

Gestern, 07:00

Zukunft des Güterverkehrs

Verlagerer fordern bis Ende 2014 ein Gesamtkonzept

Schweiz Dossier: [Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs](#) Gestern, 07:00

Der Ruf nach einem umfassenden Konzept für den Güterverkehr in der Schweiz wird lauter. (Bild: Keystone)

Der Bund will den Güterverkehr auf der Schiene neu ordnen. Der Migros-Logistikchef und Vizepräsident der Logistiker-Dachorganisation Swiss Shippers Council fordert mehr. Und er hält ein Container-Gateway im Limmattal für unnötig.

Interview: Paul Schneeberger

Herr Metzger, zurzeit läuft die Vernehmlassung zur Vorlage über die Organisation des Schienengüterverkehrs in der Fläche ab. Wie stehen Sie dazu?

Sowohl von Migros, der Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz wie auch vom Swiss Shippers Council unterstützen wir die Vorlage grundsätzlich. Wesentlich ist, dass Güterzüge auf dem Schienennetz höhere Priorität erhalten. Wir bedauern aber, dass es sich einmal mehr um eine Vorlage handelt, die sich auf einen einzigen Verkehrsträger konzentriert. Was nützt, ist eine Gesamtschau. Es ist nicht sinnvoll, isoliert zu beurteilen, wie wir den Güterverkehr auf der Schiene abwickeln wollen, ohne zu definieren, wie der Verkehrsträger Strasse eingebunden werden soll. Sonst laufen wir wie in der Vergangenheit Gefahr, Fehlinvestitionen zu tätigen.

Sie wollen also einen Masterplan, wie ihn jüngst der Strassenverkehrsverband Astag gefordert hat?

Die IG Detailhandel plädiert seit längerer Zeit für eine Gesamtkonzeption Güterverkehr Schweiz. Es stehen im Moment mehrere wichtige Entscheide an: Neuorganisation des Schienenverkehrs in der Fläche, Planung von Containerterminals, Prüfung möglicher neuer Verkehrsträger, zum Beispiel für die Verschiebung von Gütern unter der Erde. Hinzu kommen mehrheitlich isolierte Studienaufträge von Bundesämtern, Kantonen und anderen Organisationen. Viele machen etwas, aber es fehlt an der übergeordneten Vision und Koordination, um alles in geordnete Bahnen zu lenken, so dass die notwendigen Mittel optimal eingesetzt werden.

Könnten denn nicht Sie von den Organisationen aus aktiv werden, in denen Sie mitwirken?

Verbänden wird schnell unterstellt, sie verfolgten nur bestimmte eigene Ziele. Ihr Beitrag ist, dass sie aus dem Blickwinkel ihrer Mitglieder Bedürfnisse formulieren. Die Ausarbeitung einer Gesamtkonzeption ist aber von strategischer, langfristiger Bedeutung für unser Land und deshalb eindeutig Sache des Bundes. Er baut und unterhält die Verkehrsinfrastruktur. Und ihm kommt die Rolle eines neutralen Koordinators zu, der alle Interessen zu gewichten und unter einen Hut zu bringen hat.



(PD)

Welchen Zeithorizont streben Sie an?

Angesichts der drohenden Engpässe und der vielen Projekte sollte eine Gesamtkonzeption mit stichhaltigen Prioritäten für den Güterverkehr in der Schweiz bis Ende 2014 vorliegen. Hier ist das Departement Leuthard gefordert. Als Sofortmassnahme sind aus unserer Sicht alle den Güterverkehr betreffenden Aktivitäten, Studienaufträge, Projekte und Mittel der Bundesämter für Verkehr, Strassen und Raumentwicklung zu bündeln. Weiter sind die kurz-, mittel- und langfristigen Bedürfnisse und Transportvolumen bei relevanten Verladern zu erfassen, um Differenzen zwischen Angebot (Strassen, Schienen, Terminals) und Nachfrage (Transportbedürfnisse) zu erkennen.

Als brennend gilt die Frage der Logistik-Standorte. Die SBB postulieren für Import und Export je ein Container-Gateway in Basel und im Limmattal.

Das ist so eine isolierte Sichtweise. Hier müssen wir eben auf eine Gesamtkonzeption Güterverkehr abstellen, bevor weitere Mittel vergeudet werden. Annahmen und Planung mögen gemäss der angebots-, aber nicht nachfrageorientierten Logik der Eisenbahn und anderen Akteuren sinnvoll sein. Fakt ist aber, dass sie bis heute nicht mit den potenziellen Kunden dieser Terminals, den Verladern, abgestimmt wurden. Nach unserer Einschätzung reicht zusätzlich zu den bestehenden Terminals ein neuer, hocheffizienter, im Zu- wie Abfluss gleichberechtigt funktionierender Terminal für Schiene, Strasse und Wasser am nördlichen Einfallstor der Schweiz, in der Region Basel.

