

Medienmitteilung

Donnerstag, 19. Februar 2015

Güterverkehr: Die Politik muss jetzt handeln

Die Wirtschaft präsentiert Lösungen für einen effizienten und leistungsstarken Güterverkehr

Fünf Verbände haben heute eine umfassende Auslegeordnung zum Thema Güterverkehr und Logistik präsentiert. Wie economiesuisse-Direktorin Monika Rühl vor den Medien betonte, sind leistungsfähige Güterverkehrsinfrastrukturen ein zentraler Standortfaktor für die gesamte Wirtschaft. Allerdings habe die Schweiz in den letzten Jahren laufend an Terrain verloren. Deshalb hat der Wirtschaftsdachverband gemeinsam mit dem Nutzfahrzeugverband ASTAG, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP, der IG Air Cargo und der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) sechs Konfliktfelder identifiziert, die einen effizienten und leistungsfähigen Güterverkehr behindern. Die daraus abgeleiteten Forderungen haben angesichts der Frankenkrise nochmals an Bedeutung gewonnen, wie ASTAG-Präsident Adrian Amstutz hervorstrich. «Die Politik muss jetzt handeln. Es reicht nicht mehr, weniger schlecht oder gleich gut zu sein wie die anderen – wir müssen besser sein.»

Als grösstes Konfliktfeld ortet die Wirtschaft die Kapazitätsengpässe, wie Peter Somaglia, Präsident der IG Air Cargo ausführte. Daneben kämpft der Güterverkehr vor allem mit dem zunehmenden Siedlungsdruck. Wohngebiete werden immer näher an Logistikinfrastrukturen herangebaut. Kommt es zu Konflikten, werden diese meistens zuungunsten des Güterverkehrs entschieden, erklärte SVS-Geschäftsführer André Auderset. Weitere Herausforderungen liegen bei den ungleich langen Spiessen zwischen Schiene und Strasse, veralteten oder unnötigen Regulierungen und unbefriedigenden Finanzierungs- und Preissystemen, wie Franz Steinegger (VAP) mit Praxisbeispielen untermauerte.

Flexiblere LSVA-Tarife und Nachtfahrverbote

Um eine hochstehende und effiziente Güterverkehrs- und Logistikinfrastruktur zu erhalten, präsentierten die Vertreter der fünf beteiligten Verbände heute in Bern zahlreiche konkrete Lösungsvorschläge.

- Kapazitätsengpässe müssen durch bauliche Massnahmen rasch behoben werden. Dazu zählen mehr Überholgeleise, eine rasche Umsetzung des 4-Meter-Korridors und eine Erweiterung der Containerumschlagskapazitäten durch den Bau eines effizienten und trimodalen Terminals am Logistikstandort Basel. Die Weiterentwicklungsmöglichkeit der Landesflughäfen muss gewährleistet sein und die bestehenden Betriebszeiten dürfen nicht weiter eingeschränkt werden.
- Bestehende Kapazitäten können dank ICT-Anwendungen und intelligenter Preissysteme besser ausgelastet werden. Die Wirtschaft unterstützt deshalb eine tageszeitabhängige Flexibilisierung der LSVA-Tarife.
- Auch das Trassenpreissystem muss überarbeitet und der Infrastrukturverschleiss stärker berücksichtigt werden. Fahrplanmässige Verspätungen wegen erzwungenen Halten gegenüber dem verspäteten Personenverkehr sollen durch ein Bonus-Malus-System abgegolten werden.

- Die heutigen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen in vielen Bereichen nicht mehr der Realität. So soll das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Binnen- und Import-/Exportverkehr flexibilisiert werden, um die verkehrsintensiven Pendlerverkehrszeiten zu entlasten: Lastwagenfahrten sollen ab 4 Uhr möglich sein, wie dies bis 1997 der Fall war (heute 5 Uhr). Zusätzlich ist zu prüfen, lärmarme Elektro-LKWs auf Kurzstrecken für die Belieferung der urbanen Zentren gänzlich vom Nachtfahrverbot auszunehmen. Der Verkehr soll durch die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für LKWs auf 90 Stundenkilometer (auf Autobahnen/Autostrassen) verflüssigt und stärker mit dem Personenverkehr harmonisiert werden.

Schweiz braucht eine Gesamtschau Güterverkehr

Daneben ist auch die öffentliche Hand in der Verantwortung, um eine bessere Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und den Bedürfnissen des Güterverkehrs zu erzielen. In einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtschau Güterverkehr sollen Bund und Kantone ihre strategischen Ziele (und Massnahmen) für den Logistikstandort Schweiz formulieren. Um eine verkehrsträgerübergreifende Planung zu gewährleisten, ist auch die Organisation der heute drei Verkehrsämter auf Bundesebene zu überprüfen.

