

AVENIR MOBILITÉ Dialoganlass «Alpenquerender Güterverkehr»

Fazitbericht Dialoganlass, 14. November 2022, Bern

Seit Jahren arbeiten die Schweiz und die EU auf die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene hin. Dadurch verspricht man sich den Transport von Gütern auf der Nord-Süd Achse klimafreundlicher, sicherer und international vernetzter zu machen. Dieses Vorhaben ist jedoch mit zahlreichen länderübergreifenden Fragen bezüglich der Umsetzung und der technologischen Machbarkeit verbunden. Vor diesem Hintergrund luden **AVENIR MOBILITÉ**, die Schweizer Dialogplattform für intelligente Mobilität, und die **Österreichische Gesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (GSV)** am 14. November 2022 zu einem gemeinsamen Dialoganlass im Hotel Schweizerhof in Bern ein.

Über 100 Fachleute aus ganz Europa diskutierten den Stand der europäischen und schweizerischen Verlagerungspolitik sowie die damit verbundenen Herausforderungen und mögliche Lösungen. Im Rahmen der Referate und der Paneldiskussionen kamen zahlreiche renommierte Expertinnen und Experten zu Wort wie **Dr. Maria Lezzi** (Direktorin, Bundesamt für Raumentwicklung), **Teodora Serafimova** (Forscherin, Florence School of Regulation), **Marc Adler** (Managing Director, EEIG Corridor Rhine-Alpine), **Linda Thulin** (Präsidentin, Rail Freight Corridor Scanmed), **Irmtraut Tonndorf** (Direktorin Kommunikation & Marketing, HUPAC) **Fritz Müller** (Geschäftsleiter, Müller Transporte GmbH), **Dr. Ulrich Puz** (CEO, FRACHTbahn Traktion GmbH), **Sven Flore** (CEO, SBB Cargo International AG), **Dr. Dirk Stahl** (CEO, BLS Cargo AG), **Nationalrat Jon Pult** ((GR, SP), Präsident KVF-N), **Nationalrat Benjamin Giezendanner** ((AG, SVP), Mitglied KVF-N), **Regierungsrätin Esther Keller** ((BS, GLP), Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement, Kanton Basel-Stadt), **Martino Colombo** (Leiter Abteilung für territoriale Entwicklung und Mobilität, Kanton Tessin) und **Dr. André Kirchofer** (Vizedirektor, ASTAG).

Den höchst interessanten und aufschlussreichen Ausführungen konnten drei Kernaussagen zur Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr entnommen werden:

1. Strasse und Schiene müssen nebeneinander bestehen können – es darf keine Ideologisierung der unterschiedlichen Verkehrsträger geben.
2. In den letzten Jahren ist viel erreicht worden – diese Entwicklung muss nun weitergeführt werden.
3. Als Vorreiterin im Bereich der Verkehrsverlagerung kann die Schweiz ein Vorbild für ganz Europa sein und die Entwicklung im grenznahen Ausland vorantreiben.

Einleitende Worte – Stand und Prognosen der Verkehrsentwicklung in der Schweiz

Eine Übersicht über das Thema gab eingangs Dr. Maria Lezzi, Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung. Die Auswirkungen des Klimawandels seien in den Alpen besonders gut zu erkennen - etwa am Rückgang der Gletscher, an Überschwemmungen oder auch an Erdbeben. Der Personen- und Güterverkehr spiele dabei eine gewichtige Rolle, sei er doch wesentlich für die anfallenden Emissionen verantwortlich. Die Forderung ist daher klar, so Frau Dr. Lezzi: «Bis 2050 soll der Verkehr im Alpenraum emissionsfrei werden.» Die Umwelt- und Verkehrsministerinnen und -Minister der Alpenländer hätten Anfang des Jahres auf Initiative von Bundesrätin Simonetta Sommaruga beschlossen, diese Herausforderung gemeinsam anzugehen. Die „Simplon-Allianz“, welche sich im Oktober 2022 in Brig zu einer Ministerkonferenz traf, habe einen Aktionsplan mit konkreten Massnahmen diskutiert und verabschiedet.

Verglichen mit Frankreich und Österreich sei der Anteil des Schienenverkehrs auf den Schweizer Alpenstrecken jedoch schon sehr gross: „Letztes Jahr erreichte der Anteil der Bahn am Güterverkehr in der Schweiz mit 75 Prozent den höchsten Stand seit 30 Jahren“. Dafür gebe es mehrere Gründe, wie Dr. Maria Lezzi anfügte: „Zu nennen seien hier unter anderem die Fertigstellung der Tunnel am Gotthard und am Monte Ceneri sowie die Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors.“ Weiter sei auch die Zahl der Lastwagenfahrten zurückgegangen, wobei der Zielwert allerdings noch nicht erreicht sei.



