

Bözberg, 20. September 2019

Gemeinsame Positionen der Güterverkehrsbranche

Schweizer Transportunternehmen auf Schiene und Strasse und die verladende Wirtschaft wollen starke Ko-Modalität und sehen Vollen- dung der NEAT als Chance für nachhaltigen Güterverkehr.

Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels ist das **Jahrhundertwerk Neue Eisenbahn-Alpentrans-
versale (Neat) Ende 2020 fertiggestellt**. Nach dem Lötschberg- und dem Gotthard-Basistunnel ist der Ceneri-Basistunnel das letzte Schweizer Puzzlestück für eine leistungsfähige Achse auf der euro-
päischen Nord-Süd-Verbindung. Mit dem durchgehenden Viermeterkorridor von Basel über Chiasso
bzw. Luino nach Norditalien werden die Verlagerung des **alpenquerenden Transitverkehrs von
Grenze zu Grenze** von der Strasse auf die Schiene vorangetrieben und zusätzliche Kapazitäten für
mehr als 240 000 Sattelaufleger pro Jahr geschaffen. Die Schweiz hat damit ihre Verpflichtungen und
ihre Versprechungen in der Verlagerungspolitik erfüllt. Wir erwarten und setzen uns dafür ein, dass
auch die Nachbarländer ihren Verpflichtungen bezüglich Zulaufstrecken nachkommen.

Der **Güterverkehr sorgt für die tägliche Versorgung und Entsorgung zugunsten der Schweizer
Bevölkerung und Unternehmen**. Ein bedarfsgerechte, klimafreundliche, sichere und effiziente Güter-
transportlogistik ist von zentraler volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die Transportunternehmen auf
Strasse und Schiene und die verladende Wirtschaft nehmen ihre hohe wirtschaftliche, ökologische
und gesellschaftliche Verantwortung wahr und setzen auf verkehrsträgerübergreifende Lösungen.
Grundlage ist eine möglichst optimale Zusammenarbeit der verfügbaren Verkehrsmittel gemäss ihren
spezifischen Stärken.

Das Güteraufkommen auf Schweizer Infrastrukturen wird gemäss Prognosen des Bundesamtes
für Raumentwicklung (ARE) **bis 2040 um 37% steigen**. Grösster Treiber ist das Aufkommenswachs-
tum im Binnenverkehr mit einem Plus von 39%. Hervorgerufen durch Bevölkerungs- und Wirtschafts-
wachstum, Arbeitsteilung, Digitalisierung und eCommerce, werden insbesondere kleine Losgrössen in
Form von Kurier-/Express-/ Paket-Diensten überproportional wachsen. Auch das Aufkommen im Tran-
sitgüterverkehr wächst kontinuierlich und wird bis 2040 gegenüber dem Referenzwert 2010 um 38%
zunehmen.

Der Zeitpunkt ist deshalb richtig und wichtig, um über die Anforderungen eines zukunftsgerichteten
Güterverkehrs in der Schweiz zu diskutieren. **Die Güterverkehrsbranche will eine starke Ko-Mod-
alität und eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger, unterstützt den
Verfassungsauftrag zur Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs von Grenze zu
Grenze auf die Schiene und setzt sich für einen nachhaltigen Güterverkehr ein.**

Unternehmerische Efforts

Sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse wurden und werden **grosse unternehmerische An-
strengungen für einen zukunftsfähigen Güterverkehr unternommen**, um den Standortvorteil der
Schweizer Wirtschaft dank einer starken Gütertransportbranche zu erhalten, die ökologische Nachhal-
tigkeit sowie die Verkehrssicherheit im Transportwesen zu steigern und die Verlagerung im alpenque-
renden Transitverkehr von Grenze zu Grenze zu fördern.

