

Effiziente Verkehrsverlagerung setzt Rahmenbedingungen voraus, die für die Wirtschaft stimmen

Die hohen fiskalischen Abgaben im Strassengüterverkehr vermochten bislang kaum eine Verkehrsverlagerung herbeizuführen. Um diese effizient zu gestalten, müssen die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft stimmen, was bisher nicht der Fall ist. Umso bedeutender ist die Sensibilisierung der breiten Öffentlichkeit für die Bedürfnisse des Güterverkehrs und seine Auslöser. Obwohl die Räte in Bern inzwischen positive Signale zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs aussenden, werden die Verkehrsentwicklung sowie der angestrebte Einklang von Ökologie und Ökonomie mehr und mehr zu einer Gratwanderung. Eine Trendwende in der Verkehrsverlagerung erwirkt nur eine rasche, gezielte und auf die langfristigen Bedürfnisse der Bahn- sowie der gesamten Verkehrsinfrastruktur ausgelegte Investitionspolitik des Bundes.

Europäische und schweizerische Güterverkehrsstudien gehen in den nächsten 20 Jahren von einem Verkehrswachstum von rund 50% aus. Die Bestrebungen nach mehr Wertschöpfung entlang der Beschaffungsketten, die Erschliessung neuer Märkte sowie der ungebrochene Trend zu einer weltweiten Arbeitsteilung werden ihren Tribut fordern und zu einer höheren Verkehrsintensität und intensiveren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur führen.

Aktive Verkehrsverlagerung von Coop

Coop setzt sich aktiv für eine Verlagerung aller Transporte von der Strasse auf die Schiene ein und konnte den Anteil des Schienenverkehrs seit 2000 verdoppeln. 2008 hat Coop rund 500 000 Tonnen Güter per Bahn transportiert und so rund 50 000 Lastwagenfahrten vermieden. Die Verkaufsstellen im Engadin und im Oberwallis beliefert Coop im unbegleiteten kombinierten Verkehr auf der Schiene durch den Vereina- und Lötschberg-Tunnel und legt nur die letzten Kilometer auf der Strasse zurück. Auch Früchte und Gemüse aus Italien werden grösstenteils im kombinierten Verkehr auf der Schiene und nur auf den kurzen Strecken vom Mittelland bis in die Coop-Verteilzentralen auf der Strasse transportiert. Um die Logistik weitgehend auf den Bahnverkehr auszulegen, hat Coop grosse Investitionen in entsprechende Infrastrukturen getätigt. Mit ihrem Engagement sowohl auf politischer Ebene als auch in den Medien möchte Coop den Schienengüterverkehr in der Schweiz unterstützen und eine breitere Öffentlichkeit für die gemeinsamen Anliegen sensibilisieren. Die aktive Verkehrsverlagerung ist wesentlicher Bestandteil des Programms zur CO₂-Reduktion und somit der Coop-Nachhaltigkeitspolitik.

Stagnation im weiteren Ausbau des Bahnverkehrs

Überlastete Trassen auf den Hauptverkehrsachsen, deren Auswirkungen auf die Fahrpläne und fehlendes geeignetes Rollmaterial werden allerdings bereits Ende 2009 zu einer Stagnation im weiteren Ausbau des Bahnverkehrs führen. Prinzipiell wäre Coop in der Lage, zusätzlich rund ein Drittel des

Transportvolumens auf den langen Strecken per Bahn zu befördern. Jedoch fehlen hierfür die entsprechenden Ressourcen. So sind die Trassenkapazitäten nachts nahezu erschöpft, während tagsüber noch Kapazitäten vorhanden wären, die erforderlichen Laufzeiten aber nicht erreicht werden können. Ferner besteht ein grosser Bedarf an zusätzlichem temperaturregelmäßigem Wagenmaterial, das für bestimmte Lebensmittel insbesondere während der Sommermonate zwingend erforderlich ist. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel kann jedoch SBB Cargo diese Kühlwagen nicht beschaffen. Aber auch die aktuelle Preispolitik der SBB Cargo wirkt auf die Verkehrsverlagerung bremsend. Die verladende Wirtschaft im Binnenverkehr ist nicht länger dazu bereit, die Verluste der SBB Cargo in den Geschäftsbereichen International und Unterhalt durch ihre Verkehrsvolumen im Geschäftsbereich Schweiz zu subventionieren.

Erhebliches Verlagerungspotenzial im Binnenverkehr

Von den genannten Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrsverlagerung abgesehen, liegt der Fokus der Güterverkehrsverlagerungspolitik auf dem Transitverkehr. Und dies, obwohl auch im Binnenverkehr auf der Schiene ein erhebliches Verlagerungspotenzial besteht. Die Voraussetzungen für eine Umsetzung dieses Potenzials sind ein wettbewerbsfähiges Trassenpreissystem, eine auf den Binnengüterverkehr ausgelegte Investitionspolitik der Bahnen und des Bundes sowie eine generelle Aufwertung und Repriorisierung des Schienengüterverkehrs innerhalb der Schweiz.

Dringend vonnöten sind eine geeignete Bahninfrastruktur, ein Anreizsystem, welches die Verlagerung tatsächlich zu fördern vermag und eine noch stärkere Einbindung der (Güter-)Verkehrsanliegen in die baulichen Massnahmen und Projekte von Kantonen, Städten und Gemeinden. Die hohen fiskalischen Abgaben im Strassengüterverkehr vermochten bislang kaum, eine Verlagerungswirkung herbeizuführen. Noch immer werden über 80% des gesamten Güterverkehrsaufkommens in der Schweiz und über 90% im Binnenverkehr auf der Strasse abgewickelt.



Thomas Zaugg
Leiter Transporte
Coop, Basel