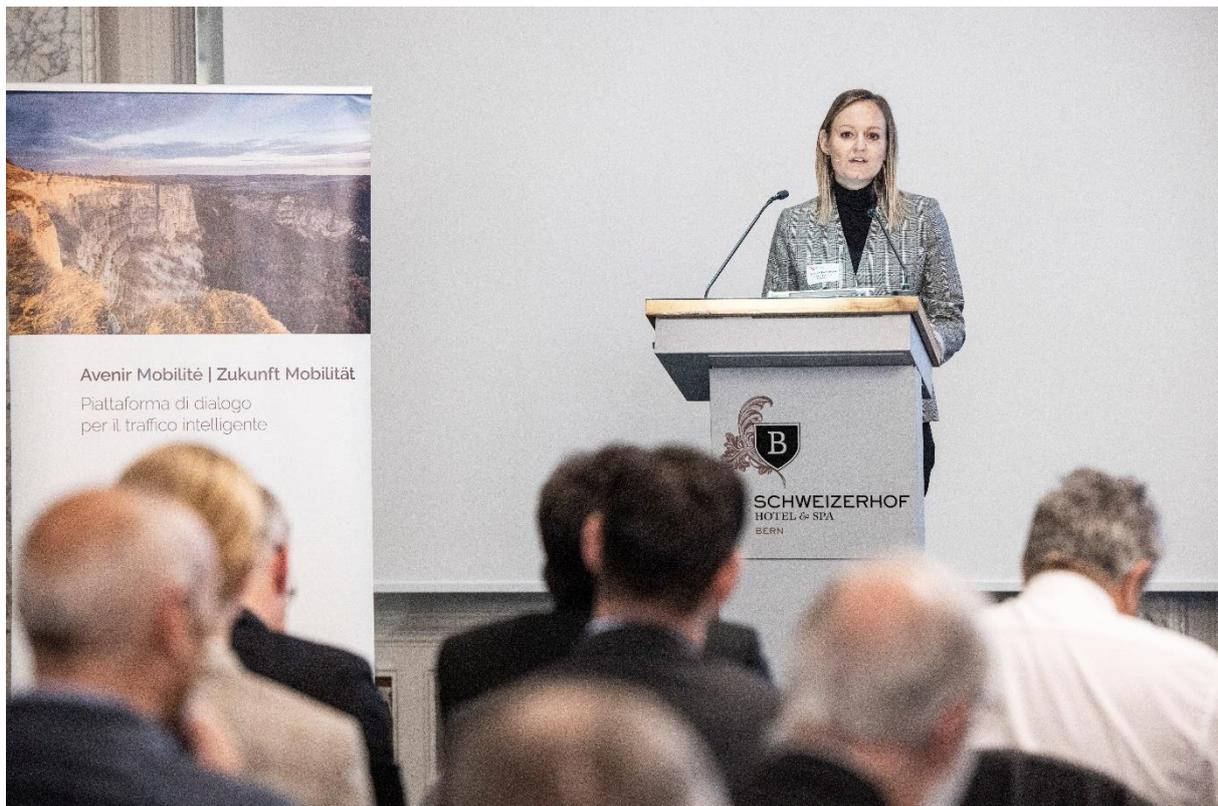
Anschliessend stellte die ARE-Direktorin die Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2050 vor. Der Verkehr werde demnach weiterwachsen: Die «Verkehrsperspektive 2050» des Bunds prognostiziert eine Zunahme von 31 Prozent beim Güterverkehr in der Schweiz (gemessen in Tonnenkilometern) bis 2050. Der Anteil der Schiene dürfte dabei nur marginal auf 39 Prozent zulegen, derjenige der schweren Nutzfahrzeuge von 63 Prozent auf 61 Prozent sinken. Mit einer massiven Zunahme von fast 60 Prozent (gemessen in Fahrzeugkilometern) bei den Lieferwagen zeigen sich die Umwälzungen in der Logistik deutlich. Weiter dürften sich die Arbeitswege dem Trend zum Home-Office entsprechend um 13 Prozent vermindern. Der Personenverkehr werde um 11 Prozent (gemessen in Personenkilometern) zunehmen, wobei der Anteil der Autos um 5 Prozent auf 68 Prozent fallen und der Öffentliche Verkehr um 3 Prozent auf 24 Prozent steigen dürfte. Beim Velo wird mit einer Verdoppelung des Anteils auf 4 Prozent gerechnet. Der Personenverkehr wachse somit bis 2050 unterproportional im Vergleich zur Bevölkerung.

