

Dringend notwendiger Paradigmenwechsel: Verlagerungspolitik der Schweiz braucht liberale Massnahmen

Im Ausland wird die Verlagerungspolitik der Schweiz häufig als ein Erfolg gelobt. Das Bestreben, mehr Güter mit der Bahn anstatt auf der Strasse zu befördern, gilt als zukunftsweisende Strategie, die dem Umweltschutz dient und sich trotzdem mit dem EU-weiten Grundprinzip der freien Verkehrsmittelwahl verträgt. Die Realität sieht allerdings ganz anders aus: Die Verlagerungspolitik der Schweiz ist gescheitert. Trotz Zwangsmassnahmen auf Kosten des Strassentransports und hoher Subventionen für die Bahnen geht der Verkehr auf der Schiene anteilmässig zurück. Notwendig ist deshalb ein grundlegender Paradigmenwechsel hin zu einer liberalen Strategie mit einer teilprivatisierten SBB Cargo und flexiblen Trassenpreisen.



Dr. Michael Gehrken
Direktor, Schweizerischer
Nutzfahrzeugverband
ASTAG, Bern

Bei einer genaueren Betrachtung zeigt sich, dass alle Bemühungen zur Beeinflussung des Modal Splits bisher nicht den gewünschten Erfolg gebracht haben. 2007 etwa vermehrte sich der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse wieder stärker als auf der Schiene. Während das Wachstum bei den Bahnen weitgehend stagnierte, nahm das Beförderungsvolumen in Nettotonnen strassenseitig um 10% zu. Als Folge davon verschob sich der Modal Split wieder um 2 Prozentpunkte zugunsten des Nutzfahrzeugverkehrs, der nun 36% verzeichnet. Mittlerweile bezeichnen es denn auch die Behörden selbst nicht mehr als Erfolg, dass Verkehr (resp. Güter) verlagert worden ist, sondern dass der Strassengüterverkehr nicht noch mehr zugenommen hat!

Begrenztes Verlagerungspotenzial

Damit zeigt sich insgesamt aber, dass die Verlagerungspolitik der Schweiz klar gescheitert ist. Noch immer ist die Zahl der Lastwagen im Transit fast doppelt so hoch der angestrebte Zielwert von 650 000 Fahrten. Falsch liegt allerdings, wer den Grund dafür bei angeblichen Vorteilen des Strassentransports oder gar in einem renitenten Verhalten der Camionneure sucht. Stattdessen ist ein fundamentaler Wandel der Kundenbedürfnisse festzustellen – bedingt vor allem durch den Übergang von rohstoffintensiven Industrieprodukten hin zu hochwertigen Fertigwaren in immer kleinerer Grösse. Die Massenleistungsfähigkeit des Schienenverkehrs genügt deshalb längst nicht mehr, um im hart umkämpften Logistikmarkt zu bestehen. Zum alles entscheidenden Kriterium ist vielmehr die Qualität der Transportleistung aufgerückt, d.h. vor allem Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität – Merkmale, die am besten auf das Nutzfahrzeug zutreffen. So gesehen ist das Verlagerungspotenzial auf wenige Prozente des vorhandenen Volumens beschränkt. Eine noch stärkere Veränderung des Modal Splits lässt sich ohne gravierende Schäden für die Schweizer Wirtschaft gar nicht herbeiführen!

Nutzlose Zwangsmassnahmen

Dennoch konzentrierte sich die Schweizer Verlagerungspolitik in den letzten Jahren

hauptsächlich auf Zwangsmassnahmen auf Kosten des Strassentransports. Dazu gehörten etwa umständliche Zollformalitäten, das Dosierungssystem am Gotthard sowie massive Abgaben. Und für die Zukunft ist neuerdings sogar eine sogenannte Alpen-transitbörse geplant. Mittels Versteigerung von Durchfahrtsrechten, die allerdings zum vornherein auf 650 000 Einheiten plafoniert wären, soll das Verlagerungsziel doch noch erreicht werden. Insgesamt steht damit also eine staatlich reglementierte Zwangsbegrenzung des Strassentransports im Vordergrund – womit sich das Lob im Ausland als reine Farce erweist. Denn mit der freien Verkehrsmittelwahl hätte die Kontingentierung gar nichts mehr zu tun.

Massnahmen auch bei den Bahnen

Stattdessen müsste eine tragfähige Verlagerungspolitik endlich auch schienenseitig besser abgestützt werden. Nur wenn die Bahnen noch leistungsfähiger, zuverlässiger und effizienter funktionieren – sprich: der Nachfrage nach Qualität entsprechen –, kann es gelingen, zumindest jenes stark begrenzte Verlagerungspotenzial gänzlich auszuschöpfen. Bei der Infrastruktur bedeutet dies eine Anpassung von ZEB, dem milliardenschweren Nachfolgeprojekt von Bahn 2000. Nicht der Personenverkehr sollte hier (einmal mehr) am meisten profitieren, sondern der Gütertransport. Noch wichtiger ist es angesichts der Probleme von SBB Cargo, auch beim Betrieb der Bahnen anzusetzen. Soll der Zug nicht bereits abgefahren sein, bevor das neue Güterverkehrsverlagerungsgesetz überhaupt in Kraft tritt, kann mit einem Kurswechsel hin zu mehr Wettbewerb nicht länger zugewartet werden. Dazu muss erstens das bisherige Trassenpreissystem angepasst werden. Nicht das Gewicht der Züge sollte massgebend sein, sondern die Auslastung der Strecke, um die Nachfrage der Kunden auch im Preis zu spiegeln. Zweitens ist die Bahnreform 2 zwecks einer noch stärkeren Marktöffnung abzuschliessen. Und drittens ist SBB Cargo auf ein wettbewerbsfähiges Kooperationsmodell mit einem starken Partner angewiesen. ■