Rückfragen:

- Monika Rühl, Vorsitzende der Geschäftsleitung economiesuisse: 079 301 70 47
- Adrian Amstutz, Präsident ASTAG: 079 448 71 14
- Franz Steinegger, Präsident VAP: 079 434 54 55
- André Auderset, Geschäftsführer SVS: 079 416 36 05
- Peter Somaglia, Präsident IG Air Cargo: 076 440 55 15

Medienkonferenz

Güterverkehr und Logistik:

Lösungsansätze der Wirtschaft für eine starke und vernetzte Schweiz

Donnerstag, 19. Februar 2015

Es gilt das gesprochene Wort

Güterverkehr und Logistik sind der Lebensnerv einer modernen Volkswirtschaft

Monika Rühl, Vorsitzende der Geschäftsleitung, economiessuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich begrüsse Sie herzlich zur heutigen Medienkonferenz und freue mich, Ihnen eine sehr breite Runde von Vertretern aus der gesamten Güterverkehrs- und Logistikbranche vorzustellen. economiessuisse hat in den letzten neun Monaten gemeinsam mit dem Nutzfahrzeugverband ASTAG, der IG Air Cargo – der Interessensgemeinschaft für die Luftfracht in der Schweiz, der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft und dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP eine umfassende Auslegung erarbeitet. Heute können wir Ihnen die wichtigsten Erkenntnisse und Lösungsvorschläge aus Sicht der Wirtschaft präsentieren.

Wieso haben wir dieses Projekt lanciert? Die Antwort ist ganz einfach: Ein leistungsfähiger Güterverkehr und eine effiziente Logistik sind für die gesamte Wirtschaft von grosser Bedeutung. Doch in der Öffentlichkeit und in der Politik erhält das Thema hingegen kaum Beachtung. Dabei sind Güterverkehr und Logistik keine reinen Branchenthemen, sondern gehen die gesamte Wirtschaft etwas an. Deshalb hat sich eine breit abgestützte Arbeitsgruppe innerhalb von economiessuisse an die Arbeit gemacht. Zentral dabei: der neue, integrale Blickwinkel aufs Thema. Anstatt wie gewohnt in einzelnen Verkehrsträgern zu denken, haben wir eine verkehrsträgerübergreifende Optik gewählt. Ergebnis der Arbeiten ist die nun vorliegende Publikation *«Güterverkehr und Logistik: Lösungsvorschläge der Wirtschaft für eine starke und vernetzte Schweiz»*, die wir heute der Öffentlichkeit vorstellen. Es ist eine gemeinsame Publikation der hier anwesenden Trägerorganisationen. Adrian Amstutz, Präsident von ASTAG, Franz Steinegger, Präsident vom Verband der verladenden Wirtschaft VAP, André Auderset, Geschäftsführer der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, und Peter Somaglia, Präsident der IG Air Cargo, werden Ihnen nach meiner Einführung mehr dazu erklären.

Heute fristet das Thema Güterverkehr und Logistik in der politischen und öffentlichen Diskussion ein Schattendasein, während der Personenverkehr in aller Munde ist. Dabei wäre die Schweiz ohne funktionierenden Güterverkehr und effiziente Logistik nicht, was sie heute ist. Nämlich eine der erfolgreichsten und wettbewerbsfähigsten Volkswirtschaften der Welt. Nie zuvor waren Wirtschaft und Gesellschaft derart arbeitsteilig organisiert und international verflochten wie heute. Für das Exportland Schweiz gilt dies in besonderem Masse.

Lassen Sie mich das mit zwei Zahlen unterstreichen: Die Schweiz exportierte 2013 Waren im Wert von über 212 Milliarden Franken. Die Importe beliefen sich auf rund 186 Milliarden Franken. Es ist völlig klar, dass der intensive Warenaustausch mit dem Ausland Verkehr generiert, und dies auch im Inland. Hinzu kommen Warenströme, die unser Land auf dem Weg zwischen Ursprung und Bestimmungsziel bloss durchqueren. Aufgrund ihrer zentralen Lage in Europa ist die Schweiz ein wichtiges Transitland.

Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten erfüllen in einer wettbewerbsfähigen Volkswirtschaft eine zentrale Querschnittsfunktion. Es sind Basisaktivitäten, ohne die keine andere Branche auskommt. Sie versorgen Produzierende sowie Konsumentinnen und Konsumenten mit Waren und Dienstleistungen. Nur dank ihnen sind die richtigen Waren zur richtigen Zeit am richtigen Ort.

