

Ko-Modalität statt Konkurrenz – für einen zukunftsfähigen Güterverkehr in der Schweiz

Gemeinsames Positionspapier von ASTAG und SBB Cargo

Ausgangslage – Herausforderungen

Der Güterverkehr in der Schweiz ist mit einem fundamentalen gesellschaftlichen, ökonomischen und technologischen Wandel konfrontiert, der die im Gütertransport tätigen Unternehmen vor zahlreiche grosse Herausforderungen stellt:

- **Verkehrswachstum:** Die Nachfrage nach Gütertransportdienstleistungen nimmt gemäss allen Prognosen in den nächsten Jahrzehnten enorm zu. Bis 2040 erwartet das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eine Zunahme der Tonnenkilometer gegenüber 2010 um 45% auf der Schiene und um 33% auf der Strasse. Hauptgrund ist das Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur reicht daher nicht mehr aus. Alle Verkehrsträger leiden unter massiven Kapazitätsengpässen.
- **Qualitätsansprüche:** Güterverkehr und Logistik sind zunehmend durch hohe qualitative Anforderungen geprägt. Wirtschaft und Kundenbedürfnisse verändern sich und verlangen nach mehr Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit, Transparenz und Flexibilität. Im Zeichen von «just in time» müssen Güter und Waren pünktlich angeliefert und/oder abgeholt werden – auf Abruf, in der richtigen Menge, zur richtigen Zeit und am richtigen Ort. Die Qualitätsansprüche punkto Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind im Güterverkehr ebenso zentral wie diejenigen im Personenverkehr.
- **Güterstruktureffekt:** Bei der Zusammensetzung der Gütermengen nimmt der Anteil von hochwertigen Konsum- und Produktionsgütern gegenüber geringwertigen Massengütern tendenziell zu. Dadurch sinkt die Grösse pro Sendungseinheit (Güterstruktureffekt). Wichtige Treiber sind – nebst der Deindustrialisierung – die fortlaufende Individualisierung und insbesondere Digitalisierung der jüngeren Generation. Diese begünstigen bzw. machen «On-Demand-Services» im Güterverkehr erforderlich.
- **Ungleichgewicht Import/Export:** Der Produktionsstandort Schweiz unterliegt einer fortschreitenden Deindustrialisierung. Während der Bereich von einfachen Gebrauchs- und Massenvolumengütern schrumpft, verschiebt sich der Fokus noch weiter auf high-engineering, Dienstleistungen und Pharmaindustrie. Andere Güter werden zunehmend aus dem Ausland importiert. Entsprechend nehmen die Importströme zu, während weniger Güter exportiert werden.

- **Innovation und Automation:** Neue technologische Entwicklungen ermöglichen automatisierte Abläufe im Logistikmarkt und in der Transportkette. Der Effekt sind Produktivitätsgewinne. Jedoch sind massive Investitionen in die technische Innovation und Aufrüstung der Transportmittel erforderlich. Die zunehmende Digitalisierung wird auch die Lieferketten grundlegend verändern. Produkte werden zukünftig mit Intelligenz ausgestattet und untereinander kommunizieren. Die verladende Wirtschaft erwartet smarte Lieferketten und Echtzeit-Information. Neue Steuerungsmöglichkeiten etwa im Bereich der Lagerbewirtschaftung werden die Logistikströme verändern. Die Anforderungen an eine ko-modale Vernetzung von Verkehrsträgern werden dadurch steigen.

Unternehmerische Lösungsansätze

Die anstehenden Herausforderungen gemeinsam zu bewältigen, liegt im Interesse aller im Gütertransport und in der Logistik tätigen Unternehmen in der Schweiz. Es gilt, mit frischen Ideen, innovativen Angeboten und effizienzsteigernden Massnahmen auf das veränderte Umfeld zu reagieren, gleichzeitig den sich verändernden Kundenwünschen zu entsprechen, möglichst wenig Ressourcen zu beanspruchen und die Umwelt zu schonen.

