economiesuisse

Verlagerungspolitik: Bahnverkehr international besser abstimmen

Der neue Verlagerungsbericht des Bundes zeigt: Der Gütertransport über die Alpen wird immer ökologischer. Das grösste Hindernis für weitere Fortschritte bleibt indes die grenzüberschreitende Kooperation.

Der Bundesrat hat gestern den Verlagerungsbericht 2019 verabschiedet. Darin zieht er ein grundsätzlich positives Fazit zur Entwicklung des Transitverkehrs. Gleichzeitig schlägt er weitere Massnahmen vor, um den Gütertransport auf der Nord-Süd-Achse noch stärker von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Die Massnahmen umfassen zusätzliche Subventionen, tiefere Trassenpreise, Anpassungen bei der LSVA und mehr Kontrollaufwand. Diese Massnahmen setzen aber am falschen Ort an: Aus Sicht der Wirtschaft muss vor allem die Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit auf dem gesamten Rhein-Alpin-Korridor für den Bund die höchste Priorität geniessen.

Die Schweiz ist keine Insel

Die schweizerische Verlagerungspolitik muss den Fokus stärker auf den gesamteuropäischen Kontext legen: Die schnelle Fertigstellung der nötigen Anschlusskapazitäten im Norden und Süden, wie auch dringend nötige organisatorische Anpassungen im europäischen Bahnsystem sind zentral für eine wirksame Verkehrsverlagerung. Ziel muss es sein, den heutigen Wettbewerbsnachteil des Schienenverkehrs durch eine höhere Verlässlichkeit und Flexibilität sowie durch mehr Preiskompetenz auszugleichen. Die Streckensperrung bei Rastatt im Herbst 2017 hat deutlich gezeigt, dass der

grenzüberschreitende Bahnverkehr beispielsweise aufgrund unterschiedlicher Signalisationsvorschriften oder ungenügender Notfallkonzepte sehr anfällig ist.

Umfassende Strategie ist notwendig

Die Massnahmen des Bundesrats bergen ein gewisses Risiko für ungewünschte Marktverzerrungen: Trassenpreissenkungen für lange Züge mögen ein wirksames und marktwirtschaftlich orientiertes Mittel sein, um die Kostennachteile des alpenquerenden Schienengüterverkehrs zu reduzieren. Jedoch besteht bei einseitigen Reduktionen das Risiko, dass damit innovative Produktionskonzepte im Binnenverkehr Nachteile erleiden. Betroffen wären beispielsweise schnellere und kürzere Güterzüge, die zwischen Personenzügen verkehren können und in Zukunft insbesondere für die City-Logistik wichtig werden könnten. Anstatt also punktuell die Trassenpreise anzupassen, bräuchte es eine umfassende Strategie für Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen bei der Schieneninfrastruktur. Damit könnte die Bahn nicht nur im Transit, sondern auch im Binnengüterverkehr an Attraktivität zulegen.