Doch der Druck nimmt zu, wie verschiedene internationale Rankings zeigen. Erstens hat die relative Qualität der Verkehrsinfrastrukturen gemäss den WEF-Kompetitivitätsrankings der letzten Jahre abgenommen. Zwar kann sich die Schweiz weiterhin als Infrastrukturweltmeister rühmen. Seit 2008 hat die Schweiz bezüglich der Qualität der Strassen-, Schienen-, Hafen- und Flughafeninfrastruktur jedoch an Wettbewerbsfähigkeit eingebüsst. Ein Beispiel: Die im Güterverkehr dominierende Strasseninfrastruktur ist seit 2009 von Rang 2 auf Rang 9 zurückgefallen.

Zweitens verliert der Logistikstandort Schweiz auch in Bezug auf weiche Faktoren, wie zum Beispiel die Qualität der Logistikdienstleistung, Pünktlichkeit oder Zollabwicklung, an Terrain gegenüber den Mitbewerbern. Als Folge davon belegt die Schweiz im jüngsten Logistics Performance Index der Weltbank lediglich Rang 14. 2010 lag die Schweiz noch auf Rang 6.

Für Wirtschaft, Politik und Verwaltung soll diese Entwicklung ein Weckruf sein, sich vermehrt mit Güterverkehr und Logistik als wichtigem Standortfaktor im internationalen Wettbewerb auseinanderzusetzen. Die Schweiz als hoch spezialisierte Volkswirtschaft ist gut beraten, künftig den Fokus wieder stärker auf ein wettbewerbsfähiges Güterverkehrs- und Logistiksystem zu legen. Deshalb hat economiesuisse die Initiative ergriffen und bringt das Thema gemeinsam mit den hier anwesenden Partnern auf die Agenda. Wir freuen uns auf eine angeregte Debatte über unsere Vorschläge.

Medienkonferenz 19. Februar 2015

Es gilt das gesprochene Wort!

1 | 3

Mehr Effizienz im Gütertransport – jetzt erst recht!

NR Adrian Amstutz, Zentralpräsident ASTAG

Der 15. Januar 2015 war auch für den Güter- und Personentransport in der Schweiz ein Schock. Mit der Aufhebung des Euro-Mindestkurses stand die Schweizer Wirtschaft mit einem Schlag unter noch grösserem Druck. Auch zahlreiche Transportunternehmer sind hart betroffen. Die Auswirkungen sind je nach Betriebsausrichtung, Grösse und Struktur existenziell. Am meisten leiden Transportunternehmen, die im Import und Export tätig sind oder die von der Schweizer Industrieproduktion und dem Tourismus abhängen. Die Politik muss daher jetzt handeln. Es reicht definitiv nicht mehr, weniger schlecht oder gleich gut zu sein wie die anderen – wir müssen besser sein! Die im Vergleich aller Nutzer völlig überproportionale Belastung des Personen- und Gütertransports auf der Strasse muss reduziert werden.

Primär geht es darum, dass die Schweizer Wirtschaft so effizient wie möglich produzieren kann. Dazu gehören unabdingbar auch zuverlässige, bedarfsgerechte und bezahlbare Transportdienstleistungen. Güterverkehr und Logistik sind die unverzichtbaren «Blutbahnen» der Schweiz. Der logische Beweis dafür ist, dass nicht nur die gesamte Wirtschaftsleistung der letzten 20 Jahren gewachsen ist, sondern dass auch der Binnengüterverkehr gleich schnell gewachsen ist. Ohne Transportleistungen gibt es also kein Wirtschaftswachstum.

Aber ich spreche lieber in Bildern:

Gemüse und Früchte wachsen nicht in den Ladengestellen. Die Windräder auf dem Mont Soleil fliegen nicht von selbst auf die Jurahügel. Bier sprudelt nicht einfach so aus der Zapfsäule. Beton und Backsteine gelangen nicht mit dem «Leiterwägeli» auf die Baustelle. Und Maschinen und Uhren können wir nicht nach Übersee «beamen». Für jeden Transport vom Produzenten zum Konsumenten und von dort zur Entsorgung braucht es Güterverkehr und Logistik. Mit anderen Worten:

Güterverkehr ist unentbehrlich. Unentbehrlich für uns alle. Tagtäglich – jahraus und jahrein – für Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung!