- **SBB Cargo agiert komplett eigenwirtschaftlich und marktorientiert.** So wurde per Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ein Taktfahrplan für Güter eingeführt mit einer häufigeren Bedienung von wichtigen Standorten. Damit erhalten die Kunden mehr Möglichkeiten für ihre spezifischen Transportbedürfnisse, und das Bahnnetz wird besser ausgelastet. SBB Cargo richtet sich konsequent unternehmerisch aus und setzt auf langfristige Kundenbeziehungen. Das ist notwendig, denn der Schienengüterverkehr wird zukünftig keine direkten Subventionen für unrentable Angebote erhalten.
- **SBB Cargo gehört heute zu den ökologisch vorbildlichen Güterbahnen Europas.** Sie fährt mit 90% Anteil Wasserkraft im Bahnstrommix. Per 2025 werden die Züge von SBB Cargo komplett mit erneuerbaren Energien fahren.
- **SBB Cargo automatisiert den Schienengüterverkehr.** SBB Cargo nutzt die Möglichkeiten von Big Data, um ihren Kunden Echtzeit-Informationen zu ihren Transporten zu bieten. Zudem wird die Effizienz in der Produktion von SBB Cargo durch die Nutzung von modernen Technologien massiv gesteigert. Dies geschieht mit intelligentem Rollmaterial, der Automatisierung der letzten Meile und der Vereinfachung und Automatisierung von Prozessen.
- **SBB Cargo fördert bereits heute aktiv den Kombinierten Verkehr (KV) und schafft mit dem Gateway Basel Nord zusätzlich benötigte Umschlagskapazitäten.** Basel Nord schafft diskriminierungsfreie Voraussetzungen für den Kombinierten Verkehr Schiene-Strasse, damit dieser zu einem echten Partner in der zunehmenden ko-modal funktionierenden Transportwelt wird. Mit regionalen Terminals findet die Verteilung auf

der Schiene zu wichtigen dezentralen Bündelungspunkten statt.

Im **Strassengüterverkehr** gibt es ca. 6'000 Transportunternehmen. Ihre Innovationskraft und Firmenstrategien unterscheiden sich – je nach Grösse und Sparte – zum Teil sehr stark. Übergreifend können jedoch folgende Branchentrends festgestellt werden:

- **Effizienzsteigerung:** Durch innerbetriebliche Optimierungen (z.B. Planung, Disposition) wird die Effizienz im Strassentransport laufend gesteigert. Die Anzahl von unproduktiven Leerfahrten liegt gemäss offiziellen Angaben des Bundesamts für Statistik entsprechend auf einem sehr tiefen Niveau. Ein beträchtlicher Teil der erzielten Effizienzgewinne geht jedoch durch Produktivitätseinbussen infolge der zunehmenden Staubelastung auf dem gesamten Strassennetz wieder verloren.
- **Verbesserung Umweltbilanz/Sicherheit:** Die Fahrzeugflotten werden laufend erneuert. Zusätzlich kommen Konzepte von «Green Logistics» zum Einsatz. Dadurch haben die Schadstoffemissionen, der Treibstoffverbrauch und der spezifische CO₂-Ausstoss markant abgenommen. Moderne Fahrzeuge tragen zudem zur Verkehrssicherheit mit stark sinkenden Unfallzahlen bei.
- **Kundenorientierung:** Der Strassentransport funktioniert nach rein marktwirtschaftlicher Logik ohne staatliche Beihilfen. Im Zentrum stehen die Qualitätsansprüche der Kunden. Das Angebot wird daher – auch als Antwort auf den Güterstruktureffekt – kontinuierlich ausgeweitet. Nebst «klassischen» Transporten von A nach B werden Dienstleistungen entlang der gesamten Lieferkette (z.B. Lagerung, Verpackung, Retouren-Management) erbracht.
- **Innovation:** Der Einsatz von modernster Technik und Informatik in den Fahrzeugen und in den Betrieben unter Einbezug von neuen Möglichkeiten (Automation, Big Data, Logistik 4.0) führt zu einer laufenden Verbesserung und Verschlinkung von Abläufen und Prozessen.

Gemeinsame Forderungen

Für einen zukunftsfähigen Güterverkehr in der Schweiz sind grosse unternehmerische Anstrengungen, aber auch möglichst optimale Rahmenbedingungen notwendig. Heute wird die Innovationskraft im Schienen- und im Strassengüterverkehr durch externe Einflussfaktoren klar geschwächt. Unzureichende Infrastrukturangebote, ungleiche Wettbewerbsbedingungen gegenüber der internationalen Konkurrenz und wachsende regulatorische Anforderungen erschweren unternehmerische Anstrengungen.