Der Alpenraum könnte mit den vorgesehenen Massnahmen zu einem **Modellfall der intelligenten Dekarbonisierung** werden, führte Frau Dr. Lezzi weiter aus. Profitieren würde dabei nicht nur die Luftqualität, sondern es werde auch Lärm vermieden. Der Aktionsplan sehe für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene bereits konkrete Massnahmen vor. Beim Personenverkehr seien dies unter anderem mehr Nachtzüge oder auch autofreie Ferienorte mit ausgebautem Angebot an Velo-, Fuss-

und Wanderwegen. Beim Güterverkehr gelte es, die Effizienz durch weniger Leerfahrten und eine bessere Auslastung der Fahrzeuge zu verbessern. Für Fahrzeuge, die kein CO₂ ausstossen, sollen zudem Anreize geschaffen werden. Dies erfordere jedoch entsprechende Infrastrukturen. Auf der rechtlichen Ebene müssten die Richtlinien der EU zum kombinierten Verkehr überarbeitet werden. Gedacht werde an eine grenzübergreifende Verkehrsabgabe, wobei die Schweizer leistungsabhängige Verkehrsabgabe (LSVA) als Vorbild dienen könnte. Diese Arbeiten seien schwierig, aber sehr nötig, so Frau Dr. Lezzi zum Abschluss Ihres Einführungsreferates.

Ziel: klimaneutrales Europa

Auf die europäische Perspektive ging Teodora Serafimova ein, Forscherin an der Florence School of Regulation. In Europa würden 75,3 Prozent der Güter auf der Strasse transportiert und 18,3 Prozent auf der Schiene. Bis 2050 werde eine weitere Zunahme der Transportmengen um 80 Prozent erwartet. Gleichzeitig sähen die Pläne der EU vor, Europa bis 2050 zum **ersten klimaneutralen Kontinent der Welt** zu machen. Die Treibhausgase aus dem Verkehrssektor müssten dazu gegenüber dem Wert von 1990 um 90 Prozent reduziert werden, betonte Frau Serafimova und ging anschliessend darauf ein, welche Schritte und Massnahmen hierfür geplant seien.



Drei Viertel des Gütertransports im Inland sollen demnach auf die Schiene oder die Binnenwasserwege verlagert werden. Zudem beruhen die Massnahmen der EU aber auch auf weiteren Säulen: Es geht nicht nur um eine Verlagerung des Verkehrs – alle Transportarten sollen gleichermassen umweltfreundlicher werden. Neue Fahrzeuge etwa sollen emissionsarm oder gar emissionslos gebaut werden. Bei der Treibstoffherstellung sei vorgesehen, dass erneuerbare und kohlenstoffarme Stoffe gefördert werden, und schliesslich betrachte die EU neben der Schiene auch die Binnenwasserstrassen und die Küstenschifffahrt als Alternativen für die heutigen Verkehrswege.

Abschliessend thematisierte Frau Serafimova weitere Massnahmen, welche aus der wissenschaftlichen Perspektive essenziell sind. Das Wettbewerbsrecht brauche ebenso neue Lösungen wie die Bahntechnik, wo beispielsweise eine Automatisierung der Wagenkupplungen oder die europaweite Umstellung auf ein gemeinsames System der Zugsicherung nötig wäre. Entscheidend für den Erfolg der Massnahmen sei die Zusammenarbeit der Länder. So müssten **länderspezifische Regeln europaweit standardisiert** werden und zusätzlich auch neue Formen der Koordination geschaffen werden. Für eine wirksame internationale Koordination könne sie sich vorstellen, so Frau Serafimova weiter, dass sich nach dem Vorbild der ENTSO-E auf dem Elektrizitätsmarkt oder der Eurocontrol beim Flugverkehr auch eine Organisation für die Eisenbahn schaffen liesse. **Das Bahnsystem** sei heute noch **zu stark national geprägt**. Dank der Digitalisierung gebe es zudem Möglichkeiten für ein besseres Management des Verkehrs. Diese Möglichkeiten sollten ebenfalls genutzt und gefördert werden. Warnend fügte sie aber sogleich an: «Solche zusätzlichen Investitionen dürften aber nicht als Ersatz für die dringend nötigen Investitionen ins Netz verstanden werden.»

Von der Nordsee zum Mittelmeer – Die Güterkorridore Europas

Europa wird von neun Schienengüterverkehrs-Korridoren erschlossen. Einer davon ist der Rhein-Alpen-Korridor, welcher die grossen Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen mit Genua am Mittelmeer verbindet und dabei die Alpen durch den Lötschberg- und Gotthard- Tunnel quert.



