



«Ohne die Bahn wären innert Tagen keine Teigwaren mehr in den Läden»

Die SBB verkennten das Potenzial des nationalen Güterverkehrs, sagt Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, im Gespräch mit Tobias Gafajer und Christof Forster. Die Schweiz verfehle die Verlagerungsziele, wenn sie sich auf den Transitverkehr beschränke

Herr Füglistaler, die Verlagerung des internationalen Transitverkehrs auf die Schiene ist ein Erfolg. Hingegen verliert die Bahn im nationalen Güterverkehr laufend Marktanteile. Was läuft da falsch? Im internationalen Nord-Süd-Verkehr haben wir in eine moderne Infrastruktur mit einer Flachbahn durch die Alpen investiert, um die Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Wir sind selber überrascht, dass wir bereits ein Jahr nach der Eröffnung der Neat mit dem Ceneri-Basistunnel und dem 4-Meter-Korridor einen so starken Anstieg verzeichnen. Die Neat funktioniert. Dagegen wird der Binnengüterverkehr in der Schweiz seit 25 Jahren vernachlässigt. Es wird viel zu wenig investiert. Das ist bedauerlich, gerade auch angesichts des Potenzials, das der Binnengüterverkehr für den Klimaschutz hat.

Bei SBB Cargo folgte Reorganisation auf Reorganisation. Logistikunternehmen beteiligten sich als Partner. Haben diese Bemühungen nichts gebracht?

Man hat es nicht geschafft, den Binnengüterverkehr auf ein tragfähiges Fundament zu stellen. Die Schweiz hinkt der internationalen Entwicklung hinterher. Andere Länder fördern den Binnengüterverkehr massiv. Deutschland hat die Preise für die Nutzung der Schiene gesenkt, Frankreich will den Marktanteil der Schiene verdoppeln. In Norditalien übernimmt die Deutsche Bahn den Wagenladungsverkehr. Erstmals treibt auch die EU die automatische Kupplung im Güterverkehr stark voran.

Was bedeutet das für die Schweiz?

Diese Dynamik im Ausland sollten wir nutzen, um einen Schritt vorwärts zu machen. Die Politik sollte den Güterverkehr im Inland stärker beachten – so

wie dies bei der Verlagerung im Transitverkehr bereits länger der Fall ist.

Der frühere SBB-Chef Benedikt Weibel sieht den Binnenverkehr mit einzelnen Wagen jedoch als Auslaufmodell.

Benedikt Weibel arbeitet seit einiger Zeit nicht mehr im heimischen Geschäft. Die Situation hat sich verändert. Es ist absolut paradox, dass Europa den Binnengüterverkehr fördert, während wir eine Diskussion über den Ausstieg aus dem Wagenladungsverkehr, das heisst den Transport von einzelnen Wagen, führen. Die Schweiz ist beim nationalen Güterverkehr definitiv keine Vorreiterin mehr.

Die SBB wickeln den Transport mit einzelnen Wagen noch weitgehend so ab wie vor Jahrzehnten. Hat das eine Zukunft?

Man sollte den Wagenladungsverkehr nicht unterschätzen. Die Grossverteiler Coop und Migros würden ohne diesen nicht funktionieren. Ohne die Bahn wären innert Tagen keine Teigwaren mehr in den Läden. Der Weltkonzern Holcim verteilt den Zement in der Schweiz auch über kurze Distanzen per Bahn. Es braucht aber Innovationen wie automatische Kupplungen, welche den Betrieb effizienter machen. Nostalgie ist sicher kein gutes Rezept.

Man sieht oft Migros- und Coop-Lastwagen auf den Strassen, aber selten Bahnwaggons. Wie läuft denn der Güterverkehr der Grossverteiler konkret?

Jede Nacht fahren Züge von Bischofszell, wo die Migros Nahrungsmittel verarbeitet, in Verteilzentren in der ganzen Schweiz. Von dort gelangt die Ware mit Lastwagen in die einzelnen Filialen. Das ist ein innovatives Logistikkonzept, das auch kleinräumig funktioniert. Wahr-

scheinlich zahlen Coop und Migros dafür etwas mehr als für einen reinen Strassentransport. Dafür ist die Kombination mit der Schiene verlässlich. Für die Kunden sind die Mehrkosten praktisch nicht spürbar.

Aber nicht bei jeder Firma geht diese Rechnung auf. Es braucht schon eine gewisse Grösse.

Bis vor kurzem wurde im Jura auf der Schmalspurbahn das Holz noch mit einzelnen Waggons eingesammelt. Das kann natürlich nicht rentieren. Es braucht in der Region eine grosse Verladestelle, wo die Stämme von der Bahn einmal pro Woche mit fünf bis sechs Wagen abgeholt werden. Es gibt auch heute noch Transporte, die auf der Schiene nicht wirtschaftlich sind.