- Mit der Einführung der automatischen Kupplung und Bremsprobe, der Konzeption des innovati-
ven Güterwagens und der Automatisierung von Rangierung, Be- und Entlad in Anschlussgleisen
der verladenden Wirtschaft nutzt der Bahngütersektor die Möglichkeiten neuer Technologien und
der Digitalisierung, um die betriebliche Effizienz zu steigern.
- Die geplante **Partnerschaft** zwischen SBB Cargo und Swiss Combi **stärkt die Verlagerung von
der Strasse auf die Schiene und erhöht die Auslastung** im System-Wagenladungsverkehr
und im Kombinierten Verkehr nachhaltig. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in der Lo-

gistikkette der Kunden weiter steigen und die Verkehrsträger werden nach ihren Stärken eingesetzt.

- Gemeinsam mit den Infrastrukturbetreiberinnen setzen sich die Schweizer Güterbahnen für eine internationale Abstimmung der Fahrplanelwicklung, der Baustellenkoordination und ein einheitliches Störungsmanagement für Qualitätssteigerungen im internationalen Schienengüterverkehr ein.
- SBB Cargo, der Verband der verladenden Wirtschaft VAP und der Verband öffentlicher Verkehr VöV entwickeln eine gemeinsame Branchensicht zum Angebot. Im Rahmen des Ausbauschnitts STEP 2030/35 vertrat die Branche eine gemeinsame Haltung: Ausreichende Kapazitäten, schnellere Trassen und Ertüchtigungen und Neubauten von Güterverkehrsanlagen und Bahnhöfen wurden durchgesetzt.
- Der Strassengütertransport steigert seine Effizienz laufend durch innerbetriebliche Optimierungen (z.B. Planung, Disposition, digitale Innovation). Die Anzahl von unproduktiven Leerfahrten liegt auf einem sehr tiefen Niveau. Ein beträchtlicher Teil der erzielten Effizienzgewinne geht jedoch durch Produktivitätseinbussen infolge der zunehmenden Staubebelastung auf dem gesamten Strassennetz wieder verloren.
- Die Branche setzt sich deshalb dafür ein, dass die von Bundesrat und Parlament beschlossenen Massnahmen im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Nationalstrassen so rasch wie möglich umgesetzt werden. Dazu gehören sowohl Engpassbeseitigung als auch die Erweiterung von Kapazitäten. Nur so kann die akute Stauproblematik auf dem Schweizer Strassennetz zugunsten von Wirtschaft und Bevölkerung wirksam reduziert werden.
- Die Fahrzeugflotten im Strassengütertransport werden laufend erneuert (EURO-Normen) und auf alternative Antriebe (Elektro, Hybrid, CNG, LNG, Wasserstoff) umgestellt. Zusätzlich kommen Konzepte von «Green Logistics» zum Einsatz. Dadurch haben die Schadstoffemissionen (z.B. Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid) auf nahezu Null abgenommen. Der Schwerverkehr trägt zudem nur knapp 4 Prozent zu den gesamten CO₂-Emissionen der Schweiz bei – trotz jährlicher steigender Transportleistung. Die Branche befindet sich damit auf dem Weg zu einer CO₂-freien, umwelt- und klimafreundlichen Mobilität.
- Die Bahn entwickelt ihren unangefochten hohen Umweltstandard weiter. So setzt SBB Cargo Hybridloks für die Zustellung auf der letzten Meile ein. Generell fahren die Züge heute mit 90% Wasserkraft, ab 2025 sind sie mit 100% erneuerbarer Energie unterwegs.
- Mit dem beiderseitigen Bekenntnis zur Notwendigkeit von leistungsfähigen Umschlagsanlagen Strasse-Schiene will die Branche intermodale Verkehrskonzepte vorantreiben. Das Terminal Gateway Basel Nord ist ein Projekt von nationaler Bedeutung und wird eine Schlüsselrolle beim Umschlag von Import-/Export-Güterverkehr einnehmen. Die Schweizerischen Rheinhäfen mit den dort angesiedelten Terminals sind das Einfallstor zu den Umschlags- und Anschlussgleisanlagen im Inland. Gut vernetzte Umschlagsplattformen und Terminals erlauben wettbewerbsfähige multimodale Verkehrskonzepte, auch im Wachstumsmarkt Stückgut. Dabei sind insbesondere gut angebundene Plattformen in den Agglomerationszentren für nachhaltige und effiziente Citylogistik unverzichtbare Kernelemente.
- Die Branche stützt das Verbot nicht lärmsanierter Güterwagen auf dem Schweizer Schienennetz ab 2020 und strebt gemeinsam mit der verladenden Wirtschaft und den ausländischen Partnerbahnen eine marktverträgliche Umsetzung an. Die beabsichtigte Streichung des Lärmbonus für ganze Züge bei Einreihung einzelner nicht lärmsanierter Wagen lehnt die Branche als unzulässige Kollektivstrafe ab.

