

Positionspapier der Güterverkehrsbranche Schweiz

Erfolgreiche Verlagerung im Alpen transit weiterführen

Zusätzliche Massnahmen notwendig, um temporäre Korridordefizite auszugleichen

Bern, 18.12.2019 Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnel im Dezember 2020 ist ein weiteres Puzzlestück für eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz fertiggestellt. Der Ausbau des internationalen Güterverkehrskorridors ist jedoch um mindestens ein Jahrzehnt verspätet. Die Produktivitätssteigerungen im internationalen Kombinierten Verkehr sind folglich nur halb so gross wie ursprünglich geplant.

Der Bundesrat anerkennt die verzögerte Umsetzung im Grundsatz und legt mit dem Verlagerungsbericht vom 13.11.2019 ein "Massnahmenpaket zur Stärkung der Verkehrsverlagerung" vor. Aus Sicht der Schweizer Gütertransport-Branche reichen die vorgeschlagenen Massnahmen jedoch nicht aus. Um die Wettbewerbsfähigkeit des UKV (Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr) im Alpen transit durch die Schweiz zu erhalten und die Verlagerung fortzusetzen, fordert die Branche zusätzliche Massnahmen:

1. Förderung des UKV bis zum Ausbau der Zulaufstrecken in 2030
2. Fördermittel für Betriebsabgeltungen des UKV in Höhe von jährlich CHF 55 Mio. im Zeitraum 2024-2030 zur Erhaltung des heutigen Verlagerungsniveaus
3. Ausbau der Zulaufstrecken im Norden für mehr Kapazität und Versorgungssicherheit: Abschluss von Staatsverträgen mit Belgien und Frankreich zum Ausbau des linksrheinischen Korridors und Umsetzung der Massnahmen des Staatsvertrags mit Deutschland

Die **Verlagerungspolitik der Schweiz** im alpenquerenden Güterverkehr kann seit 2000 auf eine **erfolgreiche Entwicklung** zurückblicken. Der Kombinierte Verkehr (KV) hat seither das **gesamte Verkehrswachstum** aufgenommen. Gleichzeitig konnten die **Lastwagenfahrten** durch die Schweizer Alpen **um einen Drittel** von 1,40 Mio. (2000) auf 0,94 Mio. (2018) reduziert werden. Ohne die aktive Verlagerungspolitik würden jährlich 800.000 zusätzliche Lkw durch die Schweizer Alpen fahren.

Der von 2011 bis 2023 laufende **Zahlungsrahmen** des Parlaments mit dem **Bestellverfahren** bei den Operateuren des KV hat die **Verlagerungswirkung beschleunigt**. Die Fördermittel des UKV sind degressiv angelegt: Während 2011 je verlagerte Lkw-Ladung Betriebsbeiträge von durchschnittlich CHF 173 ausgezahlt wurden, waren es 2018 noch CHF 116 pro Sendung. Nach den Vorstellungen der Gütertransport-Branche würde dieser Betrag bis 2030 weiter sinken auf CHF 40-45 pro verlagertem Lkw.

Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2020 wird das **NEAT-Projekt** offiziell abgeschlossen. Die **Vorteile für den Güterverkehr** im Alpen transit durch die Schweiz werden jedoch erst mit erheblicher **zeitlicher Verzögerung** eintreten. Zahlreiche Faktoren tragen dazu bei, dass die Produktivität der eingesetzten Ressourcen – Lokomotiven, Personal, Bahnwagen usw. – bei weitem nicht in dem Ausmass und in dem Zeitrahmen gesteigert werden kann wie ursprünglich geplant.

Dies sind die wichtigsten Faktoren:

- Der massiv verzögerte Ausbau der **Zulaufstrecken** im Norden verunmöglicht den Betrieb von 740 m langen Zügen.
- Häufige und international nicht koordinierte **Baustellen** mit Umleitungen und temporären Kapazitätsengpässen verhindern die erwartete Fahrzeitreduktion und führen zu laufend zunehmenden **Qualitätsdefiziten**. Die Folgen sind Verspätungen und ein ineffizienter Einsatz der Ressourcen.