Die ASTAG und SBB Cargo fordern deshalb die Verkehrspolitik auf, die Rahmenbedingun-

gen in folgenden Themenbereichen weiter zu verbessern:

- **Gelebte Ko-Modalität, bei der alle Verkehrsträger nach ihren spezifischen Stärken gleichberechtigt eingesetzt werden. Die Rahmenbedingungen müssen fair und stabil sein.**

In Zukunft muss vermehrt die integrierte, gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger angestrebt werden. Das Konkurrenzdenken nach ideologischen Gesichtspunkten hat ausgedient. Ausgeklammert bleibt der alpenquerende Transitverkehr von Grenze zu Grenze, der gemäss Bundesverfassung Art. 84 grundsätzlich auf der Schiene erfolgt.

Für eine gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger müssen umgekehrt auch die Rahmenbedingungen gleichwertig fair und stabil ausgestaltet werden. Dazu braucht es zwingend eine Konstanz des heutigen regulatorischen Rahmens. Somit darf es grundsätzlich keine einseitigen Verschärfungen des Regulativs zulasten einzelner Verkehrsträger geben. Die heutige verkehrspolitische Konzeption ist ausgewogen und soll weiterhin gleich lange Spiesse für Strasse und Schiene bieten.

Ziel ist, aufbauend auf den ARE-Verkehrsperspektiven 2040, eine verkehrsträgerübergreifende Kapazitätsplanung voranzutreiben. Dazu braucht es die Schaffung der notwendigen wissenschaftlichen Grundlagen bzw. Nutzung der schon gewonnenen Erkenntnisse aus dem Forschungspaket Güterverkehr des UVEK sowie der Arbeiten der „Begleitgruppe des BAV zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs“. Gleichzeitig soll ein umfassendes Konzept zur Ko-Modalität erarbeitet werden unter Federführung des UVEK und engem Einbezug der Güterverkehrsbranche.

- **Langfristige Sicherung der Verkehrsfinanzierung und «Gesamtschau» für alle Verkehrsträger.**

Mit dem totalrevidierten Gütertransportgesetz (GüTG), seit dem 1. Juli 2016 in Kraft, hat die Verkehrspolitik erste Grundlagen geschaffen, damit sich die Gütertransportbranche auf eine solide regulatorische Basis stellen kann. Das GüTG bezieht sich jedoch fast ausschliesslich auf den Schienengüterverkehr. Eine «Gesamtschau» fehlt. Zur Realisierung der notwendigen Massnahmen ist nun auch für die Strasse ein analoger Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF geschaffen worden. BIF und NAF ergänzen sich und sorgen dafür, dass die Schweizer Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten Jahren bedarfsgerecht ausgebaut und unterhalten werden. Die Finanzierung der beiden Fonds muss entsprechend den Anforderungen an den notwendigen und gesunden Substanzerhalt und Infrastrukturausbau erfolgen und die Anliegen des Güterverkehrs unbedingt ausreichend antizipieren.

Die Gütermobilität der Zukunft erfordert weitsichtige Ansätze mit smarten Lösungen, um Synergien zwischen den Verkehrsträgern maximal nutzen zu können. Dazu sollen insbesondere die Digitalisierung und technologische Neuerungen auf Schiene und Strasse stärker gemeinsam entwickelt werden.

- **Förderung des Kombinierten Verkehrs und Ausbau der Terminalkapazitäten dank Gateway Basel Nord.**

Der Kombinierte Verkehr weist unter allen Verkehren das weitaus stärkste Wachstum auf. Um die erwarteten Mengenzunahmen im KV (Import / Export) bewältigen zu können und für starke ko-modale Lösungen sind zusätzliche Terminalkapazitäten zu schaffen. Dazu zählt insbesondere der Bau des Grossterminals Gateway Basel Nord. Dieses wird diskriminierungsfrei genutzt, ist eigenwirtschaftlich und wird trimodal ausgebaut. Das bedeutet auch, dass keine raumplanerischen Schranken für den Vor-/Zulauf auf der Strasse gelten sollen. Weitere Terminals an verkehrsgeografisch sinnvollen Standorten sollen ebenfalls gebaut werden.