Darum müssen wir die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr verbessern. Jetzt erst recht. Es gilt, regulatorische Hindernisse abzubauen und Belastungen spürbar zu reduzieren. Auf zusätzliche administrative und fiskalische Lasten auf dem Buckel des Strassentransports muss verzichtet werden. Mit der Engpassbeseitigung und der schnelleren Umsetzung von Strassenbauvorhaben kann die Produktivität im Güter- und Personentransport gesteigert werden.

Ich nenne Ihnen zwei Beispiele:

- Auf dem Nationalstrassennetz stehen die Verkehrsteilnehmer während über 20'000 Stunden im Stau pro Jahr. Das ist ein staatlich verursachter Produktivitätsverlust in Milliardenhöhe, den wir alle miteinander bezahlen. Zuerst die Transportunternehmer, dann die Wirtschaft und letztlich die Konsumentinnen und Konsumenten. Diese Produktivitätsverluste verschlechtern unsere Wettbewerbsfähigkeit gerade im Exportbereich selbst verschuldet, das ist absurd. Wir brauchen jetzt ein konkretes und grosszügiges Programm zur Engpassbeseitigung und zur Erweiterung der Kapazitäten in allen Landesteilen. Damit der Verkehr wieder flüssig fliesst. Für eine konkurrenzfähige Wirtschaft, für die Konsumentinnen und Konsumenten, aber auch für sauberere Luft, denn im Stau steigt die Luftverschmutzung massiv!
- Zweites Beispiel: Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF hat der Bundesrat eine Erhöhung der Mineralölsteuerzuschläge um fünf bis sieben Rappen angekündigt. Dieser soll gestaffelt später noch weiter erhöht werden. Seit dem 15. Januar ist dieser Beschluss für uns definitiv tabu. Zuerst muss die Wirtschaft, muss unsere Branche die Aufwertung des Schweizer Frankens um 15 Prozent verkraften. Solche Beschlüsse würden zweifellos Arbeitsplätze gefährden.

Meine Damen und Herren: Wir dürfen der Schweizer Wirtschaft, den Transportunternehmen und unserem Wohlstand nicht neue Steine in den Weg legen. Im Gegenteil, es sind Steine aus dem Weg zu räumen, denn der Güterverkehr muss rund laufen. Das gilt, das betone ich, nicht nur für die Strasse, sondern für alle Verkehrsträger.

In unserer gemeinsamen Publikation identifizieren wir sechs zentrale Konfliktfelder, die sich negativ auf die Qualität und Effizienz des Güterverkehrs- und Logistiksystems auswirken:

- Zunehmende Kapazitätsengpässe
- Politische Planungs- und Entscheidungsprozesse
- Siedlungsentwicklung
- Regulatorische Rahmenbedingungen
- Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen
- Ungleich lange Spiesse im Wettbewerb

3 | 3 Zuverlässige, bedarfsgerechte und kostengünstige Güterverkehr und Logistik funktionieren nur im Zusammenspiel von Schiene, Strasse, Wasser und Luft. Dabei gibt es in der Schweiz überall Handlungsbedarf. Überall braucht es jetzt verbesserte Rahmenbedingungen. Meine Folgeredner werden nun auf die identifizierten Konfliktfelder eingehen und Ihnen die konkreten Lösungsansätze der Wirtschaft präsentieren.

Medienkonferenz vom 19. Februar 2015
Es gilt das gesprochene Wort

Die Wirtschaft benötigt nachfragegerechte Kapazitäten auf allen Güterverkehrsinfrastrukturen

Peter Somaglia, IG Air Cargo, Präsident

Zunehmende Kapazitätsengpässe sind die grösste Herausforderung für Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten. Die bestehenden Infrastrukturen sind nicht auf das heutige und künftig zu erwartende Güterverkehrsaufkommen ausgerichtet. Diese Feststellung lässt sich leider für alle vier untersuchten Verkehrsträger – Schiene, Strasse, Luft und Wasser – machen.

Die Liste an Beispielen für zunehmende Kapazitätsengpässe ist lang. Im Luftfrachtbereich ist das restriktive Nachtflugverbot des Flughafens Zürich zu nennen. Der Flughafen hat bei den Betriebszeiten mit dem geltenden Nachtflugverbot von 23.30 bis 06.00 Uhr im Vergleich zu allen wichtigen europäischen Flughäfen die am stärksten eingeschränkten Rahmenbedingungen. Das trifft auch die Luftfracht, die in jedem Passagierflugzeug mitfliegt und den Betrieb vieler Langstrecken überhaupt erst profitabel macht. Hinzu kommen Kapazitätsengpässe bei den Frachtinfrastrukturen. Insbesondere fehlt es an den notwendigen Infrastrukturen für hochwertige, temperaturgeführte und besonders eilige Sendungen. Aufgrund ihrer Wirtschaftsstruktur ist die Schweiz aber gerade auf solche Infrastrukturen für qualitativ hochwertige Luftfrachtverkehre angewiesen.