Sie sagen Region, nicht Stadt Basel?

Bewusst, ja. Der Standort muss nicht zwingend auf Schweizer Boden sein. Das skizzierte Gateway Basel wird ja primär für internationale Warenströme ausgelegt, und da ist es denkbar, dass wir, wie wir es im Süden im Zusammenhang mit der Neat tun, im Ausland investieren, wo unter Umständen langfristig bessere Voraussetzungen bestehen. Mindestens ist das zu prüfen.

Und das Gateway Limmattal?

Hier wird aus unserer Sicht an der Realität vorbeigeplant. Es liegt nicht dort, wo sich die grossen Logistikzentren befinden. Zudem wird es mit der Richtplan-Auflage, dass nur 20 Prozent auf die Strasse umgeladen werden dürften, seine Funktion nie optimal erfüllen. Zwei Drittel der Container werden in der Schweiz auf der ersten und letzten Meile auf der Strasse transportiert, weil das schneller und günstiger ist.

Wie kommen Sie zu diesen Schlüssen?

Generell wird das Verkehrswachstum im grenzüberschreitenden Verkehr mit Containern überschätzt. Man stützt sich dabei unter anderem auf unvollständige Studien. Die darin enthaltenen Zahlen stützen sich nicht auf Mengen ab, die mit exportierenden und importierenden Unternehmen verifiziert wurden. Unsere Beobachtung ist, dass der Export-Verkehr von Containern tendenziell stagniert oder abnimmt und die Import-Verkehre mässig wachsen. Auch ist die Konzeption der Gateways zu stark auf einzelne Häfen ausgerichtet. Die Tatsache, dass in Rotterdam ausgebaut wird, heisst nicht, dass mehr Waren von dort gebündelt in die Schweiz importiert werden.

Sondern?

Das bedeutet nur, dass der Wettbewerb unter den Häfen härter wird. Globale Warenflüsse funktionieren nicht mechanistisch, sondern sind die Konsequenz von Wettbewerben auf verschiedensten Ebenen, von Reedereien und Häfen. Da verschieben sich manchmal Dinge.

Die Mittelmeerhäfen sind also besser als ihr Ruf?

Dem ist so. Auch wir von der Migros setzen als Alternative mehr und mehr auf den Import via Südhäfen. Bei Gütern aus Fernost sparen wir Tausende Seemeilen, und die Transportdistanz von den italienischen Häfen in die Schweiz ist halb so weit wie von der Nordsee.

Die Neat wird also nicht nur die Lombardei mit Gütern versorgen, sondern umgekehrt auch die Schweiz?

Selbstverständlich.

i Ein Postulat und kontroverse Einschätzungen der Vorlage

P. S. · Auf der politischen Bühne findet die Einschätzung der Logistiker und Spediteure, wonach in der Verkehrspolitik beträchtliche Koordinationsdefizite bestehen, Niederschlag in einem Postulat des Tessiner CVP-Nationalrats Fabio Regazzi, der den Swiss Shippers Council präsidiert. Regazzi fordert die Einsetzung eines Staatssekretärs für Verkehr, der für die Koordination der nationalen und internationalen Verkehrspolitik zuständig wäre.

Die Vorlage über den künftigen Umgang mit dem Schienengüterverkehr in der Fläche wird kontrovers beurteilt. Der Verband der Kunden des Schienengüterverkehrs (VAP) begrüsst die Totalrevision des Gütertransportgesetzes grundsätzlich, das die SBB unter anderem von ihrem Grundversorgungsauftrag entbinden soll. Der VAP verlangt ergänzend ein Monitoring in Analogie zu den Verlagerungsberichten im Transitverkehr. Zudem sollen die Verlader in die künftige Entwicklung des Netzes für den Güterverkehr einbezogen werden, und die Finanzhilfen für Anschlussgeleise aufrechterhalten werden.

Fundamentalkritik kommt von der Koalition «Pro Cargo», der unter anderem die Eisenbahnergewerkschaft SEV und die SP angehören. Sie sehen den ursprünglichen Auftrag des Parlaments nicht erfüllt, der auf eine flächendeckende Bedienung abziele. Sie fordert eine Transportpflicht für Güter auf der Schiene, Ziele für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sowie Instrumente, um den Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs zu vergrössern, und Massnahmen, um diesen kostendeckend abwickeln zu können.

i Mehr zum Thema «Verlader fordern bis Ende 2014 ein Gesamtkonzept»

- **VORLAGE:** Güterzüge den Personenzügen gleichstellen
- **CAMIONNEURE:** Fundamentalkritik an Güterverkehrsvorlage