Kann der Binnengüterverkehr überhaupt ohne Subventionen, wie sie europäische Länder eingeführt haben, überleben?

Die Politik muss zunächst festlegen, welchen Anteil die Schiene im Inland – nicht zuletzt mit Blick auf die Klimadebatte – übernehmen soll. Eine punktuelle Anschubfinanzierung könnte politisch mehrheitsfähig sein. Der Staat könnte zum Beispiel die Umrüstung auf automatische Kupplungen mitfinanzieren. Damit würde die Bahn relativ schnell produktiver. Ziel muss es sein, dass der Binnengüterverkehr selbsttragend funktioniert. Ich bin kein Anhänger einer weiteren langfristigen Subventionierung.

An welche Fördersummen denken Sie?

Wir rechnen mit einem zwei- bis dreistelligen, einmaligen Millionenbetrag. Damit könnten sich die automatischen Kupplungen in kurzer Zeit durchsetzen. Derzeit erarbeiten wir dazu im Auftrag



des Parlaments Entscheidungsgrundlagen.

Welchen Anteil der Transporte kann die Schiene im Binnengüterverkehr der- einst abdecken?

«Es braucht einen intelligenten Mix. Lastwagen werden mittelfristig CO₂-frei fahren, aber die Überlastung der Strassen wird ein Thema bleiben.»

Es braucht einen intelligenten Mix. Lastwagen werden mittelfristig CO₂-frei fahren, aber die Überlastung der Strassen wird ein Thema bleiben. Wir sollten jedoch auch das durch die Verfassung vorgegebene Verlagerungsziel für den Güterverkehr durch die Alpen nicht vergessen. Derzeit fahren jährlich rund 900 000 Lastwagen durch die Schweizer Alpen. Damit sind wir zwar auf einem guten Weg.

Wo liegt denn das Problem?

Viele meinen, dass es sich dabei vorwiegend um Lastwagen aus der EU handle. Doch der Transitverkehr macht heute nur noch rund 40 Prozent aus. Mehr als eine halbe Million der alpenquerenden Fahrten entfällt auf den Binnenverkehr sowie auf Importe und Exporte. Wenn wir uns auf den internationalen Transitverkehr beschränken, werden wir das Verlagerungsziel nie erreichen. Das ungenutzte Potenzial im inländischen Güterverkehr ist gross.

Die Alpeninitiative fordert, dass der Bund für den Binnengüterverkehr verbindliche Verlagerungsziele festlege. Das tönt nach Planwirtschaft.

Die Politik muss entscheiden, welches die geeigneten Instrumente sind. Die Alpeninitiative hält den Finger auf den wunden Punkt: Bis 2019 sank der An-

teil der internationalen Transittfahrten von Lastwagen auf 41 Prozent – und erreichte damit den tiefsten Wert seit 2000. Beim alpenquerenden Schweizer Güterverkehr stagnieren wir dagegen seit Jahren.

Investitionsbeiträge nützen wenig, wenn der Wille fehlt. Was erwarten Sie von den SBB?

Ich nehme die Haltung der SBB-Spitze im Binnengüterverkehr als ambivalent wahr. Ich erwarte von der grössten Anbieterin in der Schweiz ehrgeizige Ziele und mehr Überzeugung für den Güterverkehr.

Aber der Güterverkehr war doch neben dem populären Personenverkehr schon immer das Stiefkind der Bahn.

Bis zu den siebziger Jahren war der Güterverkehr die Geldmaschine der Bahn. Seither hat er kontinuierlich Anteile verloren. Wir haben den Personenverkehr mit Milliardeninvestitionen gefördert. Ich wundere mich immer, wenn ich in einem Bahnhof einen verschmutzten Güterzug neben einem Personenzug vorbeifahren sehe, der auf Hochglanz poliert ist. Beide Züge gehören doch zum gleichen Unternehmen. Die SBB müssen den Güterverkehr auf dasselbe Niveau wie den Personenverkehr bringen.

Braucht es überhaupt staatliche Vorgaben für den Güterverkehr? Das Beispiel der Migros zeigt, dass es auch ohne geht: Der Grossverteiler transportiert die Waren für seine neue Filiale im Engadin mit Biogas- und Wasserstofflastwagen nach Landquart und dann mit der Rhätischen Bahn nach Samedan.

Man kann sich auch das Szenario vorstellen, dass die Bahn den Wagenladungsverkehr einstellt und nur noch einige Ganzzüge mit Öl oder Kies führt. Den Rest transportieren CO₂-freie Lastwagen. Das wäre zwar auch umweltfreundlich, doch damit würden die Strassen noch stärker belastet, und es gäbe mehr Staus. Die Waren müssen aber pünktlich geliefert werden.

Wie würde Cargo Sous Terrain, die geplante unterirdische Güterbahn, die Strassen entlasten?