Die Weiterentwicklung der Infrastrukturen muss mit den Bedürfnissen der Wirtschaft abgestimmt werden

Das Beispiel verdeutlicht: Die Wirtschaft benötigt nachfragegerechte Kapazitäten auf allen Güterverkehrsinfrastrukturen. Infrastrukturell und betrieblich bedingte Kapazitätsengpässe müssen rasch beseitigt werden. Dazu sind die vorhandenen Kapazitäten zu sichern, beziehungsweise besser auszunutzen und neue Kapazitäten zu schaffen. Die Weiterentwicklung der Güterverkehrsinfrastruktur und der Logistikstandorte muss zudem mit den Bedürfnissen der Wirtschaft abgestimmt werden.

Deshalb brauchen wir gezielte Anstrengungen, um das Kapazitätsproblem zu lösen. Wir haben folgende Lösungsvorschläge formuliert. Die Entwicklung der Bahninfrastruktur muss die Bedürfnisse des Güterverkehrs stärker berücksichtigen. Bestehende Engpässe auf dem Schienennetz sind durch geeignete bauliche Massnahmen für den Güterverkehr zu beheben. Der Güterverkehr benötigt beispielsweise mehr Kreuzungsmöglichkeiten, mehr Überholgleise und bauliche Anpassungen der Bahnhofsinfrastrukturen. Auf der Strasse soll den täglichen Staus zu Spitzenzeiten entgegengewirkt werden. Die Wirtschaft unterstützt daher eine tageszeitabhängige Flexibilisierung der LSVA-Tarife. Damit werden finanzielle Anreize für eine Glättung der Verkehrsspitzen gesetzt. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt – und damit auch der Luftfracht – nicht zu gefährden, dürfen die geltenden Einschränkungen der Flugverkehrszeiten an den Landesflughäfen nicht weiter verschärft werden. Was den Güterverkehr auf dem Wasser angeht, braucht es eine Erweiterung der Containerumschlagskapazitäten durch den Bau eines effizienten und trimodalen Terminals am Logistikstandort Basel mit einer leistungsfähigen Anbindung an das Strassen- und Schienennetz.

Die politischen Entscheidungsprozesse sollen rasche und bedarfsgerechte Erstellung von Güterverkehrsinfrastrukturen ermöglichen

Zum Konfliktfeld politische Planungs- und Entscheidungsprozesse: Die politischen Planungs- und Entscheidungsprozesse stellen ein Hindernis bei der Bereitstellung von bedarfsgerechten Güterverkehrsinfrastrukturen und Logistikstandorten dar. Die Verfahren dauern zu lange, sind international wie auch zwischen den Verkehrsträgern ungenügend abgestimmt und beziehen die Wirtschaft zu wenig ein.

Ein trauriges Beispiel liefert die Entwicklung der Strasseninfrastruktur: Aufgrund von Einsprachen durch Anrainer oder Verbandsbeschwerden entwickelt sich der Strassenausbau zum Spiessrutenlauf. Verschiedene dringend benötigte Strassenprojekte stecken seit Jahren oder gar Jahrzehnten in den Schubladen fest. Bekanntestes Beispiel: die Zürcher Oberlandautobahn. 1965 wurde die Oberlandautobahn erstmals geplant. Auch fast 50 Jahre nach Planungsbeginn fehlt das Teilstück zwischen Uster und Hinwil zur Vollendung der A53 weiterhin. Dabei würde der Strassenabschnitt einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der betroffenen Gemeinden vom Durchfahrtsverkehr leisten. Weiteres Beispiel: der 6-Spur-Ausbau des Herzstücks des Nationalstrassennetzes zwischen Härkingen und Wiggertal, wo sich A1 (Ost-West) und A2 (Nord-Süd) kreuzen. Seit Beginn der Planungen bis zur erfolgten Spurerweiterung sind rund 20 Jahre vergangen.

Solch lange Planungs- und Entscheidungsprozesse können wir uns schlicht nicht leisten. Die Stautunden auf dem Nationalstrassennetz haben sich innerhalb von fünf Jahren verdoppelt. Die Wirtschaft ist auf eine effiziente und effektive Weiterentwicklung der Güterverkehrsinfrastrukturen angewiesen. Die politischen Entscheidungsprozesse müssen deshalb so ausgestaltet werden, dass geeignete Güterverkehrs- und Logistikinfrastrukturen rasch, bedarfsgerecht und international abgestimmt erstellt und betrieben werden können.