Marc Adler, Managing Director des Rhein-Alpen-Korridors, thematisierte in seinem Referat unter anderem auch das Potential der Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit der Verlagerung des Güterverkehrs. Der Modal-Split beim Abfluss der Güter aus den 3 zentralen Häfen des Korridors sehe zwar klar die Strasse im Vordergrund – in Genua gingen fast 90 Prozent der Güter auf die Strasse, in Antwerpen und Rotterdam je fast 60 Prozent – aus Rotterdam und Antwerpen gingen aber auch je rund 35 Prozent der Güter auf die Binnenwasserstrassen. Der Rhein als wichtigste Nord-Süd-

Verbindung leide jedoch schon seit einigen Jahren an Wassermangel – an immer mehr Tagen des Jahres herrsche Niedrigwasser. Die Schiffe könnten daher nicht planmässig fahren und auch nicht voll beladen werden. Herr Adler ermahnte daher: «Wenn tatsächlich, wie von der EU geplant, bis 2050 drei Viertel der Güter auf Schienen- oder Wasserwegen transportiert werden sollen, braucht es entlang des Rheins zusätzliche Infrastruktur und multimodale Terminals.» **Der Rhein habe momentan keine freien Kapazitäten, um die Strassen zu entlasten.** Die Autobahn- und Bahnnetze auf beiden Seiten des Flusses seien zwar überlastet – eine Umlagerung unter diesen Umständen jedoch nicht möglich. «Wir haben auf dem Korridor 1 bei der Schiene ein riesiges Kapazitätsproblem und das wird sich bis 2030 auch nicht signifikant ändern», so Adler weiter. Der langfristig ausgerichtete Ausbau der Infrastruktur helfe in der aktuellen Dekade nicht mehr. Das Beispiel Deutschland zeige es: «Alle drei Transportwege kommen mit den wachsenden Güterverkehrsaufkommen nicht mehr klar.» **Es müssten noch ganz grosse Schritte gemacht werden, um die von der EU vorgegebenen Ziele für 2030 erreichen zu können.** Dafür müssten die nationalen Verkehrsprognosen aufeinander abgestimmt werden und grosse Infrastrukturprojekte realistischer und in internationaler geplant werden. Schliesslich sei jedes nationale Güterverkehrsnetz nur ein Teil eines europäischen Puzzles und man müsse sicherstellen, dass «an der Grenze alles zusammenpasst». Er fügte aber sogleich an: «Die nationale Regulatorik und Planung ist dabei eines der grössten Hindernisse». Eine internationale Harmonisierung von Prozessen und IT-Tools sei daher essenziell.



Mit diesen Worten schloss Marc Adler sein Referat und übergab an Linda Thulin, Präsidentin des Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridors (ScanMedRFC). Der ScanMedRFC verbindet Oslo und Stockholm via Kopenhagen, Hamburg und Innsbruck mit Palermo. Für den Anschluss der skandinavischen Länder an West- und Südeuropa sei der Korridor äusserst wichtig, so Thulin. Allerdings nutzen nicht alle Branchen tatsächlich die Schiene, weshalb herausgefunden werden müsse, was die Gründe dafür sind. Sie verfolge einen kundenorientierten Ansatz, um dies zu ändern: «Wir versuchen,

die Kunden von den Vorteilen zu überzeugen». Die Züge seien beispielsweise geeignet, Fisch aus Norwegen nach Süden und umgekehrt Früchte aus Italien in den Norden zu transportieren. Das bedinge allerdings geeignete Fahrpläne und ein hohes Transporttempo. Die Kapazität und der Stand der Digitalisierung seien auf der langen Strecke ganz unterschiedlich. Linda Thulin meint dazu: «Während wir im nördlichen Teil des Korridors attraktive Fahrpläne anbieten, bekommen wir **im Süden** nur die übriggebliebenen Trassen und müssen **die Güter teils mit durchschnittlich 30km/h transportieren.**» Man müsse mit vielen Beteiligten sprechen, wenn man eine Lösung finden wolle. Wie ihre beiden Vorredner:innen ist auch Thulin überzeugt, dass es eine gemeinsame Lösung braucht und nicht einzelne unkoordinierte Vorstösse.

1. Panel – Eine zentrale Verkehrssteuerung für den europäischen Güterverkehr?

Wie eine gemeinsame Lösung aussehen könnte und ob diese umsetzbar wäre, wurde im 1. Panel diskutiert. An diesem nahmen die zuvor Referierenden Teodora Serafimova, Marc Adler und Linda Thulin unter der Moderation von Matthias Finger, Präsident von Avenir Mobilité, teil.



Das Panel wurde mit der kritischen Frage zur Realisierbarkeit der EU-Ziele eröffnet. Wir befänden uns momentan an einem kritischen Zeitpunkt. Um die **gesetzten Ziele noch zu erreichen, dürfe man nicht mehr zuwarten**, meinte Marc Adler. Linda Thulin ergänzte, dass es sich dabei um eine Willensfrage handle. Die Krisen der letzten Jahre hätten eindrücklich gezeigt, dass Europa den Herausforderungen gewachsen sei, wenn es darauf ankommt. Teodora Serafimova führt diesen Gedanken noch weiter aus: «Krisen, wie die aktuelle Energiekrise, haben das Potenzial die Verlagerung des Güterverkehrs zu beschleunigen!»

