

Perspektiven im kombinierten Güterverkehr Rede von Bundesrat Moritz Leuenberger vor der Hupac, Mai 2002

Die Hupac, das in Europa führende Transportunternehmen im kombinierten Güterverkehr, steht zur Zeit in einem schwierigen politischen und wirtschaftlichen Spannungsfeld. Bundesrat Moritz Leuenberger hat zum 35-jährigen Bestehen der Hupac in einer Rede dargelegt, wie der Bund die Verlagerung des Gütertransportes von der Strasse auf die Schiene fördert. Leuenberger sieht die langfristige Zukunft im Containerverkehr, der jedoch eine Umstellung der Logistikketten durch die Spediteure erfordere. Dafür werde seitens des Bundes eine Anschubfinanzierung geprüft, um den Einstieg in den kombinierten Verkehr zu erleichtern. Schliesslich redet Leuenberger der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit das Wort: Mit Holland ist bereits eine Vereinbarung für einen Bahngüterverkehrskorridor unterzeichnet worden, mit Deutschland und Italien wird zur Zeit verhandelt. Leuenberger erhofft sich in den kommenden fünf Jahren eine Verfünffachung der transportierten Güter auf der Schiene.

Weitere Informationen:

Hupac

www.hupac.ch

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

www.uvek.admin.ch

4. Juni 2002

Redaktion Mobilservice
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Perspektiven im kombinierten Verkehr

Ansprache von Bundesrat Moritz Leuenberger bei der 35-Jahre-Feier der HUPAC in Lugano

Stand vor fünf Jahren

Vor fünf Jahren durfte ich vor Ihnen hier in Lugano auftreten und zu Ihrem 30 Jahre-Jubiläum sprechen. Ich habe mir meine damaligen Notizen angesehen und bin zunächst etwas erschrocken, als ich den damaligen und heutigen Titel miteinander verglich: Damals hiess er: „Kombinierter Verkehr im Alpenraum“, heute „Perspektiven im Kombinierten Verkehr“: Hat sich gar nichts getan in diesen fünf Jahren? fragte ich mich.

Die erneute Lektüre der damaligen Ausführungen beruhigte mich.

Damals ging es nämlich noch um den Plan, die NEAT zu bauen. Noch offen war, ob sie in der Netzlösung oder nur in der Gotthardstrecke bestehen soll. Es ging um die Frage einer gesicherten Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, um die Bahnreform, die in der parlamentarischen Beratung steckte, um die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und darum, wie wir unsere Verkehrspolitik in den Bilateralen Verhandlungen mit der EU abstimmen können.

Was ist in der Zwischenzeit geschehen?

Stand heute

Die NEAT ist kein Plan mehr, sondern im Bau. Die LSVa ist eingeführt, die erste Etappe der Bahn 2000 wird termingerecht und billiger als budgetiert fertiggestellt, die Bahnreform ist im Gang, bei beiden sind wir schon an der zweiten Etappe. Die Bilateralen treten in ein paar Tagen Kraft.

All dies hat das Schweizer Volk immer wieder mit dem Stimmzettel bekräftigt und hat damit einem national und international komplizierten Gewebe von Verfassungs-, Gesetzes- und Vertragsänderungen konsequent zugestimmt. Was ich damals oft etwas mutig beschwor, ist heute im Gange. Es hat sich sehr vieles getan, an welchem damals viele ungläubig zweifelten, zum Teil auch ich selber.

Dennoch verläuft die Verlagerungspolitik nicht wie am Schnürchen. Der Widerstand in Uri gegen die Linienführung auf dem Kantonsgebiet führt zu einer Verzögerung der Inbetriebnahme der Gotthardlinie. Die damalige – von mir allerdings nie geteilte – Hoffnung auf eine RoLa als die Lösung aller verkehrspolitischen Probleme ist verstummt. Um die Schwierigkeiten des Lastwagenverkehrs kümmern sich teilnahmevoll Parteien, Strassenverbände und Medien.

