



Schweiz tut was für die Güterbahnen

Wie will der schweizerische Gesetzgeber den Schienengüterverkehr fördern? Scannen Sie den QR-Code oder folgen Sie dem Link www.dvz.de/links

Landverke

DVZ • NR. 70 • FREITAG, 30.



Die Versorgung der Fläche wie hier mit der Rhätischen Bahn können Bund und Kantone künftig finanziell absichern, wenn der Verkehr nicht kostendeckend ist.

FOTO: IMAGO/IMAGEBROKER

Garantierte Slots für Güterzüge

Schweiz sichert per Gesetz Kapazität / Regelungen für Netzausbau und -nutzung geplant

Von Timon Heinrici

Trotz der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Der Anteil der Schiene an der Transportleistung in der Schweiz schrumpft. 38 Prozent hielt die Bahn 2010, mehr als 50 Prozent waren es 1980, über 70 Prozent 1970. Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes steuert die Schweiz gegen. Bis Mitte August konnten Betroffene im so genannten Vernehmlassungsverfahren Stellung beziehen.

Was das Gesetz bringt

Das ist geplant: Statt unverbindlicher Fahrpläne, die dem Güterverkehr auf der Schiene einmal pro Stunde eine Trasse (Fahrmöglichkeit) reservieren, wird die Verteilung auf Güterverkehr und Personenverkehr verbindlich festgelegt. Dafür sorgen die neuen Hilfsmittel Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan. Beide

gelten nicht nur für ein Jahr, sondern für verschiedene Planungsperioden bis hin zur Zugfahrt in der aktuellen Fahrplanperiode.

„Jeder für sich“ – das soll bei der Planung von Anlagen für den Güterverkehr ein Ende haben. Sonst besteht beispielsweise die Gefahr, dass neue Terminals und Gleisanschlüsse ungenutzt bleiben, weil es zu wenig Kapazität auf der Strecke gibt. Darum soll der Planungsprozess „institutionalisiert“ werden, also einem bestimmten Muster folgen. Am Ende, so hofft die Regierung, steht ein Konzept für die Raumplanung, das auch den Schienengüterverkehr berücksichtigt.

Wagenladungsverkehr und Kombiniertes Verkehr werden künftig gleich behandelt. Anschlussgleise und Terminals will die Schweiz nach einheitlichen Prinzipien fördern, die Mittel gemeinsam bewirtschaften. Neu ist, dass die Maximalförderung von 60 auf 80 Prozent steigt – je nach

Verkehrsbedeutung. Außerdem gibt es die Mittel künftig nicht mehr als Darlehen, sondern als Zuschuss.

Auch Innovationen im Schienengüterverkehr sollen Zuschüsse erhalten können. Weil Neuerungen aber meist europaweit einsetzbar sein müssen, werden nur Projekte unterstützt, die sich in geschlossenen Systemen bewähren können.

Ein nationales Einzelwagennetz will die schweizerische Regierung nicht vorgeben. Auch das Angebot im Kombinierten Verkehr soll sich nach Angebot und Nachfrage und damit nach dem Markt richten.

Grundsätzlich gilt: Der Schienengüterverkehr muss eigenwirtschaftlich sein, sich also aus den Erlösen finanzieren. Aber: Bund und Kantone können Angebote sowohl im Wagenladungs- als auch im Kombinierten Verkehr erhalten oder aufbauen, wenn das für die Entwicklung einer Region von zentraler Bedeutung ist. Für entstehende Verluste bei der Be-

dienung werden die Verkehrsunternehmen entschädigt.

Auch für neue, viel versprechende Verkehrsangebote in der Fläche kann die schweizerische Regierung künftig Geld geben. Der Bund erhält die Möglichkeit, das Auslastungsrisiko in den ersten drei Jahren zu übernehmen.

Was es nicht mehr geben wird: Subventionen für den Einzelwagengüterverkehr und den nicht die Alpen querenden Kombinierten Verkehr. Das Geld fließt in die Erschließung der Regionen mit Bahnleistungen und in die Anschubfinanzierung.

Verlader wollen mitreden

Der schweizerische Verladerverband VAP begrüßt den Entwurf. Wichtig ist der Wirtschaft aber: Die Ziele müssen konsequent überwacht, die Transportauftraggeber an der Netzentwicklung beteiligt werden. Und für die Erneuerung von Anschlussgleisen muss es weiter Fördermittel geben.

www.dvz.de/links