Wie und unter welchen institutionellen Bedingungen die Verlagerung vorangetrieben werden könnte, wurde anschliessend intensiv diskutiert. Als **grösste Herausforderung wurden die internationale**

Koordination und Harmonisierung ausgemacht: Die internationalen Korridore verlaufen durch Nationalstaaten mit eigenen Regulatorien und Interessen. Dies führe dazu, dass dem internationalen Güterverkehr, welcher im Vergleich zum Personenverkehr weniger Kapazitäten benötigt, oftmals nicht genügend Trassen zur Verfügung gestellt werden. . Entscheidend sei daher, dass die Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern weiter ausgebaut wird und die nationalen Regulierungsbehörden eine internationale Perspektive haben, meinte Linda Thulin. Sie könne sich auch sehr gut eine internationale Stelle vorstellen, welche die Kooperation zwischen den Ländern fördert. Besonders bei der **Harmonisierung der Zeitpläne** wäre dies sehr nützlich, begründete sie die Idee. Nachdem Marc Adler die Infrastrukturbetreiber als einer der Schlüsselakteure erwähnt hatte, schlug Teodora Serafimova eine Vereinigung der Infrastrukturmanager als einen möglichen Weg zu mehr Kooperation vor.

Generell wurde von den Panelteilnehmer:innen jedoch bezweifelt, dass sich für die Verkehrssteuerung der Güterkorridore eine weiterreichende Institutionalisierung à la Eurocontrol einführen liesse. Die EU müsse die Kompetenzen der Mitgliedstaaten respektieren und zudem wäre ein zu grosser Apparat das Resultat einer solchen Steuerung, was wiederum Probleme mit sich bringen würde, waren sich die Panelist:innen einig. Dennoch sei es wichtig, dass man bei der Verkehrsverlagerung nicht nur isoliert in Korridoren denke, sondern das Netz in seiner Gesamtheit betrachte. Denn auch wenn sich die Stakeholder der Korridore stark voneinander unterschieden, befassten sich die Korridore doch immer mit den gleichen Problemen, stimmten Marc Adler und Linda Thulin überein.

Abschliessend wollte der Moderator, Matthias Finger, noch wissen, was die Korridore konkret unternähmen, um die Kapazität im Güterverkehr zu erhöhen. Er fragte Linda Thulin, mit welchen Massnahmen sie die Transporteure beispielsweise dazu bringen wolle, schnelleres Rollmaterial zu verwenden. Linda Thulin gab daraufhin einen Einblick in verschiedene aktuell laufende Tests: Man experimentiere momentan mit der Länge und dem Gewicht der Züge. Auch finden Tests mit schnelleren Zügen statt. Schlussendlich sei das Ziel eine möglichst grosse Breite an Produkte anbieten zu können, um die freien Trassen je nach Bedarf ausfüllen zu können und so die Kapazität zu erhöhen.

Bahnkunden wandern ab

Nach einer kurzen Kaffeepause, in der die Teilnehmenden eine erste Möglichkeit hatten, das Gehörte zu verarbeiten und zu diskutieren, kamen im zweiten Teil der Veranstaltung Vertreterinnen und Vertreter bedeutender europäischer und schweizerischer Güterverkehrsunternehmen zu Wort. In 6 spannenden Referaten legten sie dar, wo Sie die grössten Herausforderungen sehen und was aus ihrer Sicht nötig wäre, um die Verlagerung voranzubringen.

Den Anfang machte Irmtraut Tonndorf, Direktorin Kommunikation & Marketing bei der Hupac AG. Der **kombinierte Verkehr könnte mehr beitragen, doch heute müsse man Kunden abweisen**, gab sie zu bedenken. Die Forderung nach mehr Personenzügen in der Nacht findet Hupac problematisch: «Ein zusätzlicher Nachtzug verunmöglicht drei Trassen für Güterzüge.» Weiter seien auch die vielen, schlecht koordinierten Baustellen ein grosses Problem im Schienengüterverkehr, da diese zu unstabilen Fahrplänen führten. «**Die Kunden können sich heute nicht auf die Bahn verlassen**, wechseln auf die Strasse und wir riskieren, dass sie so schnell nicht wieder zur Bahn zurückkommen», stellte sie ernüchert fest. Zeitweise fallen wegen Mängeln an der Infrastruktur, Unfällen und Verspätungen 15 bis 20 Prozent der Züge aus. «Die durchschnittliche Verspätung pro Zug beträgt 8 Stunden!», beklagte Tonndorf. In **Deutschland, dem Problemkind in der europäischen**

Verlagerungspolitik, scheine sich die Bahn auf den Inlandverkehr zu konzentrieren. Die Probleme an den Grenzen hätten weniger Priorität.



Dabei sei klar, was gebraucht werde, um den Schienengüterverkehr attraktiver zu machen und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene voranzutreiben: Längere Güterzüge, schnellere Güterzüge, Reservekapazitäten, mehr Abstellanlagen und flexible Lösungen für die aktuellen Probleme!