Die Verlagerungspolitik befindet sich heute in einer schwierigen Übergangsphase. Es gibt Staus an der Grenze, Staus auf der Gotthardstrecke. Der Bahngüterverkehr

entlastet die Strasse ungenügend, die Infrastruktur reicht nicht. Wir kämpfen mit Verspätungen, haben Engpässe bei den Terminals, ausfallende Züge, Koordinations- und Zollabfertigungsprobleme beim grenzüberschreitenden Güterverkehr, verschüttete Bahntrassen, der Open Access funktioniert immer noch nicht so, wie wir das möchten, und beim alpenquerenden Strassengüterverkehr haben wir erst den Aufwärtstrend brechen, ihn aber noch nicht umkehren können.

Wir sind in einer schwierigen Phase, wir vergiessen Blut, Schweiß und Tränen. Und schon wollen einige aufgeben. Wir hören die lauten Proteste:

- Die Verlagerungspolitik erfüllt unsere Erwartungen nicht!
- Die LSVa muss sofort erhöht werden! Tunnelgebühren sollen eingeführt werden.
- Nachverhandeln bei den Bilateralen!
- Unbegrenzte Fahrt durch den Gotthardtunnel!
- Das Nachfahrverbot solle fallen!
- Die 2. Röhre am Gotthard müsse her!

Zunächst ist festzuhalten: Wir haben auf diese Schwierigkeiten in der Übergangsphase immer hingewiesen. Wir haben stets gesagt, dass die LSVa höher sein müsste, dass einige Teile des bilateralen Landverkehrsabkommens (das Teil von sieben Dossiers ist, an deren Zustandekommen aus anderen Gründen ein eminentes Interesse vorhanden war und ist) dem Verlagerungsprinzip widersprechen (vor allem die Kontingente für Leicht- und Leerfahrten). Wer heute eine höhere LSVa fordert, vergisst etwas gar rasch den innenpolitischen Widerstand, den die LSVa erfuhr.

Wer gar den Vorwurf erhebt, die Bilateralen hätten erst nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels abgeschlossen werden dürfen, vergisst, dass dieser ja gerade mit den Erträgen der LSVa finanziert wird. Wer heute das Heilmittel gegen Lastwagenstaus in einer zweiten Röhre sieht und wer gar „freie Fahrt durch die Alpen“ fordert, vergisst, dass die Verlagerungspolitik nicht eine links-grüne Marotte ist, sondern der Auftrag des Souveräns, der sich mit den Mitteln der direkten Demokratie immer wieder dazu bekannt und uns mit der Umsetzung beauftragt hat.

Wir haben doch gar keine andere Wahl, als konsequent zu bleiben. Denn wir wissen: Wer Tunnel und breitere Strassen sät, erntet Verkehr, Lärm, krank machende Luft und Staus:

Der alpenquerende Strassengüterverkehr hat sich seit 1980 versechsfacht. Die Strasse ist in dieser Zeit immer attraktiver geworden, die Schiene konnte nicht Schritt halten: 1980 beförderten die Bahnen in der Schweiz noch 93 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs, die Strasse 7 Prozent.

Heute werden – ebenfalls im alpenquerenden Verkehr – bereits 30 Prozent der Waren in der Schweiz auf der Strasse transportiert und nur noch 70 Prozent auf der Bahn. In der EU sind bloss 8 Prozent des Güterverkehrs auf der Bahn.

Bis im Jahr 2010, so hat die EU ausgerechnet, wird unter anderem wegen der Osterweiterung der Güterverkehr noch einmal um 50 Prozent zunehmen.

Was wären die Folgen einer 2. Röhre am Gotthard?

Erstens: Die Gotthardroute – die kürzeste Verbindung im Nord-Süd-Verkehr - würde noch attraktiver. Mehr Verkehr heisst weniger Sicherheit in und ausserhalb von Tunnels.