- Aufgrund der nicht koordinierten **nationalen Trassenplanungen** verpufft die Fahrzeiteinsparung in der Schweiz bis auf weiteres an den Grenzen.
- Das Betriebskonzept des Gotthard-Basistunnels erfordert **Wartezeiten für Güterzüge**, so dass insgesamt keine wesentlichen Fahrzeiteinsparungen erzielt werden können.
- Die verbleibenden Neigungen der Strecke und das Betriebskonzept des Gotthard-Basistunnels erfordern weiterhin den Einsatz einer **zweiten Lok** für schwere Züge.
- Die im Vergleich zum Ausland auch nach der Revision 2021 weiterhin hohen **Trassenpreise** der Schweiz führen zu höheren Produktionskosten.
- Die Kapazitäten und Produktivitätsfortschritte auf der Lötschbergachse sind seit Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 2007 weitgehend erzielt; weitere Schritte sind erst mit dem Vollausbau des Tunnels ab 2030 möglich.

Unter diesen Bedingungen können die Operateure des Kombinierten Verkehrs **maximal die Hälfte** der ursprünglich erwarteten **Produktivitätseffekte** realisieren. Um das heutige Volumen im transalpinen Kombinierten Verkehr beizubehalten und mittelfristig zusätzliche Verkehrsmengen im Hinblick auf das Verlagerungsziel für den kombinierten Verkehr zu gewinnen, schlägt die Schweizer Gütertransportbranche eine **längerfristige Ausrichtung der Verlagerungspolitik bis 2030** mit zusätzlichen Massnahmen vor.

1) Laufzeitverlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des UKV transalpin bis 2030

Lange Züge für mehr Stellplätze pro Zug – dies ist einer der wichtigsten Faktoren für die Erhöhung der Produktivität im Kombinierten Verkehr. Der **Ausbau der Zufahrtslinien** in Deutschland und die Verlängerung der Überholgleise für die geplanten 740 m langen KV-Züge werden jedoch aus heutiger Sicht bis mindestens 2030 dauern.

Weiter haben die **Qualitätsdefizite** der KV-Züge gemäss dem Monitoring des BAV kontinuierlich zugenommen. Während 2009 75 Prozent der Züge weniger als eine Stunde Verspätung hatten, waren es in der 1. Hälfte 2019 nur noch 55 Prozent aller Züge. 12 Prozent der Züge haben heute gar 12 und mehr Stunden Verspätung. Diese Qualitätsdefizite, getrieben durch den Ausbau der Korridor-Infrastruktur mit zahlreichen Baustellen und Kapazitätseinschränkungen, werden die Produktivität bis mindestens 2030 weiterhin stark belasten.

Weitere wichtige **Infrastrukturmassnahmen auf dem Nord-Süd-Korridor** wie die Einführung des Zugsicherungssystems ETCS, der Ausbau der Umschlagterminals auf Zuglänge 740 m sowie die Überwindung von punktuellen Kapazitätsengpässen werden erst im Verlauf des nächsten Jahrzehnts umgesetzt.

Um die positiven Ergebnisse der bisherigen Verlagerungspolitik nicht zu gefährden, darf die Förderung des transalpinen UKV nicht verfrüht ausgesetzt werden. Aus Sicht des Markts ist eine **Laufzeitverlängerung der Fördermassnahmen bis 2030** notwendig. Erst ab 2030 ist mit der Realisierung der vorgesehenen weiteren Produktivitätseffekte zu rechnen.

Der Zeithorizont 2030 schafft auch die erforderliche **Investitionssicherheit**. Transportunternehmen werden in Container und kranbare Auflieger, Operateure in Bahnwagen und Terminals und Bahnunternehmen in Lokomotiven investieren, wenn eine längerfristige Nutzung dieser Investitionsgüter sichergestellt ist. Das war eine Stärke des aktuellen Finanzrahmens 2011-2023. Die vom Bundesrat geforderte Erweiterung für den Zeitrahmen 2024-2026 schafft zu wenig Investitionssicherheit.