«Wir müssen die Leute ins Boot holen»

Aus dem Blickwinkel eines österreichischen Transportunternehmens, welches vorwiegend auf der Strasse tätig ist, sprach Fritz Müller, Geschäftsleiter der Müller Transporte GmbH. Er bemängelte speziell das **geringe Verständnis der österreichischen Bevölkerung für den Güterverkehr** – ob auf der Strasse oder der Schiene. Momentan werde der Güterverkehr in der Wahrnehmung des österreichischen Publikums als wenig wichtig angesehen. Das werde sich aber vermutlich ändern, wenn 2033 der Basistunnel am Brenner fertiggestellt wird. Die Zeit bis dahin müsse jedoch ebenfalls schon genutzt werden. Es gelte, die Bevölkerung für das Verlagerungsprojekt zu gewinnen: **«Güterverkehr ist kein Selbstzweck, sondern er ermöglicht unseren aktuellen Wohlstand. Deshalb müssen wir die Leute ins Boot holen»**, verlieh er seiner Forderung Nachdruck. Er könnte sich für die Zeit bis zur Fertigstellung des Basistunnels am Brenner beispielsweise eine ausgiebige finanzielle Entschädigung sehr gut vorstellen, um die Bevölkerung mehr für die Thematik zu sensibilisieren.

Zum Abschluss seines Referats thematisierte Müller zudem die Entkarbonisierung des Strassengüterverkehrs. Schliesslich gelte es sich daran zu erinnern, dass die Verlagerung des Verkehrs weg von der Strasse darauf beruhe, dass die Diesel-Lastwagen die Luft mit Klimagasen belasten. Wenn die genannten Lastwagen indessen wie gefordert durch solche mit alternativen Antrieben ohne

fossile Treibstoffe abgelöst würden, sei das Ziel der Dekarbonisierung eigentlich ebenfalls erreicht. «Braucht es dann noch eine Verlagerung?» fragte er das Publikum provokativ.



Eine einheitliche Sprache fehlt – Wortwörtlich und im übertragenen Sinn

Mit den Problemen eines Eisenbahnunternehmens befasste sich Dr. Ulrich Puz, ehemaliger CEO der österreichischen Frachtbahn Traktion GmbH. Die Bedingungen für den Aufbau eines länderübergreifenden Betriebs in den Korridoren seien heute kompliziert und wirtschaftlich aufwändig.



Grund dafür seien die jeweiligen nationalen Vorschriften, welche eingehalten werden müssen. So werde für **jedes Land eine eigene Betriebslizenz benötigt**. Weiter brauche es eine 24 Stunden am Tag besetzte **Dispositionsstelle mit zweisprachigem Personal** und auch die Lokomotivführer bräuchten mehrere Ausweise und müssten mehrsprachig sein, um im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden zu können. An diesen Prozessen seien schlussendlich viele verschiedene Stellen beteiligt – von den Wageneigentümern, zu den Lokomotiveigentümern bis hin zu den Infrastruktуреigentümern. «Es fehlt jedoch eine europaweit einheitliche Betriebssprache» beanstandete Dr. Puz weiter. All diese Anforderungen würden einen echten Wettbewerb verhindern. Dies sei besonders am Brenner klar ersichtlich. Dort teilten sich Deutschland, Österreich und Italien mit Ihren Staatsbahnen praktisch den Markt untereinander auf. Eine Ungleichbehandlung sehe er zudem auch bei den technischen Kontrollen, welche bei der Bahn viel zahlreicher durchgeführt würden als bei den Camions auf der Strasse und die Verlagerung des Güterverkehrs somit zusätzlich erschwerten.

Ausweichstrecken für Güterzüge

Die Schweiz und Österreich hätten das gleiche Problem bei der Verlagerung: Deutschland, begann Sven Flore, CEO von SBB Cargo International, sein Referat. Der nördliche Nachbar habe seine vertraglich zugesicherten Ausbauten nicht durchgeführt. «Die **Qualität des deutschen Netzes** ist inzwischen so **schlecht, dass selbst die Kapazitäten**, die früher einmal vorhanden waren, **nicht mehr brauchbar sind**», präzisierte Sven Flore die Problematik.



Allerdings sei nun zum ersten Mal seit Jahren Besserung in Sicht: in Deutschland realisiere man allmählich die desolade Situation und – noch wichtiger – handle dementsprechend. Neu sei zum einen, dass auf den **Ausweichstrecken Güterverkehrszüge gegenüber dem Personenverkehr bevorzugt** behandelt werden und dass die nötigen Bauarbeiten zur Instandhaltung der Infrastruktur endlich begonnen hätten, erläuterte Sven Flore die beobachteten Verbesserungen.