Zweitens: Die Staus würden sich an der Grenze konzentrieren - es sei denn, wir träten der EU bei; dann würde sich der Lastwagenstau weg von der Grenze hin zu den bereits heute verstopften Engpässen auch um die Städte verlagern.

Jetzt, wo die EU unsere Verlagerungspolitik zu kopieren beginnt, wo Deutschland eine Schwerverkehrsabgabe einführen will, wo wir zusammen mit Holland, Deutschland und Italien den Nord-Süd-Bahngüterverkehr zwischen Rotterdam und Milano zu organisieren begonnen haben – jetzt wäre es wirklich kurzsichtig und verheerend, vom Weg auf die Schiene abzukommen.

Wir haben ein Verlagerungsgesetz, und am Ziel, das es vorgibt, halten wir fest: Bis im Jahr 2009, also zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschbergtunnels, dürfen noch maximal 650'000 Lastwagen die Schweizer Alpen auf der Strasse durchqueren.

Damit wir dieses Ziel auch erreichen, müssen wir beharrlich bleiben.

Massnahmen

a) Massnahmen auf der Strasse

Verkehrspolitik besteht immer in einer Kombination von Strasse und Schiene. Damit die Verlagerung gelingen kann, müssen beide über gleich lange Spiesse verfügen. Insbesondere muss die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften auf der Strasse ebenso sichergestellt sein wie auf der Schiene.

Auf der Strasse haben wir bei zunehmendem Verkehr auch vermehrt auf die Sicherheit zu achten. Dazu gehören intensivere Schwerverkehrskontrollen, dazu gehört auch das Dosierungssystem am Gotthard. Es ist falsch, das Dosierungssystem als Verlagerungsmassnahme zu verstehen: Es ist keine schikanöse verlagerungspolitische Massnahme, als die es immer wieder dargestellt wird, sondern eine Massnahme, um die Sicherheit im längsten Strassentunnel der Welt, der die einzige Verbindung zwischen Tessin und Nordschweiz darstellt, für alle zu gewährleisten.

b) Massnahmen auf der Schiene

Um das Verlagerungsziel zu erreichen, müssen wir uns auf die Schiene konzentrieren. Hier setzen wir auf eine Kombination von kurzfristigen und langfristigen Massnahmen.

Kurzfristige Massnahmen bei der RoLa

Die Rollende Landstrasse - da sind wir uns einig - kann die Verkehrsprobleme langfristig nicht lösen. Aber kurzfristig ist die RoLa die schnellste Möglichkeit, um Lastwagen von der Strasse auf die Bahn zu bringen. Und vergessen wir nicht: In Notsituationen, wie bei der Schliessung des Gotthard-Tunnels, geht es ohne RoLa überhaupt nicht.

Als Beitrag zur Verlagerung ist die RoLa zurzeit unumgänglich. Darum muss in dieser schwierigen Übergangsphase die Qualität unter allen Umständen garantiert sein. Das heisst: Das Angebot muss besser auf die Kundenwünsche abgestimmt werden, es braucht zum Beispiel mehr Züge zwischen Freiburg und Novara, Ausfälle und Verspätungen darf es nicht geben. Die neuen Waggon, mit denen Camions mit vier Metern Eckhöhe durch den Gotthard transportiert werden können, werden wir in den kommenden Jahren dringend brauchen, und ich danke der Hupac, dass sie diesen Versuch mit neuem Rollmaterial macht.

Was braucht es in den nächsten Jahren, damit die Verlagerung gelingt?

Langfristig: Containerverkehr

Für die langfristige Verlagerung ist der UKV mit Containern die sinnvollste Transportform. Der UKV ist platzsparend und äusserst nachhaltig auch insofern, als die Kunden ihre Logistik umrüsten und Bahn und Spediteure in einer verlässlichen Partnerschaft und in gegenseitiger Treue zusammen arbeiten.

