnung zur Verfügung stehen. Der schleichende Abbau verfügbarer Trassen infolge der zunehmenden Bedürfnisse des Personenverkehrs muss aus gesamtverkehrspolitischen Gründen hinterfragt werden.

Eine solche Förderung des Schienengüterverkehrs erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse. Sie gewährleistet damit gleichzeitig die freie Wahl zwischen den verschiedenen Angeboten des Schienengüterverkehrs und anderen Verkehrsträgern.

Fazit

Als wichtiges Fazit hält die VAP-Broschüre fest, dass die Förderung von Bau und Erneuerung von Anschlussgleisen ein effizientes Mittel zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist. Sie stärkt insbesondere Bahngüterverkehre an aufkommensstarken Standorten. Damit steht diese Fördermassnahme vollkommen im Einklang mit dem politischen Gebot der Co-Modalität der verschiedenen Verkehrsträger.

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