Dies führt uns zu folgenden Forderungen:

Die strategischen Entwicklungsprogramme für Strasse und Schiene müssen die Anliegen des Güterverkehrs stärker einbeziehen. Dazu ist der Aspekt des Güterverkehrs in den Kosten-Nutzen-Rechnungen stärker zu berücksichtigen. Die Planungs- und Realisierungszeiten für den Bau von Strasseninfrastrukturen sind dringend zu beschleunigen. Der Bund soll Lösungen aufzeigen, wie Strassenprojekte künftig schneller realisiert werden können. Dazu gehört eine Überprüfung der bestehenden Rechtsmittelverfahren im Strassenbau. Verkehrsinfrastrukturen müssen verkehrsträgerübergreifend geplant werden. Dazu muss die Organisation der verantwortlichen Verkehrsämter beim Bund überprüft werden, mit dem Ziel einer stärkeren Koordination der Verkehrsplanung. Am Pistenystem des Flughafens Zürich könnten in Zukunft Anpassungen erforderlich sein. Die Planungen dafür müssen schon heute in Angriff genommen werden.

Medienkonferenz vom 19. Februar 2015
Es gilt das gesprochene Wort

Die Wirtschaft ist auf zweckmässige Logistikstandorte in der Nähe von Produktions- und Verbraucherzentren angewiesen

**André Auderset, Geschäftsführer,
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft**

Ich darf zunächst über das Konfliktfeld Siedlungsentwicklung sprechen. Die Siedlungsentwicklung verdrängt Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten zunehmend aus den Wirtschafts- und Bevölkerungszentren. Je näher Wohngebiete sich bestehenden und geplanten Güterverkehrsinfrastrukturen und Logistikstandorten nähern, desto schneller entstehen Nutzungskonflikte, die meist zulasten des Güterverkehrs entschieden werden. Dabei ist der Bedarf an gut erschlossenen Logistikstandorten gerade in den Agglomerationen, wo Wirtschaft und Bevölkerung tagtäglich mit Gütern versorgt sein wollen, besonders gross.

Zur Veranschaulichung ein Beispiel aus der Schifffahrt: In den Schweizerischen Rheinhäfen in Basel laufen die Baurechte zum Teil in 15 Jahren, zum Teil in 35 Jahren aus. Schon heute ist ziemlich klar, dass die Flächen, die in 15 Jahren zur Disposition stehen, kaum mehr für logistische Nutzungen zur Verfügung stehen werden. Wenn dort aber Wohnen und Freizeit dominieren, fehlen nicht nur diese Areale. Es ist absehbar, dass die benachbarten Flächen – obwohl eigentlich noch weitere 20 Jahre durch Baurechte geschützt – schnell ebenfalls unter Druck geraten. Wer sich eine Wohnung am Hafen kauft, vergisst in der Regel schnell, dass er damit auch Lärm und Dreck in der Nachbarschaft in Kauf genommen hat. Gleichzeitig sind Flächenerweiterungen nicht leicht realisierbar und Ersatzstandorte fast nur im benachbarten Ausland zu finden. Diese Entwicklung steht diametral im Widerspruch mit dem prognostizierten Güterverkehrsaufkommen in den Schweizerischen Rheinhäfen.

Die Wirtschaft ist auf zweckmässige Logistikstandorte in der Nähe der Produktionszentren angewiesen. Wird dies in der Raumplanung nicht berücksichtigt, riskieren wir, dass sich bald nicht nur die Logistikflächen im Ausland befinden werden, sondern die Produktion hinterherzieht. Bestehende Logistikstandorte und deren Erschliessung müssen erhalten bleiben, wo sie für eine effiziente Versorgung der Siedlungsgebiete nötig sind oder nicht an einem anderen Ort effizient weiterbetrieben werden können.

Forderung: Die Raumplanung muss die Bedürfnisse des Güterverkehrs stärker berücksichtigen

Deshalb die zentralen Forderungen: Die Siedlungsentwicklung muss mit den Bedürfnissen des Güterverkehrs und der Logistikstandorte abgestimmt werden. Dazu braucht es einen institutionalisierten Planungsprozess unter frühzeitigem Einbezug der betroffenen Wirtschaftsakteure. Es braucht eine Gesamtschau Güterverkehr und Logistik. Der Bund soll seine strategischen Ziele für den Logistikstandort Schweiz formulieren. Die kantonale Richtplanung und kommunale Nutzungsplanung sind darauf abzustimmen.