Um ihre Warentransporte von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können, müssen die Spediteure ihre Logistikketten umstellen. Dieser Prozess braucht Zeit. Wir müssen sie darum heute davon überzeugen, auf den UKV zu setzen, und jetzt die entsprechenden Massnahmen in die Wege zu leiten. Die versprochene 10-Prozent-Preisreduktion der Hupac bei Verspätungen ist ein Anreiz dazu. Wir machen etwas Ähnliches und prüfen zur Zeit eine Anschubfinanzierung, um den Einstieg in den kombinierten Verkehr zu erleichtern. Die Absicht, die der Bundesrat mit dem Verlagerungsbericht bekräftigt hat, ist, das im Verlagerungsgesetz für eine Dauer von elf Jahren vorgesehene Geld vermehrt jetzt, am Anfang des Prozesses einzusetzen. Damit sollen

- mehr Bestellungen im kombinierten Verkehr erfolgen,
- Beiträge an die Umrüstung der Wagenparks auf Containerbehälter finanziert werden

und

- damit soll der Wagenladungsverkehr gefördert werden.

Die entsprechenden Budgetentscheide fallen noch in diesem Jahr. Es braucht aber mehr. Um den kontinentalen Güterverkehr grenzüberschreitend auf die Bahn zu bringen, braucht es grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Verlagerung gelingt nur in Zusammenarbeit mit den Ländern auf der europäischen Nord-Süd-Transit-Achse.

Absichtserklärung zwischen der Schweiz und Holland

Vor einem Jahr habe ich mit der holländischen Verkehrsministerin eine Absichtserklärung unterzeichnet. Das Ziel dieser Vereinbarung ist ein Bahngüterverkehrskorridor zwischen Rotterdam und Norditalien. Die Schaffung eines solchen Korridors ist nur möglich, wenn sich auch Italien und Deutschland daran beteiligen. Entsprechende Treffen haben bereits stattgefunden, die Arbeiten sind im Gang.

Nach der Unterzeichnung der Vereinbarung mit Holland haben wir eine genaue Problemanalyse gemacht und einen Massnahmenplan verabschiedet. Jetzt geht es darum, ihn umzusetzen.

1. Phase: Korridor Control Center

Eine der geplanten Massnahmen ist zum Beispiel die Einrichtung eines so genannten Korridor Control Centers. Es übernimmt die grenzüberschreitende Planung der Fahrpläne – von Rotterdam bis Milano –, schafft Transparenz beim Korridorpreis und verbessert insgesamt die Planung für den Güterverkehr. Wünschenswert wäre, wenn das „Korridor Control Center“ nächstes Jahr betriebsbereit wäre; wir wissen, dass das ein sehr ehrgeiziges Unterfangen ist.

Es muss auch der Verkehrsbetrieb verbessert werden. Dafür sollen ein korridorspezifischer Lokomotiven-Pool eingerichtet und Mehrstromlokomotiven beschafft werden.

2. Phase: „One Stop shop“

Mittelfristig, also bis spätestens im Jahr 2007, soll auch der so genannte One-stop-shop für den ganzen Korridor funktionieren. Ansätze dazu sind bereits vorhanden, aber heute werden die Trassen auf dem Nord-Süd-Korridor noch von vier verschiedenen Stellen vergeben. Das ist kompliziert und ein Weg voller Behinderungen. Diese sollen wegfallen. Der „One-stop-shop“ soll die Trassenvergabe für den gesamten Korridor koordinieren, was eine enge Zusammenarbeit der Bahnen voraussetzt.

Die gegenseitige Anerkennung der Ausbildung und Zulassung von Lokführern und der Zulassung von Lokomotiven soll ebenfalls sicher gestellt werden und damit die grenzüberschreitende Nutzung von Lokomotiven und der Einsatz von Lokführern möglich werden.

3. Phase: Weitere Investitionen in die Infrastruktur

Im Jahr 2007 wird der Lötschberg offen sein. Das heisst nicht, dass wir uns zurücklehnen können. Auch nachher geht es darum, in die Infrastruktur zu investieren und Engpässe im Schienengüterverkehr - z.B. in Basel - zu beseitigen.

