

# Neue Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in der Schweiz

Die Migros setzt seit Jahren bewusst auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene. Mehr als 400 Bahnwagen sind täglich für das Unternehmen auf dem Schweizer Schienennetz unterwegs. Mit einem Transportumsatz von mehr als 40 Mio. Franken ist sie im Binnenverkehr die mit Abstand grösste Schweizer Kundin von SBB Cargo. Die Migros hat 2008 im Vergleich zum Vorjahr nochmals 8% (gemessen in Tonnenkilometern) mehr Güter auf der Schiene transportiert. Damit weitere Transporte von der Strasse auf die Schiene verlagert werden können, müssen die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr im Allgemeinen und für den Wagenladungsverkehr im Speziellen entscheidend verbessert werden.

1 Vgl. Grafik 2 im Artikel Bertschi auf S. 35 in dieser Ausgabe.



**Bernhard Metzger**  
Leiter Direktionsbereich  
Logistik Transport,  
Mitglied der Direktion  
Migros-Genossenschafts-  
Bund, Zürich

Für weite Distanzen setzt die Migros wenn möglich die Schiene ein. Als einziger Detailhändler in Europa transportiert das Unternehmen beispielsweise Bananen in temperaturgeführten Bahnwagen von den europäischen Häfen in die Schweiz. Auch Container mit anderen Gütern aus Übersee werden ab den Nordhäfen konsequent mit der Bahn befördert. Diese Container werden ins Verkehrsnetz von SBB Cargo eingespeist und ohne Umlad auf einen Camion bis zum Anschlussgeleise des Migros-Verteilzentrums befördert. Dies ist möglich, da die Migros seit Jahrzehnten selber in Schieneninfrastrukturen investiert. Die Verteilzentren, die regionalen Betriebszentralen und die eigenen Produktionsbetriebe haben Gleisanschluss und benutzen das Wagenladungsverkehrsnetz der SBB Cargo für ihre Beschaffungs- und Distributionstransporte.

## Hemmende Verlagerungspolitik des Bundes

Trotz dieser einmaligen Voraussetzungen erweist sich die Verlagerungspolitik des Bundes als hemmend. Sie führt zwar dazu, dass der Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann, konzentriert sich aber auf die Nord-Süd-Achsen. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass sich der Binnenverkehr mehr und mehr auf die Strasse verlagert. Dies läuft der CO<sub>2</sub>-Politik des Bundes diametral entgegen. Für diese Fehlentwicklung sind u.a. folgende Ursachen auszumachen:

- Der Schienengüterverkehr bezahlt im Vergleich zum Personenverkehr in der Schweiz bis zu dreimal höhere Trassengebühren.
- Der Trassenpreis für den Güterverkehr ist im internationalen Vergleich sehr hoch.<sup>1</sup>
- Das Trassenpreissystem subventionierte bisher einseitig den von der Lastwagenlobby gestützten kombinierten Verkehr.
- Die Bahninfrastruktur ist auf die höheren Anforderungen des Personenverkehrs ausgerichtet. Der Güterverkehr zahlt mit.
- Der Schienengüterverkehr hat generell eine tiefere Priorität als der Personenverkehr.
- Die Binnentransporttarife auf der Schiene werden vom Monopolisten SBB Cargo jeweils nach jeder Erhöhung auf der Strasse – z.B. der LSVA – angehoben. Damit wird

der Wettbewerbsvorteil der Schiene gleich wieder zunichte gemacht.

Im Sinne einer effizienten Verlagerungspolitik ist das Trassenpreissystem, welches heute auf Tonnage ausgerichtet ist, auf Verordnungs- und Gesetzesstufe zu reformieren. Einerseits ist das heutige Trassenpreissystem sehr gewichtsabhängig; andererseits führt die nachrangige Behandlung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu hohen Folgekosten in Form von Wartezeiten, Umfahrten und zusätzlichem Ressourcenbedarf. Ferner ist die gesamte Schieneninfrastruktur auf die hohen Anforderungen des Personenverkehrs ausgerichtet, für die der Güterverkehr anteilig mitbezahlen muss.

Dass der Schienengüterverkehr im Verhältnis zum Schienenpersonenverkehr zu viel bezahlt, sieht man an den Erträgen der SBB-Infrastruktur. Der Güterverkehr liefert in der Schweiz zirka ein Drittel der Trassenerträge, was einem überproportionalen Anteil im Vergleich zur beanspruchten Betriebsleistung von 20% entspricht.

## Verlagerungspolitik nicht nur auf Transit ausrichten

Die Migros ist überzeugt, dass die Rahmenbedingungen für den profitablen Wagenladungsverkehr in der Schweiz aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen erheblich verbessert werden müssen. Die Verlagerungspolitik darf sich nicht allein auf den Transitverkehr fokussieren. Das Parlament hat dies erkannt und in der Güterverkehrsvorlage 100 Mio. Franken in den Wagenladungsverkehr investiert. Denn speziell der Wagenladungsverkehr des Detailhandels ist für die SBB Cargo – gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten – ein stabilisierender Faktor im Schienengüterverkehr, kommen dort doch keine so grossen konjunkturellen Schwankungen wie beispielsweise im internationalen Verkehr und im Transitverkehr vor. Eine Revision des Trassenpreises, wie sie die Motion von Ständerat Büttiker fordert, ist unerlässlich, damit in Zukunft noch mehr Binnenverkehr auf den leistungsfähigen Verkehrsträger Schiene verlagert werden kann. ■