Speziell bei den Rheinhäfen, aber auch bei den Landesflughäfen – beides Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung – muss die infrastrukturelle und betriebliche Weiterentwicklung gewährleistet sein. Die bestehenden Logistikflächen im Raum Basel sind durch eine übergeordnete Planung

raumplanerisch zu sichern. Es braucht zudem eine enge Koordination der nationalen Interessen des Bundes mit den Eigentümerkantonen, um die Häfen als Infrastruktur von nationaler Bedeutung langfristig weiterzuentwickeln.

Der Güterverkehr muss von unnötigen und ineffizienten gesetzlichen Vorschriften befreit werden

Nun noch zum Konfliktfeld «Regulatorische Rahmenbedingungen». Das heutige regulatorische Umfeld hemmt einen effizienten Güterverkehr. Davon sind alle Verkehrsträger betroffen. So ist die Arbeitszeitgesetzgebung der Eisenbahn im industriellen Zeitalter stehen geblieben, während das Strassenregulativ stetig verschärft wird. Die Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Luftfahrt wird unter anderem durch hohe Sicherheitskosten belastet und durch international unterschiedliche Regulierungen benachteiligt.

Die Problematik lässt sich anhand eines Beispiels aus dem Strassenverkehr schildern: Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen liegt heute bei 80 Stundenkilometern. Aufgrund der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge hat diese Regelung immer weniger Grundlage. Heute könnten LKWs auf dem Nationalstrassennetz ohne Sicherheits- und Umweltbedenken schneller fahren.

Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen würde den Verkehrsfluss zwischen Personalfahrzeugen und Lastwagen harmonisieren und die bestehenden Strassenkapazitäten besser auslasten.

Dieses Beispiel macht deutlich: Der Güterverkehr muss von unnötigen und ineffizienten Regelungen befreit werden. Dies betrifft den Schienengüterverkehr, wo die geltenden Arbeitsvorschriften flexibilisiert und an internationale Standards angeglichen werden müssen. Die Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr dürfen nicht weiter verschärft werden. Dazu wird die Schweizer Luftfahrt im internationalen Vergleich bezüglich Sicherheitskosten diskriminiert. Hoheitliche Sicherheitskosten müssen durch die öffentliche Hand mitgetragen werden. Und pro domo: Im Bereich Schifffahrt muss die Schweiz dafür einstehen, dass die Mannheimer Akte und die sie anwendende Zentralkommission für die Rheinschifffahrt als Garanten der freien Schifffahrt erhalten bleiben. Beides garantiert der Schweiz nicht nur den Zugang zum Meer – sondern auch ein Vetorecht bei allen Bestrebungen, diese Freiheit zu beschneiden.

Medienkonferenz 19. Februar
Es gilt das gesprochene Wort

Mehr Wettbewerb für ein effizienteres Güterverkehrssystem

Franz Steinegger, VAP, Präsident

Last but not least darf ich über die Konfliktfelder Finanzierung und die Wettbewerbssituation sprechen. Zuerst zur Finanzierung: In den letzten Jahrzehnten wurde eine langfristige und solide Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen vernachlässigt. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist mit FABI nun zwar langfristig geregelt, jedoch intransparent bezüglich seiner finanziellen Folgen für Staat und Kunden. Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Strassen- und Hafeninfrasturktur steht vor grossen finanziellen Herausforderungen. Ein Kompromiss zwischen Milchkuhinitiative und bundesrätlichem Vorschlag zum NAF wird schwierig zu finden sein. Hinzu kommt, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen den Güterverkehrsnutzen nicht berücksichtigt.

Beim Bau von neuen Infrastrukturen braucht es mehr Transparenz und Kostenwahrheit bei der Finanzierung

Die Finanzierung der Güterverkehrsinfrastrukturen muss auf eine langfristige und solide Grundlage gestellt werden. Dazu braucht es mehr Transparenz und Kostenwahrheit bei der Finanzierung von Instandhaltung und Ausbau der Bahnnetze. Ein Beispiel aus dem Schienenverkehr verdeutlicht den Handlungsbedarf: Die steigenden Kosten für den Unterhalt des Bahnnetzes drücken auf die Geschäftszahlen der Infrastrukturbetreiberinnen. Denn die steigenden Passagierzahlen, das intensiver genutzte Bahnnetz und insbesondere das neue Rollmaterial im Personenverkehr belasten die Schieneninfrastruktur zunehmend. So mussten auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist sechs Gleiskilometer bereits zehn Jahre nach der Inbetriebnahme ersetzt werden. Dies wird in der Kosten-Nutzen-Analyse neuer Ausbauten und der Festlegung von Preisen heute zu wenig berücksichtigt. Mit subventionierten Angeboten wird die Nachfrage im Personenverkehr angekurbelt und gleichzeitig der Zersiedelung der Schweiz Vorschub geleistet. Während Personenzüge immer ineffizienter verkehren, ist im Güterverkehr gerade umgekehrt eine stetige Zunahme von Zuglänge und Zugsgewicht festzustellen.

