

Güterverkehrsvorlage und schweizerische Verkehrspolitik

Hans Werder, Generalsekretär UVEK

Referat am Symposium 2007 des Cargo Forums Schweiz

am 12. September 2007 in Basel

1. Perspektiven des europäischen Güterverkehrs

In ganz Europa ist der Güterverkehr in den letzten Jahren massiv gewachsen. In der EU hat sich der Güterverkehr zwischen 1970 und dem Jahr 2000 praktisch verdreifacht. Die Gründe für dieses massive Wachstum sind bekannt:

- Europäischer Binnenmarkt
- Moderne Produktionsweise (Lean Production, Just in time usw.)

Dieses starke Wachstum hat primär auf der Strasse stattgefunden, während vor allem die Schiene stark an Marktanteilen verloren hat.

Alle Prognosen sagen auch in Zukunft ein weiteres starkes Wachstum des Güterverkehrs in Europa voraus; allein in den nächsten zehn Jahren muss mit einer weiteren Verkehrssteigerung von gegen 50 Prozent gerechnet werden. Wenn sich der bisherige Trend fortsetzen würde, würde auch das zukünftige Wachstum primär auf der Strasse stattfinden.

Dieses rasche Wachstum des Strassengüterverkehrs stösst jedoch in den dichtbesiedelten Kernräumen Westeuropas und in den Alpenräumen immer mehr an Grenzen. Diese Grenzen ergeben sich aus den ökologischen Anforderungen, aus dem legitimen Schutz der Bevölkerung an den Verkehrsachsen, aber auch aus der Tatsache, dass der Raum für neue grosszügige Strassenbauten heute kaum mehr vorhanden ist. Es ist deshalb unrealistisch, alle 15 - 20 Jahre die Strassenkapazität für den Güterverkehr verdoppeln zu wollen.

Wir stehen damit vor der Alternative,

- entweder den Güterverkehr vermehrt auf die Schiene und die Wasserwege zu verlagern,
- oder in Kauf zu nehmen, dass die Staus auf der Strasse immer mehr zunehmen, dass die Transporte unzuverlässiger werden und dadurch hohe volkswirtschaftliche Kosten entstehen. Die Gefahr, dass der europäische Binnenmarkt eines Tages im Verkehrskollaps erstickt, ist heute real. Die EU-Kommission hält in ihrem Weissbuch zur Verkehrspolitik fest, dass die zunehmende Überlastung des europäischen Strassennetzes die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft gefährdet. Gemäss Weissbuch erreichen allein die Staukosten im Jahre 2010 rund 80 Mrd. Euro (1 % BIP).

Es besteht deshalb in Europa weitgehend Einigkeit darüber, dass der europäische Binnenmarkt nur funktionsfähig bleiben kann, wenn Schiene und Wasserwege einen beträchtlichen Teil des zukünftigen Güterverkehrswachstums übernehmen können.

2. Ziele der schweizerischen Güterverkehrspolitik

Die Ziele der schweizerischen Güterverkehrspolitik, welche in den letzten Jahren durch mehrere Volksabstimmungen festgelegt und bestätigt worden sind, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse sollen durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur auf Strasse, Schiene, Wasser und Luft so effizient und umweltschonend wie möglich abgedeckt werden.
2. Damit soll die verkehrsmässige Position der Schweiz in einer globalisierten Welt gesichert werden.
3. Im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik sollen die einzelnen Verkehrsträger nach ihren jeweiligen ökonomischen und ökologischen Vorteilen eingesetzt und sinnvoll miteinander verknüpft werden (intermodaler Verkehr).
4. Die Eisenbahn hat ihre ökologischen und ökonomischen Vorteile bisher zu wenig zum Tragen gebracht. Sie besitzt jedoch - insbesondere im alpenquerenden Güterverkehr - noch ein grosses Potenzial. Überdies besteht ein klarer Verfassungsauftrag zur Verlagerung auf die Schiene.
5. Die schweizerische Verkehrspolitik muss eng mit der europäischen Verkehrspolitik abgestimmt werden; ein nationaler Alleingang ist nicht möglich.

3. Wichtige Aktionsfelder der schweizerischen Güter- verkehrs politik

Im Folgenden gehe ich kurz auf drei Aktionsfelder ein. Angesichts der knappen Zeit muss ich weitere wichtige Themen wie Luftverkehr, Wasserwege oder Agglomerationsverkehr weglassen. Gestatten Sie mir aber dennoch einen Hinweis zur Schifffahrt:

Die Wasserwege haben beträchtliche ökologische und ökonomische Vorteile. Die Schweiz hat im Unterschied zu andern Ländern zwar nur wenige Kilometer eigene Wasserwege. Die Rheinschifffahrt spielt aber eine bedeutende Rolle für Import und Export bestimmter Güter und muss deshalb ein tragendes Element der Güterverkehrspolitik sein.

3.1 Stärkung des Bahngüterverkehrs

Das Massnahmenpaket zur Stärkung der Bahn bestand bis heute aus folgenden vier Elementen:

- Die Bahnreform, welche die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene verbessert.
- Ausbau und Modernisierung der Schieneinfrastruktur, insbesondere durch die NEAT und ihre Zulaufstrecken

- Das bilaterale Landverkehrsabkommen mit der EU und die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe
- Finanzielle Beiträge an Terminals und an den kombinierten Verkehr.