Diese Massnahmen seien dringendst nötig gewesen, fügte er an: «Eine zweite Chance haben wir nicht mehr. Wenn die Probleme jetzt nicht angepackt werden, werden wir keine Lösung finden für eine vernünftige Bahninfrastruktur.» Deshalb gelte es momentan, einen besonders schwierigen Balanceakt hinzubekommen. Man müsse weiterhin Druck auf Deutschland ausüben und gleichzeitig diejenigen Personen in Deutschland, welche offen für Veränderungen und Fortschritt sind, unterstützen.

Abschliessend thematisierte Sven Flore noch kurz den Binnenschienengüterverkehr. «Einen **Binnengüterverkehr eigenwirtschaftlich zu betreiben ist eine pure Illusion!**», stellte er klar. Die Politik müsse zwischen der Alimentierung und dem Ende des Binnenschienengüterverkehrs wählen. Auch sei es sinnvoll, die Rollende Landstrasse bis 2028 beizubehalten.

Langfristig Planen – aber die kurze Frist nicht ausser Acht lassen

Den Abschluss der Referatsrunde machte Dirk Stahl, CEO der BLS Cargo AG. Auch er thematisierte die vielen Baustellen und ihre Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr. Es werden langfristig grosse Projekte geplant und realisiert – das sei gut und nötig, doch: «wir müssen auch daran denken, welche Situation wir in einem oder in zwei Jahren vorfinden», gab er zu bedenken. Das Ausmass der aktuellen Bauaktivitäten führe dazu, dass die Systeme – vor allem in Deutschland – nicht mehr beherrscht werden. Dies sei mit grossen operativen und finanziellen Belastungen verbunden. Eine vorausschauende **sowohl kurzfristige, als auch mittelfristige und langfristige Planung sei dringend nötig**, um sicher zu stellen, dass der Güterverkehr von heute und morgen ebenfalls verkehren könne.



Besonders wichtig seien deshalb seiner Meinung nach die kurzfristigen Lösungen. So könne man die internationale Baustellenkoordination sehr schnell verbessern. Pilotstudien würden erhebliche operative Erleichterungen in den nächsten 2-3 Jahren ermöglichen, beispielsweise bei den Regulierungen, den Bemühungen für eine einheitliche Sprache und der Zulassung von Fahrzeugen und

Lokführern. Mittelfristig seien Ausweich-Routen auszubauen und die Regulierungen zu harmonisieren und zu standardisieren. Auch brauche es **lange Zugkompositionen von gut und gerne 750 Meter**, ein **europäisches Zugsicherungssystem und ein europäisches Kapazitätsmanagement**.

Lobende Worte fand Dirk Stahl hingegen für die stetige Öffnung des Schienengüterverkehr-Markts für alle interessierten Unternehmen, denn nur so sei der Wettbewerb garantiert. Sorgen würden ihm im Augenblick allerdings die hohen Strompreise machen. Die Stromkosten seien viel stärker gestiegen als die Dieselpreise – dies könnte durchaus auch Einfluss auf die Verlagerungsbemühungen haben.

Verkehrsverlagerung in der Schweiz

Nach dieser spannenden Referatsrunde folgte das zweite Podiumsgespräch mit Fokus auf die Verlagerungspolitik in der Schweiz. Daran teil nahmen Nationalrat Jon Pult (GR, SP), Nationalrat Benjamin Giezendanner (AG, SVP), Regierungsrätin Esther Keller (BS, GLP), Martino Colombo (Kanton Tessin) und Dr. André Kirchhofer (ASTAG). Moderiert wurde das Panel von Martin Bütikofer (Direktor, Verkehrshaus Schweiz).



Auch in der Schweiz gäbe es noch viel zu tun bei der Verkehrsverlagerung, sagte im Podiumsgespräch Esther Keller, Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt. **Basel habe ein Kapazitätsproblem, wenn immer mehr Verkehr auf der Schiene abgewickelt werde**. Es gebe Engpässe, die man durch den Ausbau des Bahnknoten Basel zuerst beseitigen müsse. Der neue Rheinhafen werde sicherlich zum Modalsplit beitragen, führte sie weiter aus, es sei jedoch schwierig, für solche Themen zu mobilisieren, da der Güterverkehr und die Logistik in der breiten Bevölkerung kaum ein Thema seien. Die Lieferprobleme infolge der Coronakrise hätten jedoch geholfen, das Bewusstsein zu ändern und die Aufgabenstellung mehr in den Vordergrund zu rücken.

