

# Es braucht einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr in der Fläche

Der Bundesrat wird demnächst die Botschaft zur zukünftigen Ausrichtung des Güterverkehrs ans Parlament überweisen. Angesichts der ausgelasteten Verkehrssysteme und der ambitionierten Klimaziele müssen der kombinierte Gütertransport und der Schienengüterverkehr gestärkt werden. Entsprechend sind eine umfassende Modernisierung des Schienengüterverkehrs und eine gezielte Förderung des kombinierten Verkehrs notwendig. Ebenfalls braucht es ein zukunftsfähiges Netzwerkangebot im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), mit einer befristeten Finanzierung sowie klaren Leitlinien, die einen fairen Wettbewerb auf der Schiene und mit der Strasse ermöglichen.

## Michael Bützer – Geschäftsführer der LITRA

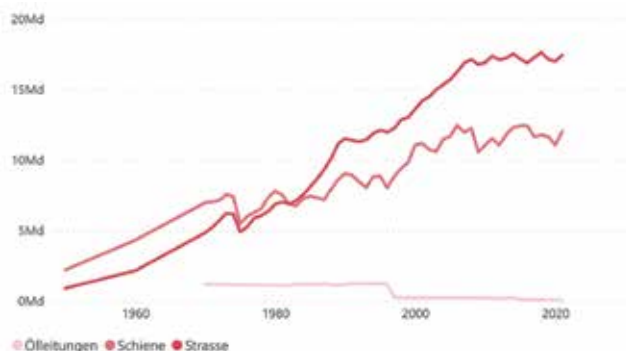
Mit der Corona-Pandemie wurde uns eindrücklich vor Augen geführt, wie wichtig eine gut funktionierende Güterverkehrslogistik ist. Gute Rahmenbedingungen für den Güterverkehr sind für die Zukunft schlicht unerlässlich. Dazu braucht es Angebote auf Schiene, Strasse und Schiff, die auf die Bedürfnisse unserer Volkswirtschaft und auf die Kunden der verladenden Wirtschaft ausgerichtet sind. Mit Blick auf die Auslandabhängigkeit unseres Landes und auf Grund der grossen Vernetzung von Lieferketten, müssen die grenzüberschreitenden Verkehre integral in diese Betrachtung miteinbezogen werden. Es gilt also den gesetzlichen Rahmen nicht nur für die Schiene, sondern für den ganzen Gütertransport weiterzuentwickeln und anzupassen. Im Zentrum dieser Überlegungen müssen die Versorgungssicherheit der Schweiz, die Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwen-

gen Infrastrukturen sowie die Redundanz des Logistiksystems stehen. Gleichzeitig braucht es faire Wettbewerbsbedingungen, damit Unternehmen ihre Güterverkehrsangebote nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und klimaverträglich erbringen können. Eine weitere Stärkung der Ko-Modalität, also das erfolgskritische Zusammenwirken der Verkehrsträger, ist zentral. Indem sich die Branchenakteure, Kunden und Verlader sowie Behörden und Politik auf ein gemeinsames Zielbild für den Gütertransport festlegen, erhalten sie die notwendige Planungssicherheit für nachhaltige Investitionen in die Zukunft.

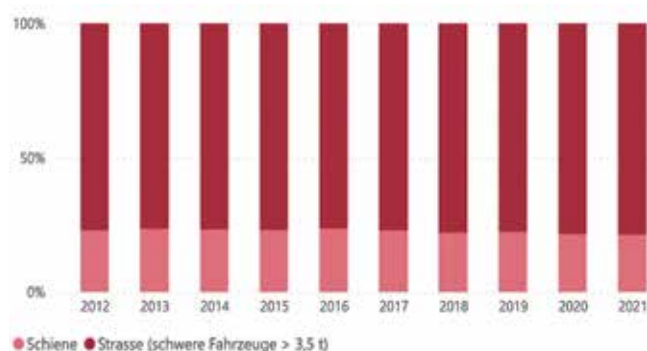
Die Wachstumsaussichten für den Schweizer Schienengüterverkehr in der Fläche, d.h. der Binnen-, Import- und Exportverkehr, sind grundsätzlich positiv. Der Anteil der Schiene betrug in den letzten Jahren bei den transportierten Tonnenkilometern

etwas mehr als 20%. Verschiedene Unternehmen haben Ambitionen und konkrete Projekte angekündigt, um diese Marktchancen besser zu nutzen. Konkret betrifft dies die City-Logistik, Angebote im Ganzzugs-Bereich oder auch die Ver- und Entsorgung im Baugewerbe und Recycling. Begünstigt wird dies durch eine steigende Nachfrage nach Versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO<sub>2</sub>-reduzierter Logistik und leistungsfähigen Umschlaganlagen für den multimodalen Gütertransport. Mit einem Mix aus eigenen und staatlichen Investitionen sowie anreizbasierten Förderungen für alle Verkehrsträger, können diese Potenziale gezielt erschlossen werden. Handlungsbedarf besteht prioritär für folgende Massnahmen:

- Die Produktionsformen im Bahngüterverkehr sind 100 Jahre alt. Damit der Schienengüterverkehr in der Fläche längerfristig wettbewerbsfähig



Entwicklung der gesamten Transportleistung im Güterverkehr (in Tonnenkilometern)



Entwicklung der Anteile von Schiene und Strasse im schweizerischen Güterverkehr in der Fläche

sein kann, braucht es deshalb eine umfassende Modernisierung, mit Automatisierungen und einer weitgehenden Digitalisierung. Dies beinhaltet die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) gemäss europäischen Standards, digitale Bremsproben und moderne Daten-/Buchungsplattformen.