Das müssen wir heute vorbereiten, und solche Investitionen sind im Rahmen der zweiten Etappe von Bahn 2000 auch schon vorgesehen; sie sind auch in der

Leistungsvereinbarung 2003-06 zwischen Bund und SBB enthalten. Natürlich gilt es auch, bei Grenzbahnhöfen und Umschlagterminals zu investieren.

Die Südanschlüsse sicher stellen

Den Brief, den die Hupac mir wegen den Unterbrüchen der Bahnstrecke am Lago Maggiore geschrieben hat, habe ich bekommen, und ich habe grösstes Verständnis für Ihr Anliegen: Die Schwierigkeiten bei den Südanschlüssen müssen so rasch wie möglich behoben werden.

Nachdem die Luino-Strecke nun bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr von einem Erdbeben verschüttet worden ist, sind die Forderungen lauter geworden, die Schweiz müsse nun sofort effizienter mit Italien zusammen arbeiten.

Eines müssen wir uns bewusst sein: Über die Lösung dieser und anderer Fragen verhandeln nicht zwei Firmen miteinander, sondern zwei autonome Staaten mit je einer oder mehreren eigenen, national verankerten Bahnen. Wir haben es beim SBB-Jubiläum dieses Jahr alle erlebt: Die Bahn ist Teil des nationalen Bewusstseins, der nationalen Kultur und Identität. Eine Zusammenarbeit kann darum nicht leichthin von heute auf morgen gegenseitig verordnet werden. Die Schweiz und Italien sind heute mitten in einem Prozess der gegenseitigen Annäherung und Verhandlungen.

Sicher ist: Zusammen mit Italien wollen wir das Bahnangebot und die Bahnqualität verbessern. Wir verfolgen die Strategie, die Kapazitäten beider Achsen optimal auszubauen und zu nutzen.

Zu diesem Zweck haben wir die Zusammenarbeit mit Italien intensiviert.

Vor fast einem Jahr ist die bilaterale Vereinbarung zwischen der Schweiz und Italien zu den Südanschlüssen in Kraft getreten. Bereits wurden vier binationale Arbeitsgruppen eingesetzt, die sich mit Fragen der Infrastruktur, der Kapazität, der Interoperabilität, mit der Erneuerung der Simplonkonvention und mit der Verkehrspolitik generell befassen.

Diese Fragen werde ich zudem in einem Monat, am kommenden 24. Juni mit dem italienischen Verkehrsminister Lunardi diskutieren.

Stand in 5 Jahren

Die Aufgabe der Politik ist es, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Bahn im Wettbewerb gegen die Strasse bestehen kann.

Die Aufgabe der Hupac ist es, die Güter mit qualitativ und preislich interessanten Angeboten auf die Schiene zu bringen.

Damit wir unsere Ziele erreichen, braucht es beide, und ich danke Ihnen für Ihr Engagement bei dieser Gemeinschaftsarbeit.

Unser Ziel muss sein, in fünf Jahren, bei Ihrem 40. Geburtstag im Jahr 2007, Rückschau zu halten und festzustellen:

- Der Lötschbergtunnel ist gebaut, die Züge sind ausgebucht.
- Die Probleme bei den Südan schlüssen sind Vergangenheit.
- Der „One-stop-shop“ zwischen Rotterdam und Milano ist eröffnet, die Spediteure drängen auf den rascheren und problemloseren Schienen-Korridor.
- In den EU-Ländern werden die externen Kosten des Strassenschwerverkehrs berechnet und lenkende Abgaben erhoben.
- Bei der Anzahl alpenquerender Warentransporte auf der Strasse ist nicht nur der Trend gebrochen, sondern der Camion-Verkehr auf den Strassen hat sich auch markant verringert.

Und natürlich transportiert die Hupac in fünf Jahren die fünffache Menge an Gütern auf der Bahn. Und ich werde Sie dazu in einer kleinen Rede beglückwünschen. Ich freue mich.