2) Fördermittel für Betriebsabgeltungen des UKV in Höhe von jährlich CHF 55 Mio. ab 2024

Eine leistungsfähige Bahninfrastruktur in Kombination mit Trassenpreisen auf dem Niveau der Nachbarländer Deutschland und Italien ermöglicht den **eigenwirtschaftlichen Betrieb** des Kombinierten Verkehrs durch die Schweiz – dieser Leitsatz hat weiterhin Bestand. Doch die betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen auf dem Nord-Süd-Korridor durch die Schweiz erfüllen diese Anforderungen weder aktuell noch in den kommenden Jahren. Aus den zuvor genannten Gründen werden die Operateure des Kombinierten Verkehrs und die Bahnunternehmen die **Produktivität** bei Fertigstellung der NEAT um **maximal die Hälfte** des ursprünglich geplanten Werts **erhöhen können**.

Zwar leistet die Schweizer **Trassenpreisrevision 2021** – welche den Basispreis für den Güterverkehr absenkt und Rabatte für lange Züge einführt – einen deutlichen Beitrag zur Unterstützung des UKV. Dennoch verbleibt eine Lücke von etwa der Hälfte der Betriebsabgeltungen des Referenzjahres 2018 in Höhe von CHF 110 Mio.

Die ab 2021 möglichen Produktivitätsgewinne auf dem Korridor betragen rund CHF 45 Mio. Sie werden hauptsächlich erzielt durch den Wegfall einer Schiebelok und die Möglichkeit, 690 m lange Züge mit 4-Meter-Profil zu fahren. Dazu kommt der positive Trassenpreiseffekt in der Schweiz von schätzungsweise CHF 10 Mio. Gemessen an den Betriebsabgeltungen des Referenzjahres 2018 in Höhe von CHF 110 Mio. verbleibt damit eine **Lücke von CHF 55 Mio.** Diese Lücke entsteht zu etwa 40% durch erhöhte Betriebskosten als Folge der fehlenden Fahrzeiteinsparungen auf dem Korridor und der erforderlichen zweiten Lok für schwere Züge sowie zu je etwa 20% aus der fehlenden Zuglänge 740 m in Deutschland, den Qualitätsstörungen durch die vielen Baustellen sowie den hohen Trassenpreisen der Schweiz.

Aus dieser Analyse der Lage und deren Entwicklung bis 2030 fordert die Gütertransportbranche, dass der Unbegleitete Kombinierte Verkehr bis 2030 mit Betriebsbeiträgen von **CHF 55 Mio. pro Jahr gefördert** wird. Das entspricht einem Gesamtrahmen 2024-2030 von CHF 385 Mio.

Die Fördermittel senken die Betriebskosten des UKV und erhalten die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber dem reinen Strassentransport. Mit einem Förderungsvolumen von jährlich CHF 55 Mio. kann der UKV das heutige Verlagerungsvolumen aufrechterhalten und gegebenenfalls auch das Verkehrswachstum weitgehend auffangen. Sollten sich die Rahmenbedingungen rascher verbessern als angenommen – beispielsweise durch eine massgebliche Verbesserung der Qualität oder eine nachhaltige Optimierung der internationalen Fahrpläne – so könnten auch weiterhin zusätzliche Verkehrsvolumen für den UKV gewonnen werden.

Mit dem erwarteten weiteren Wachstum des UKV bis 2030 würde der **Abbaupfad der Fördermittel** pro Sendung wiederum erheblich verbessert werden. Rechnet man mit einem Wachstum des UKV von 2 Prozent pro Jahr, so würde bei einem Gesamtvolumen der Fördermittel von CHF 55 Mio. die Betriebsabgeltung pro verlagerte Lkw-Ladung von heute CHF 113 auf CHF 45 sinken. Bei einem ehrgeizigeren Wachstumsziel von 3 Prozent würde die Förderung – durch das steigende Verkehrsvolumen bei gleichbleibenden Fördermitteln – auf CHF 40 pro Strassensendung sinken. Das setzt weiterhin eine hohe Anstrengung in der **kontinuierlichen Erhöhung der Produktivität** in der gesamten intermodalen Gütertransportkette voraus.