Das Trassenpreissystem muss verursachergerecht ausgestaltet sein

Für das Konfliktfeld Finanzierung leiten wir folgende zentrale Forderungen ab: Die Lebenszyklus-Kosten einer Schieneninfrastruktur müssen künftig zwingend in die Investitionsentscheidungen einbezogen werden. Dazu braucht es mehr Transparenz bei den Betriebs- und Unterhaltskosten um das Verursacherprinzip zu stärken und Investitionsentscheide zu entpolitisieren. Zudem muss das Trassenpreissystem überarbeitet werden. Der Preis muss den Infrastruktur- und Kapazitätsverschleiss stärker berücksichtigen. Deshalb ist künftig bei der Berechnung auf Leistung (Zugkilometer) statt Gewicht (Tonnen) abzustellen. Auch sollen die Faktoren Trassenqualität und Energieverbrauch stärker in den Preis einfließen. Auch die vom Personenverkehr aus Komfortgründen geforderten hohen Ausbaustandards dürfen nicht an den Güterverkehr weiterverrechnet werden

Der Bund soll zudem Güterverkehrsinfrastrukturen für die Versorgung von Zentren und Agglomerationen über die Agglomerationsprojekte mitfinanzieren. Citylogistik ist auf gut erreichbare Logistikstandorte und effiziente Verkehrswege in die Zentren angewiesen. Agglomerationsprogramme müssen inskünftig den Güterverkehr gleichberechtigt miteinbeziehen.

Ungleiche Spiesse im Wettbewerb schaden der Produktivität des Güterverkehrssystems

Abschliessend einige Bemerkungen zum Konfliktfeld Wettbewerbssituation. Fehlender Wettbewerb auf der Schiene führt dazu, dass das Innovationstempo weit hinter dem der Strasse zurückliegt, sowohl was die Wirtschaftlichkeit als auch Immissionen auf Mensch und Umwelt angeht. Hingegen führt der funktionierende Wettbewerb im Strassenverkehr laufend zu Innovation und Effizienzsteigerung. Der mangelnde Produktivitätszuwachs der Bahn ist im Wesentlichen das Resultat der bestehenden Marktordnung und stellt die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Frage. Im Wettbewerb mit der Strasse verliert der Bahngüterverkehr daher zunehmend an Terrain. Zusätzlich hemmen restriktive Arbeitsvorschriften den Bahnverkehr.

Konkurrenz ist die Grundlage für ein effizientes Güterverkehrssystem

Wettbewerb ist die Grundlage für ein effizienteres Güterverkehrssystem. Wettbewerb braucht faire Spielregeln und gleich lange Spiesse für alle Teilnehmer. Innerhalb des Schienengüterverkehrs muss die Wettbewerbsintensität erhöht werden. Der wachsende Kombiverkehr z.B. darf nicht in einem Systemangebot von SBB Cargo monopolisiert werden. Die Rahmenbedingungen und Infrastrukturen für diesen Markt sind so zu entwickeln, dass sich intramodaler Wettbewerb diskriminierungsfrei entfalten kann. Dies ist der Schlüssel zu mehr Produktivität und Eigenwirtschaftlichkeit, Innovation und nachfragegerechten Angeboten.

Dies führt uns zu folgenden Forderungen: Die Wettbewerbsintensität im Schienengüterverkehr muss erhöht werden. Durch die Verselbstständigung von SBB Cargo mit einem eigenen Verwaltungsrat erhält das Unternehmen mehr unternehmerischen Handlungsspielraum, um nach Streichung des gesetzlichen Auftrags zum Güterverkehrsangebot im Markt freier agieren zu können. Gleichzeitig werden die Voraussetzungen für eine unabhängige Trassenzuteilung zwischen Personen- und Güterverkehr geschaffen. Zudem muss der diskriminierungsfreie Netzzugang z.B. in den Freiverladeanlagen ausgeweitet werden.