- Für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) muss ein zukunfts-fähiges Netzwerkangebot definiert werden. Für dieses Angebot sollen strategische Leitlinien, aber kein operatives Betriebsmodell vorgegeben werden. Quersubventionierungen vom EWLK zu den Ganzzügen müssen ausgeschlossen sein. Für den Aufbau und den Betrieb des Netzwerkangebots sind befristete, finanzielle Beiträge nötig, von denen die verschiedenen Betreiber von Bahngüterverkehr und Kunden im Binnenverkehr in gleicher Art und Weise profitieren können. Die Frage der Dimensionierung des Netzwerkangebots muss unter engem Einbezug der Branche und der Kantone entwickelt, politisch beschlossen und mittels einer mehrjährigen Leistungsvereinbarung bestellt werden.

- Strassenseitig wird die leistungs-abhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) weiterentwickelt werden müssen. Dabei sollen die bestehenden Zielsetzungen beibehalten werden, zugleich aber die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen auf die Fahrzeughalter beherrschbar bleiben. Zudem soll die Umstellung der Lastwagen auf umweltfreundliche Antriebe mit einer Anschubfinanzierung beschleunigt werden.

Weitergeführt werden müssen unbedingt die bereits beschlossenen Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen sowie in Umlade- und Terminalanlagen und in Anschlussgeleise. Auf der Strasse sind das Nachfahr- und Kabotageverbot unbestritten und sollen ebenso im heutigen Umfang weitergeführt werden. Unter diesen Vorzeichen stehen die Chancen sehr gut für eine nachhaltig erfolgreiche Weiterentwicklung des Schweizer Güterverkehrs.

## RÉSUMÉ

### Pour un transport ferroviaire de marchandises durable sur le territoire

De bonnes conditions-cadres pour le transport de marchandises sont indispensables pour l'avenir du pays. Pour cela, il faut disposer d'offres ferroviaires, routières, ainsi que sur les voies navigables, répondant aux besoins de notre économie et de la clientèle. Il s'agit donc de développer et d'adapter le cadre légal, non seulement pour le rail, mais aussi pour l'ensemble des transports de marchandises. Concrètement, il est surtout important d'assurer la sécurité d'approvisionnement de la Suisse, en maintenant la capacité et la robustesse des infrastructures de transport et en favorisant la coopération entre les différents modes de transport. Dans le domaine du trafic des marchandises par le rail, il est nécessaire de le moderniser en profondeur, par le biais des automatisations et d'une numérisation à grande échelle. Pour le transport par wagons complets isolés (TWC), il convient de définir des lignes directrices stratégiques. Le dimensionnement de l'offre doit être développé, en étroite collaboration avec la branche et les cantons. Pour la mise en place et l'exploitation de l'offre du réseau, des contributions financières limitées dans le temps sont nécessaires. Du côté de la route, la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP) devra être développée. En outre, l'utilisation des camions disposant d'un moteur écologique doit être accélérée, par le biais d'un soutien financier. En conclusion, il faut absolument poursuivre les investissements déjà décidés en faveur des infrastructures de transport (installations de transbordement, terminaux ferroviaires, voies de raccordement).

## RIASSUNTO

### Per un trasporto ferroviario delle merci sostenibile sul territorio

Delle buone condizioni quadro per il trasporto delle merci sono essenziali per il futuro del paese. Per raggiungere questo obiettivo, bisogna disporre di servizi ferroviari, stradali, oltre a vie fluviali navigabili, che soddisfino le esigenze della nostra economia e della clientela. Si tratta quindi di sviluppare e di adeguare il quadro giuridico, non solo per la ferrovia, ma anche per l'intero trasporto merci. Concretamente, è particolarmente importante garantire la sicurezza dell'approvvigionamento della Svizzera, mantenendo la capacità e la solidità delle infrastrutture di supporto e promuovendo la cooperazione tra i diversi sistemi di trasporto. Nel settore del traffico merci ferroviario, è necessaria una profonda modernizzazione, attraverso l'automazione e la digitalizzazione su larga scala. Per il trasporto attraverso carri completi isolati (TCCI), dovrebbero essere definite linee guida strategiche. Il dimensionamento dell'offerta deve essere sviluppato, in stretta collaborazione con l'industria e i cantoni. Per la creazione e il funzionamento dell'offerta della rete, sono necessari dei contributi finanziari limitati nel tempo. Per quanto riguarda la strada, la tassa sul traffico pesante dovrà essere ampliata (TTPCP). Inoltre, l'uso di autocarri con motori ecologici deve essere accelerato, attraverso il sostegno finanziario. In conclusione è essenziale proseguire gli investimenti già decisi a favore delle infrastrutture di trasporto (impianti di trasbordo, scali ferroviari, strade di collegamento).