Cargo Sous Terrain wird die Strasse sicher stark entlasten. Aber es dauert noch Jahrzehnte, bis sie gebaut ist. Wir müssen die Probleme des Güterverkehrs im Inland vorher lösen.

Während in der Schweiz alle Neat-Strecken gebaut sind, ist Deutschland massiv in Verzug. Wie stark bremst dies die Verlagerung?

Bis jetzt hat die Verzögerung die Verlagerung nicht gebremst, aber sicher auch nicht begünstigt. Noch kommt jeder Zug durch, manchmal mit Verspätung. Wir haben mit Deutschland Massnahmen vereinbart, um die Kapazitäten kurzfristig zu erhöhen. Aber die fehlenden Zubringer bleiben noch lange ein latentes Risiko. Deutschland ist gefordert, die Ausbauten müssen kommen.

Bern und Berlin haben sich bereits vor 25 Jahren dazu verpflichtet, eine leistungsfähige Infrastruktur für den internationalen Bahnverkehr zu schaffen. Nach jetzigem Zeitplan ist Deutschland erst 2041 so weit. Verlieren Sie nicht die Geduld?

Das können wir nicht wegdiskutieren. Deutschland hat vor uns begonnen. Dann passierte während 20 Jahren nur noch wenig. Jetzt sehen wir eine neue Dynamik. Die Umsetzung des Vierspurausbaus zwischen Karlsruhe und Basel ist im Gang. Und im Wahlkampf überbieten sich die Parteien mit Forderungen zugunsten der Bahn.

Um Alternativen zu haben, will die Schweiz den Ausbau der linksrheinischen Neat-Zubringerstrecke über Frankreich vorantreiben und mit Paris einen Staatsvertrag abschliessen. Wie weit sind Sie damit?

Es gibt eine Arbeitsgruppe, welche schaut, was für den Ausbau benötigt wird. Auf dieser Grundlage wird dann der Staatsvertrag mit Frankreich vereinbart. Dabei hilft uns, dass der Schienengüterverkehr in Frankreich mehr Gewicht bekommen hat. Mit überscha-



baren Investitionen könnten wir relativ schnell zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr schaffen. Mit einer finanziellen Beteiligung der Schweiz könnte dieses Potenzial wohl noch schneller genutzt werden.

In der Schweiz sind die Kapazitäten der Neat für den Güterverkehr nur zu gut 50 Prozent ausgelastet. Wieso gibt man die freien Trassen nicht dem Personenverkehr für zusätzliche Verbindungen ins Tessin?

Wir haben die Neat gebaut, um das Wachstum im Güterverkehr in den nächsten zwanzig Jahren bewältigen zu können. Es gibt grossen Druck, dass man die freien Trassen dem Personenverkehr abtreten soll. Diese später einmal zurückzuholen für den Güterverkehr, ist unmöglich, die Trassen wären definitiv verloren. Das haben wir am Lötschberg gesehen. Deshalb sind pro Stunde 6 Trassen am Gotthard für den Güterverkehr blockiert. Für ein Jahr befristet können wir einzelne davon dem Personenverkehr abtreten.

Aber das ist sehr teuer und ineffizient, Milliardeninvestitionen nicht voll zu nutzen.

Die Prognosen gehen von einem starken Anstieg des Nord-Süd-Güterverkehrs aus. Das ist bei jeder Infrastruktur so: Sie wird für 15 bis 20 Jahre gebaut. Deshalb ist sie nach der Eröffnung nicht gleich ausgelastet. Das ist auch bei jeder Autobahn so.

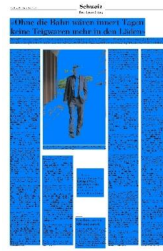
In der Schweiz spricht man oft über Nachtzüge, wenn es um Klimaschutz geht. Führen wir angesichts des grossen Potenzials beim Güterverkehr die falsche Diskussion?

Man sollte das nicht gegeneinander auspielen. Nachtzüge sind eine Alternative zu Flugreisen und ein wichtiges Symbol für den Klimaschutz. Die Rolle des Schienengüterverkehrs wird vielleicht weniger wahrgenommen, ist aber mindestens ebenso wichtig.



Die Schweiz hinkt der internationalen Entwicklung hinterher, sagt Peter Füglistaler, der Direktor des Bundesamts für Verkehr.

KARIN HOFER / NZZ



Vom Bund zu den SBB und zurück

gaf. · Peter Füglistaler, 62, ist seit 2010 Direktor des Bundesamts für Verkehr. Er studierte Volkswirtschaft an der Universität St. Gallen und arbeitete zunächst für die Eidgenössische Finanzverwaltung. Ab 1996 war er in diversen Funktionen für die SBB tätig, zuletzt als Leiter Finanzen und Recht der Division Infrastruktur. Füglistaler ist Mitglied der SP.