3) Ausbau der Zulaufstrecken im Norden: Abschluss von Staatsverträgen mit Belgien und Frankreich und Umsetzung der Massnahmen des Staatsvertrags mit Deutschland

Das NEAT-Konzept zur Förderung des Schienengüterverkehrs ist auf **effiziente, leistungsfähige Zufahrtslinien** zu den Basistunneln angewiesen, um die Versorgung der nachfragestärksten Wirtschaftsstandorte Europas alpenquerend sicherzustellen. Nach Inbetriebnahme des 4m-Korridors stellt sich die Situation wie folgt dar:

- **3** Zufahrtslinien in Italien – via Chiasso, Luino und Domodossola
- **2** Linien in der Schweiz – via Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel
- **1** Zufahrtslinie nördlich Basel – via Karlsruhe – Mannheim – Köln – Benelux

Vor zwei Jahren ist der Schienenverkehr als Folge der **Rastatt-Unterbrechung** auf der Nord-Süd-Achse für mehrere Wochen kollabiert. Der gesamte Schienengüterverkehr zwischen den Nordseehäfen, Skandinavien, dem Rhein/Ruhr- bzw. Rhein-Maingebiet und dem Süden kam zum Erliegen mit **Schäden** für die verladende europäische Wirtschaft in **Milliardenhöhe**. Der damit verbundene **Imageschaden** für den Kombinierten Verkehrs wiegt noch heute schwer. Grosse europäische Verlagerer erwarten, dass die Lehren aus Rastatt gezogen und die Abhängigkeiten von nur einer leistungsfähigen Zufahrtslinie im Norden reduziert werden.

Die Situation Rastatt – aber auch der aktuell zunehmende Bedarf an Trassen für den Personennahverkehr auf der südlichen Rheintalbahn – **gefährden die Weiterentwicklung der Schweizer Verlagerungspolitik**. Der aktuelle Zustand mit nur einer Zufahrtsstrecke von Norden ist mit Risiken belastet. Zudem ist mit dem durchgehenden Ausbau der deutschen Rheintalbahn auf vier Geleise erst 2040 zu rechnen. Neben dem Unterbruchsrisiko stellt sich also auch die **Kapazitätsfrage**.

Als **leistungsfähige Alternativroute** (Flachbahn) kommt einzig die **linksrheinische Strecke via Frankreich** in Betracht:

- optimal für die volumenstärkste KV-Relation **Belgien – Italien**, die heute – obwohl die Strecke 100 km länger ist – zu über 95 Prozent via Deutschland abgewickelt wird (Kapazitätsaspekt)
- direkte **Verbindungsstrecke** mit dem **rechtsrheinischen** Korridor vorhanden (Risikominderung).

Diese Strecken entsprechen jedoch noch nicht den Korridor-Parametern der Transitachse Schweiz und führen daher aktuell nur ein geringes Verkehrsvolumen. Um die Kapazitäten auf diesen alternativen Routen stärker für den UKV durch die Schweiz nutzbar zu machen, sind folgende Schritte notwendig:

- Anpassung der Zufahrtslinie **Zeebrugge/Antwerpen – Strasbourg – Basel** an die Korridor-Parameter Schweiz-Transit (740m Zugslänge / 4m Eckhöhe / 2000 t mit einer Lok / ETCS)
- Ausbau der Querverbindung (Mannheim–) **Wörth – Lauterbourg – Strasbourg** (Elektrifizierung, Doppelspur) und Anpassung an die Korridor-Parameter

Dadurch entstünde auch im **Norden** ein **System mit zwei Zulaufstrecken** und einer linksrheinischen **Ausweichmöglichkeit** für den Deutschland-Italien-Verkehr.

Der Ausbau einer korridor-konformen Alternativstrecke via Frankreich ist bezüglich der Kosten voraussichtlich überschaubar. Er liegt stark im Interesse der Schweiz und seiner Transit-Verlagerungspolitik. Zur Umsetzung bedarf es **einer politischen Initiative der Schweiz** gemeinsam mit **Frankreich** und **Belgien**, die in einem Staatsvertrag zum Infrastruktur-Ausbau münden sollte. Das Parlament sollte den Bundesrat auffordern, eine entsprechende **staatsvertragliche Initiative** zu ergreifen.

Zudem muss der Ausbau der **Rheintalbahn in Deutschland** mit Nachdruck weiter verfolgt werden. Die Fertigstellung dieser vertraglich vereinbarten Kapazitätssteigerung wurde mittlerweile auf 2040 verschoben.

Die Transportunternehmen und die verladende Wirtschaft der Schweiz stehen ein für einen nachhaltigen, leistungsfähigen Güterverkehr als Beitrag an eine ökologische und wettbewerbsfähige Schweiz. Die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene soll weiter gestärkt werden.