Nationalrat Jon Pult stimmte Regierungsrätin Ester Keller zu. In der Tat sei der Güterverkehr den meisten Wählern eher fern. Ebenfalls wichtig findet er die von der Regierungsrätin angesprochene Frage der Flächeneffizienz. **Verlagerte Güter seien nicht nur platzeffizienter, sondern benötigen auch weniger Energie und verursachen weniger Emissionen.** Das Prinzip, dass Güter für lange Strecken auf die Bahn gehören, gelte nach wie vor, zeigte sich der Bündner überzeugt. «Der Zweck von mehr Gütern auf der Schiene ist kein Selbstzweck! Viel mehr dient die Verlagerung auch dem Schutz des Alpengebiets und der darin lebenden Menschen», betonte er. Es sei zentral, dass man diesen Zweck der Verlagerung betone, denn «mit dem Güterverkehr allein wird man wahrscheinlich nicht die Herzen und Köpfe der Leute gewinnen», gab er weiter zu bedenken. Die Verlagerung geschieht zu Gunsten von Menschen und Natur und deshalb dürfe der Transport nicht zu einem Billigangebot werden. Die für die Verlagerung entscheidende NEAT sieht Nationalrat Pult als grossen Erfolg – die Probleme lägen bei der Zulaufstrecke in Deutschland. Mit Ausweichstrecken links des Rheins könnte dieser Engpass jedoch beseitigt werden. Er wäre auch sofort dafür, Infrastrukturprojekte im Ausland mitzufinanzieren. So könnten die mit der NEAT verbundenen Probleme gelöst werden, führte er die Idee weiter aus.



Sein Ratskollege und Transportunternehmer Benjamin Giezendanner vertrat eine ähnliche Meinung bezüglich des **Mitfinanzierens ausländischer Bahninfrastruktur**, machte aber direkt klar, dass man **für solche Investitionen auch eine Gegenleistung** in anderen Bereichen erhalten müsste, z. B. den Bilateralen Verträgen mit Europa. Auf die NEAT angesprochen reagiert Nationalrat Giezendanner mit Unverständnis: Er befürworte ebenfalls einen CO2 armen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Heute sei es jedoch so, dass fast jede Ladung, welche den Gotthard durchquert, von der Strasse mitfinanziert werde. «Wir können nicht ununterbrochen die Bahn bevorteilen und von der Strasse erwarten, dass sie es am Ende des Tages bezahlt», meinte Giezendanner. Bezüglich der Kapazitäten am Gotthard sehe er auch kein Problem. Ein höheres Verkehrsaufkommen sollte seiner Ansicht nach problemlos bewältigt werden können.



Dass auch die erfolgreich in Betrieb genommene NEAT in nicht allzu ferner Zukunft an Kapazitätsgrenzen stossen werde, befürchtete Martino Colombo, Leiter der Abteilung für territoriale Entwicklung und Mobilität des Kantons Tessin. Bald würden verschiedene Infrastrukturprojekte in Italien fertiggestellt, wodurch automatisch mehr Güter die Schweiz passieren werden. Dieses Wachstum müsse von der bestehenden Infrastruktur zuerst mal bewältigt werden. Deshalb habe sein Kanton auch eine sehr starke, «fast schon provokative Stellungnahme» zur Bahn 2050 veröffentlicht. In dieser **verweist der Kanton Tessin auf eine Investitionsbedürfnis im Rahmen von 100 Milliarden Franken**. Diese hohe Zahl sei nötig, um mit anderen Kantonen, wie zum Beispiel Basel, mithalten zu können und die benötigte Infrastruktur weiterhin auszubauen. Dennoch sei er grundsätzlich guter Dinge und betonte, dass sich beispielsweise die Situation für den Personenverkehr im Kanton bereits merklich verbessert habe.

Die aktuellen Probleme der Schweizer Strassentransporteure sprach ASTAG-Vizedirektor Dr. André Kirchhofer an. **Wie überall in Europa fehle es an Nachwuchs**. Die Lastwagenstaus auf der Autobahn würden zusätzlich vor einer Berufswahl im Strassentransportgewerbe abschrecken. Dem stimmte der Moderator Martin Bütikofer zu: Das Image der Branche und der Berufsbilder müsse verbessert werden. Zum alpenquerenden Güterverkehr meinte Kirchhofer, man müsse klarmachen, wo die Prioritäten lägen: «Soll die Verlagerung selbst Priorität sein oder will man sich auf den Umweltschutz fokussieren?» Falls es die Natur sei, würden **emissionsfreie LKWs eine wertvolle Alternative bieten**. Für ein funktionierendes Logistikkonzept in der Schweiz werden nämlich sowohl die Strasse wie auch die Schiene benötigt, schloss Kirchhofer sein Argument.

Bei der anschliessenden Frage, ob zu diesem Logistikkonzept auch der defizitäre Einzelwagenladeverkehr gehöre bzw. dieser von den Bahnen überhaupt noch weitergeführt werden solle, gingen die Ansichten auf dem Podium auseinander und so wurden diese und weitere Fragen beim abschliessenden Apéro noch fleissig weiterdiskutiert.

Wir bedanken uns bei unseren Partnern!



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



SBB CFF FFS