Diese Verlagerungspolitik hat in den letzten Jahren erste Erfolge gezeitigt: Die Anzahl alpentransitierender Lastwagen konnte zunächst stabilisiert und dann gesenkt werden – während sie in Österreich im gleichen Zeitraum (2000 – 2006) um 37 % zugenommen hat. Dies war nur möglich, weil sich das Geschäftsmodell im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr innerhalb von wenigen Jahren völlig verändert hat:

- Bis vor kurzem beherrschten nationale Bahnmonopole den europäischen Güterverkehr und übergaben an der Grenze den Verkehr an die nächste nationale Eisenbahngesellschaft. Der Eisenbahntransport war langsam, unzuverlässig und teuer.
- Seit wenigen Jahren besteht auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz ein harter Wettbewerb zwischen verschiedenen Bahngesellschaften, welche alle grenzüberschreitend tätig sind. So hat beispielsweise die SBB auf der Gotthardachse rund 45 % Marktanteil verloren und gleichzeitig in Deutschland und Norditalien 20 – 30 % Marktanteile gewonnen.

Die Güterverkehrsvorlage basiert auf diesen Erfahrungen und baut weiterhin auf den drei Elementen Bahnreform, Ausbau der Schieneninfrastruktur und bilaterales Landverkehrsabkommen/LSVA auf. Als neues Element, welches die finanzielle Unterstützung der Terminals und des kombinierten Verkehrs ablösen soll, wird die

Alpentransitbörse vorgeschlagen. Die Einführung dieser Alpen transitbörse soll jedoch koordiniert mit den andern Alpenländern und in Absprache mit der EU erfolgen.

Wir sind uns bewusst, dass das Ziel, der verladenden Wirtschaft einen pünktlichen und effizienten Schienengütertransport aus einer Hand anzubieten, heute noch nicht erreicht ist. Für die Bahnen bleibt eine grosse unternehmerische Herausforderung. Gleichzeitig müssen die europäischen Staaten dafür sorgen, dass das Eisenbahnnetz als europäisches Netz funktioniert und die unzähligen nationalen Spezialitäten und Sonderregelungen so rasch wie möglich eliminiert werden.

3.2 Leistungsfähiges Nationalstrassennetz

Mit der Verlagerung auf die Bahn wird die Strasse entlastet – dies im Interesse aller Transporte, welche sinnvollerweise auf der Strasse abgewickelt werden. Diesen Transporten soll ein leistungsfähiges Strassennetz zur Verfügung zu stehen, damit sie ihre Zielorte sicher und innert nützlicher Frist erreichen können. Die wichtigsten Schwerpunkte in den nächsten Jahren sind:

Effizienzsteigerung: Durch den Neuen Finanzausgleich NFA übernimmt der Bund die volle Verantwortung für das Nationalstrassennetz. Dies ermöglicht Effizienzsteigerungen, welche wir konsequent ausschöpfen wollen.

Substanzerhaltung: Jährlich müssen 1,5 - 2 % des Wiederbeschaffungswertes in die Substanzerhaltung investiert werden. Die Finanzmittel für den Nationalstrassen-Unterhalt werden deshalb in den nächsten Jahren schrittweise erhöht.

Funktionsfähigkeit des Netzes: Es gibt im Nationalstrassennetz eine Reihe von neuralgischen Stellen, welche bei einem weiteren Verkehrswachstum zu Dauerstaus und damit zur Gefährdung der Netzfunktionalität führen können. Diese Engpässe müssen rechtzeitig beseitigt werden. Dies ist das Ziel des Infrastrukturfonds, welcher am 1.1.2008 in Kraft tritt.

3.3 Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Leistungsfähige Verkehrsnetze sind eine zentrale Voraussetzung für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung. Verkehrsengpässe werden sehr rasch zu Wachstumsengpässen. Es ist deshalb ausserordentlich wichtig, dass die Verkehrsinfrastruktur im gegenwärtigen harten Verteilkampf zwischen den verschiedenen Bundesaufgaben nicht unter die Räder gerät. Der Bundesrat hat im Rahmen der sogenannten „Aufgabenüberprüfung“ dem Verkehr ein jährliches Wachstum von 0,5 – 1,5 % (real) zugestanden. Damit können wir die prioritären Investitionen knapp finanzieren. Der politische Verteilkampf hat jedoch eben erst begonnen. Falls dem Verkehr ein Null- oder Minus-Wachstum verordnet würde, wären flächendeckende Verkehrszusammenbrüche vorprogrammiert.

4. Schlussfolgerungen

1. Ziel unserer Güterverkehrspolitik ist es, leistungsfähige Verkehrsnetze für die zukünftigen Güterverkehrsströme zur Verfügung zu stellen und so einen Verkehrskollaps zu verhindern.

2. Dies setzt voraus, dass genügend finanzielle Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. Die Sanierung des Bundeshaushaltes darf nicht einseitig zulasten des Verkehrs erfolgen.

3. Die einzelnen Verkehrsträger müssen im Sinne der koordinierten Verkehrspolitik dort eingesetzt werden, wo sie ihre komparativen ökologischen und ökonomischen Vorteile haben. Die Eisenbahn besitzt noch ein grosses unausgeschöpftes Potential. Durch die Modernisierung ihrer Infrastruktur und durch mehr Wettbewerb kann und muss dieses Potential ausgeschöpft werden.