



«Back to the future» im Güterverkehr?

Der Güterverkehr ist für das Funktionieren unseres Alltags unverzichtbar. Bei seiner Weiterentwicklung fehlt es der Politik jedoch an Mut, fortschrittlicher Energie und Realismus. Strukturerhalt und staatliche Interventionen prägen stattdessen das Bild. Das müsste so nicht sein.

Ohne den Güterverkehr stünde die Schweiz innert kürzester Zeit fast vollständig still: Die Regale in den Supermärkten blieben leer, die Tankstellen geschlossen und kritische Infrastrukturen wie Spitäler wären im Nu unterversorgt. Auf den Strassen würde sich bald der Müll häufen. Ein reibungsloser Güterverkehr ist in unserer Gesellschaft also schlicht nicht wegzudenken.

Die Verkehrsträger Schiene und Strasse leisten heute beide ihren Beitrag, damit Güter in der Schweiz von A nach B kommen. Sie haben ihre spezifischen Stärken und Schwächen: Die Strasse ist preisgünstig, flexibel und vor allem in der immer wichtigeren Feinverteilung unverzichtbar. Die Schiene hat ihre Vorteile beim gebündelten Transport auf längeren Strecken und insbesondere bei Schüttgut oder Flüssigkeiten. Eigentlich liessen sich beide Verkehrsträger gut ineinander verschränken: Die erste und letzte Meile mit dem Lastwagen, dazwischen der Hauptlauf auf der Schiene. So stellt man sich auch gemeinhin den «kombinierten Verkehr» vor.

Die Realität sieht anders aus. Die Verkehrsträger driften auseinander: Dem Strassenverkehr werden immer neue Steine in den Weg gelegt, in der Hoffnung, er möge nur unattraktiv genug werden, dass möglichst alles auf der Schiene transportiert wird. Über die Ansprüche der Kundinnen und Kunden wird dabei selten gesprochen. Die Schiene schafft es wiederum nicht, ihren riesigen

Rückstand bei Preisen, Innovationskraft und Verlässlichkeit wettzumachen. Auch hier fehlt der Fokus auf den Nutzen. Trotz Marktöffnung «erdrückt» die Marktmacht von SBB Cargo die meisten Avancen eines Wettbewerbs, der die Strukturen etwas auflockern könnte. Damit fehlen der Bahn echte Anreize, um für ihre Kunden zu kämpfen. Die jüngsten Vorschläge des Bundes zur Subventionierung des Schienengüterverkehrs zeugen von wenig Mut, die bisherigen Gewohnheiten zu durchbrechen und die Dinge anders anzupacken.

Für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs drängen sich vier wesentliche Hebel auf:

1. Optimieren statt Maximieren: Der Güterverkehr braucht keine Extremlösungen, sondern ein funktionierendes Zusammenspiel der Verkehrsträger. Die Zukunft gehört nicht exklusiv der Schiene oder der Strasse. Ihre Marktanteile sind keine politisch definierbaren Grössen, sondern sollen sich aufgrund der Marktbedürfnisse einpendeln.
2. Deregulierung statt mehr Regulierung: Damit der Schienengüterverkehr eine nachhaltige Zukunft hat, muss mehr aus dem heutigen System herausgeholt werden. Effizienz (attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis, unbürokratischer Zugang, voll-digitale Abwicklung) und Effektivität (zuverlässige, flexible, transparente, sichere Transporte) sind zu steigern.
3. Ein Minimum an neutralen Basisdienstleistungen: Einige Grundfunktionen im Güterverkehr sind natürliche Monopole. Diese gilt es neu zu organisieren, so dass alle Transporteure und Logistiker diskriminierungsfreien Zugang haben. Auf dieser Basis muss sich der Wettbewerb entfalten können.
4. Spielraum für die Dekarbonisierung sichern: Emissionsreduktionen mit dem Ziel Netto-Null 2050 sind auch für den Güterverkehr zwingend. Die Schiene fährt in der Schweiz schon weitgehend mit erneuerbarem Strom, allerdings vor allem im Personenverkehr. Im Güterverkehr besteht noch Nachholbedarf, beispielsweise bei den Dieselloks. Der Strassengüterverkehr verfügt über kürzere Investitionszyklen und wird die Dekarbonisierung schnell bewerkstelligen können. Dafür sind jedoch Rahmenbedingungen wie Befreiung alternativer Antriebe von LSWA und CO₂-Abgabe entscheidend, damit genügend Investitionsmittel bereitstehen.

Um den Güterverkehr in eine gesunde Richtung weiterzuentwickeln, braucht es neue Impulse. Qualität, Leistungsfähigkeit und Innovation aus marktwirtschaftlichen Lösungen müssen dafür in der Politik über etablierte Strukturen gestellt werden. Denn die Zukunft des Güterverkehrs liegt nicht in der Vergangenheit.

Die Erstpublikation dieses Beitrags erfolgte am 8. November 2022 auf «handelszeitung.ch».