Massnahmen für eine starke Ko-Modalität und zur Umsetzung des Verfassungsauftrags

Die Schweiz hat sehr viel investiert in die Verlagerung. Heute hält die Schiene im alpenquerenden Transitgüterverkehr von Grenze zu Grenze durch die Schweiz einen Marktanteil von über 70 Prozent; was europaweit einzigartig ist. **Um den getätigten Infrastrukturausbau in Wert zu setzen, bedarf es zusätzlicher Massnahmen.** Der Standort Schweiz profitiert, wenn Transitverkehre klimafreundlich via Schiene abgewickelt werden.

Um die Versorgung und Entsorgung zugunsten von Wirtschaft und Bevölkerung weiterhin zuverlässig, sicher und möglichst umweltverträglich gewährleisten zu können, müssen verkehrspolitische Massnahmen zukünftig ebenso fokussiert auf dieses Segment abzielen. Neben dem Bund sind die Kantone

und grossen Schweizer Städte wegweisende staatliche Akteure, die zunehmend ganzheitliche Güterverkehrskonzepte zu ihrer effizienten, sicheren und umweltverträglichen Güterversorgung und -entsorgung definieren. Die Gütertransportbranche strebt eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Kantonen und Städten an, um die Bedürfnisse des Güterverkehrs verankern und Logistikstandorte sichern und weiterentwickeln zu können. Von zunehmender Bedeutung ist dabei die City-Logistik innerhalb von Städten und Agglomerationen.

Aus Sicht der Güterbahnen, der Strassentransporteure und der verladenden Wirtschaft der Schweiz besteht Handlungsbedarf beim (1) Infrastrukturausbau und den (2) regulatorischen Rahmenbedingungen.