- **Gezielter Ausbau und effiziente Auslastung der Verkehrsinfrastruktur.**

Wie der Personenverkehr ist auch der Güterverkehr auf eine rasche Beseitigung von Engpässen sowie auf Kapazitätserweiterungen angewiesen. Die Planung bzw. Umsetzung des STEP AS 2025 und 2030 (Schiene) bzw. der Realisierungsschritte 2030 und 2040 (Strasse) müssen sofort an die Hand genommen und der Güterverkehr besser als heute berücksichtigt werden. Konkret sind dies:

Strassenseitiger Ausbau: Durchgehender dreispuriger **Ausbau der A1** zwischen Lausanne und Winterthur sowie der Einbezug von Modul 4 (inkl. zurückgestellte Projekte) in STEP. Schaffung von weiteren Rast- und **Ausstellplätzen für Nutzfahrzeuge** entlang den Nationalstrassen und in den Agglomerationen. Ausserdem die **rasche Realisierung des Sanierungstunnels am Gotthard**.

Schienenseitiger Ausbau: **Bessere Güterverkehrs-Trassen:** Trassen für den Güterverkehr haben heute nach wie vor eine deutlich schlechtere Qualität als diejenigen des Personenverkehrs hinsichtlich Tempo und Fahrtunterbrüchen. Die Trassen müssen sich qualitativ und quantitativ verbessern. **Netznutzungskonzepte und Netznutzungspläne** sollen konsequent und im Sinne des Güterverkehrs umgesetzt werden. Stärkere Gewichtung des Qualitätsfaktors im Trassenpreis zur **fairen Bepreisung** der Trassen für den Güterverkehr. Im Rahmen von **STEP AS 2030/35** sollen Kapazitätsengpässe für den Güterverkehr weiter beseitigt werden. Zentral ist die gute Anbindung der Wirtschaftsräume mittels Expressnetzen.

- **Branchenübliche Sozialstandards und strikte Durchsetzung des Kabotageverbots.**

Das (Strassen-) Transportgewerbe im Ausland und vor allem in Osteuropa arbeitet mit komplett anderen Kostenstrukturen als die Schweizer Transportunternehmen. Die grössten Unterschiede bestehen bei der Entlohnung des Fahrpersonals. Hinzu kommt, dass der Vollzug der an sich EU-weit harmonisierten gesetzlichen Vorgaben nicht überall konsequent gehandhabt wird. Die Folge ist ein sogenanntes «Sozialdumping», das den Wettbewerb auf den aufkommensstärksten Güterverkehrsmärkten in Europa massiv verzerrt.

Um faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und um Sozialdumping in der Schweiz aktiv zu verhindern, muss das geltende Kabotageverbot strikte beachtet und durchgesetzt werden. Denn: Wegen der zunehmenden Verflechtung von Wirtschaft und Verkehr über Landesgrenzen hinweg bzw. infolge von Wechselwirkungen über die Preise ist davon indirekt auch der Güterverkehr in der Schweiz betroffen – sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Eine umfassende Kontrolltätigkeit der zuständigen Behörden bereits an den Grenzübergängen wie auch innerhalb der Schweiz ist deshalb zwingend. Ausserdem bedarf es klarer Verantwortlichkeiten zwischen Bundesamt für Verkehr (BAV), Oberzolldirektion, Grenzwache und Polizeikorps bzw. Die Bildung einer zentralen Anlauf- und Koordinationsstelle für Kabotagefragen und -meldungen auf Bundesebene kann dies sicherstellen. Die ASTAG und SBB Cargo sprechen sich klar für die Einhaltung branchenüblicher Löhne in der Schweiz aus.

Gemeinsam für die Schweizer Wirtschaft

Die ASTAG und SBB Cargo stehen ein für ein starkes Schweizer Transportgewerbe im Dienst der verladenden Wirtschaft der Schweiz. Der mit dem neuen Gütertransportgesetz eingeschlagene Weg hin zu ko-modalen Gütertransportlösungen ist richtungsweisend, muss jedoch aktiv vorangetrieben werden. Die beiden Akteure setzen sich dafür ein, dass das Prinzip der Ko-Modalität im Güterverkehr in einer Gesamtschau vertieft wird.

Die ASTAG und SBB Cargo unterstützen eine partnerschaftliche, dynamische Arbeitsbeziehung zwischen den Behörden und den Branchenakteuren und sind gerne bereit, hierfür einen Beitrag zu leisten und sich aktiv an den Arbeiten zu beteiligen – für einen wettbewerbsfähigen und zukunftsorientierten Güterverkehr in der Schweiz.

Basel, 7. April 2017