(1) Infrastruktur

- Zur langfristigen Wettbewerbsfähigkeit sind dedizierte **Investitionen in Streckenausbauten** für den Güterverkehr erforderlich. Diese müssen zwingend in die Arbeiten für den nächsten STEP Ausbauschnitt 2040/45 aufgenommen werden, namentlich:
 - **Planung und Realisierung der Güterumfahrungslinie Zürich** für zusätzliche Kapazität und Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs inkl. Engpassbeseitigung in den Knoten zwischen Aarau und Winterthur
 - Prüfung der vollständigen Entflechtung von Güterverkehr und Personenverkehr im Raum Basel, Genf und Zürich-Winterthur sowie des Knotens Lausanne.
- Die **Planung der Güterverkehrsanlagen** fokussiert zurzeit primär auf die Sicherung des Status quo. Zukünftig hat der Güterverkehr den Bedarf nach einem **Ausbau von Formationsbahnhöfen mit Annahmegleisen von 750 m Länge sowie Rangiergleisen in Bahnhöfen mit Güterverkehrsnachfrage und leistungsstärkeren Freiverladen in allen Produktionsregionen** des Güterverkehrs, vom Thurtal über die Broye-Region und den Arc lémanique nach Genf sowie ins Tessin ins Unterwallis/Rhonetal.
- Für ko-modale Lösungen im Import/Export müssen die **Umschlagskapazitäten im Tessin** deutlich erhöht werden. Dazu sollen bestehende Terminals ausgebaut und zusätzliche neue grenznahe Standorte evaluiert werden.
- Die **Infrastrukturausbauten auf den NEAT-Zulaufstrecken** im Süden sind weit fortgeschritten und stehen gleichzeitig zur Inbetriebnahme des Ceneri Basistunnels zur Verfügung. Die exterritorialen Investitionen der Schweiz haben sich gelohnt. Vorrangig ist nun der Ausbau der linksrheinischen Bahnstrecken in Deutschland, um analog der Schweiz und Italien zwei Achsen im Zulauf der NEAT zu haben.
- Die Schweiz hat ihre Verpflichtungen und Versprechen mit dem Bau der NEAT erfüllt. Der Schlüssel für den weiteren Erfolg der Verlagerungspolitik liegt im benachbarten Ausland. Vorab stehen Italien und Deutschland in der Pflicht. Ihre Aufgabe ist es, ihre NEAT-Zulaufstrecken, wie per Staatsvertrag bzw. bilateraler Vereinbarung von 1996 und 1999 versprochen, wenn auch mit grosser Verspätung endlich zu realisieren.
- Mit der Vollendung des Viermeterkorridors bietet sich die Chance, eine Rollende Landstrasse (**RoLa**) auch auf der **Gotthard-Achse** zu etablieren, solange die NEAT-Zulaufstrecken im Norden und im Süden noch nicht fertiggestellt sind. Die Ausnutzung der Zuglänge von 740 Metern und die Erhöhung der Ladedichte auf dem Zug sind dabei wesentliche Stellhebel. Eine entsprechende Standortstrategie ist zu entwickeln und die Investitionen in Terminals und Rollmaterial sind zu tätigen.
- Ebenso braucht es eine **rasche Modernisierung des Schweizer Strassennetzes**. Die von Bundesrat und Parlament beschlossenen Massnahmen im Rahmen des neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF bzw. von STEP Nationalstrassen müssen so rasch wie möglich umgesetzt werden. Es braucht sowohl Sanierungen wie auch die Beseitigung von Engpässen und Kapazitätserweiterungen auf den stauendsten am stärksten belasteten Abschnitten.
- Ebenso muss der Koordination zwischen dem übergeordneten und dem untergeordneten Stras-

sennetz mehr Rechnung getragen, d.h. es müssen mehr Mittel in den Städten und Agglomerationen direkt für die spezifischen Bedürfnisse der Citylogistik eingesetzt werden, als noch in den Agglomerationsprogrammen 1 und 2.

(2) Regulatorische Rahmenbedingungen – auf der Strasse:

- Das **geltende Strassenregulativ soll integral erhalten bleiben**. Die LSVA, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lkw, die 40-Tonnen-Gewichtslimite und das Kabotageverbot sind in der Transportbranche unbestritten und sorgen für faire soziale und wettbewerbliche Bedingungen.
- Zentral ist insbesondere das Kabotageverbot. Jegliche Lockerung der geltenden Bestimmungen wäre für das gesamte CH-Transportgewerbe auf Schiene und Strasse existenzbedrohend. Zudem müsste mit fatalen Auswirkungen auf Umwelt und Verlagerungspolitik gerechnet werden. Im laufenden Prozess über den allfälligen Abschluss eines Institutionellen Abkommens darf deshalb am Kabotageverbot nicht gerüttelt werden. Es muss im bestehenden Landverkehrsabkommen in der heutigen Form unverändert verankert bleiben.
- Als **finanzieller Anreiz für multimodale Verkehre (KV)** soll die LSVA-Rückerstattung im Kombinierten Verkehr auf dem Strassenvorlauf oder -nachlauf zusätzlich erhöht und neu auch bei der Kombination von Strasse und Schiene im Wagenladungsverkehr mit Güter- statt Behälterumschlag gewährt werden.
- Das (Strassen-) Transportgewerbe im Ausland arbeitet mit komplett anderen Kostenstrukturen als die Schweizer Transportunternehmen. Die grössten Unterschiede bestehen bei der Entlohnung des Fahrpersonals. Die Folge ist ein sogenanntes «Sozialdumping», das den Wettbewerb auf den aufkommensstärksten Güterverkehrsmärkten in Europa massiv verzerrt. Zudem braucht es verstärkte Kontrollen des heute bestehenden Kabotageverbots inklusive massiv höhere Busen bei Verstössen.

(3) Regulatorische Rahmenbedingungen – auf der Schiene.

- Um Infrastrukturen für Personen- und Güterzüge möglichst effizient zu nutzen, **sollen die Nutzungskonzepte nachfragegerecht weiterentwickelt werden**. Damit können teure Investitionen in Infrastruktur vermieden und Knoten wirksam entlastet werden. Die Güterverkehrsbranche ist bereit, die Nachfrage etwa im Nord-Süd-Verkehr dank stunden- bzw. tagesscharfer Planung zu dynamisieren. Im Gegenzug fordern die Güterverkehrsunternehmen eine Diskussion betreffend der Trassennutzung von Güter- und Regionalzügen zu Randzeiten frühmorgens und spät-abends.
- Instandhaltungskonzepte **der Infrastrukturbetreiber müssen die Bedürfnisse des Güterverkehrs in der Nacht stärker berücksichtigen**. Die eingeführte Entschädigung für Streckensperren aufgrund von Baustellen ist als Kompensation zwar sinnvoll, letztlich benötigt die verladende Wirtschaft jedoch mehr Zuverlässigkeit in der Angebotserstellung der Güterbahnen. Instandhaltungsarbeiten sollen deshalb zukünftig vermehrt auch tagsüber und an Wochenenden mit gleichmässigen Einschränkungen für alle Verkehrsarten geplant werden.
- Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in ko-modalen Verkehrsketten sind die Grenzkosten der Infrastrukturnutzung pro gefahrenen Zug unter **Berücksichtigung der unterschiedlichen Ansprüche von Personen- und Güterverkehr neu zu definieren**.
- **Betriebsabgeltungen im Alptransit**. Die Produktivitätssteigerungen der Schiene infolge Infrastrukturausbaus fallen tiefer aus als erwartet. Die NEAT wird auch nach Fertigstellung der Flachbahn sowie des 4-m-Korridors aufgrund fehlender Ausbauten auf dem Rhein-Alpen-Korridor leider nur bedingte Wirkung entfalten. Für den Transitverkehr wird gemäss Brancheneinschätzungen für die Jahre nach 2020 zwischen der ursprünglich prognostizierten und der realisierbaren Produktivitätssteigerung auf der Nord-Süd-Achse eine Lücke von -40 bis -70 MCHF/a. klaffen. Bis zur Realisierung der Produktivitätssteigerungen ist ein langsamer und weniger starker Abbau der Betriebsabgeltungen zwecks Kompensation dieser Lücke zu prüfen.

Die Transportunternehmen und die verladende Wirtschaft der Schweiz stehen ein für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Güterverkehr als Beitrag an eine ökologische und wettbewerbsfähige Schweiz. Die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene im Transitverkehr von Grenze zu Grenze und ko-modale Gütertransportlösungen sollen weiter gestärkt werden. Der VöV, die ASTAG und der VAP sowie die SBB unterstützen eine partnerschaftliche, dynamische Beziehung zwischen den Behörden und den Branchenakteuren und sind bereit, hierfür einen Beitrag zu leisten und sich aktiv an den Arbeiten zu beteiligen.

Bözberg, 20. September 2019

Adrian Amstutz

Zentralpräsident ASTAG

Andras Meyer

CEO SBB AG

Ueli Stückelberger

Direktor VöV

Nicolas Perrin

CEO SBB Cargo AG

Frank Furrer

Generalsekretär VAP
