

# Die Rückverlagerung hat schon begonnen

Der Schienengüterverkehr verliert wieder Anteile an die Strasse: Überlegungen zu einer unerfreulichen Entwicklung beim Gütertransport.

**Roland Arnet** Das Thema Zugreisen nach Deutschland beschäftigt uns schon viele Jahre und es bleibt wohl noch lange ohne eine befriedigende Lösung. Verspätungen, verpasste Anschlüsse, Zugausfälle, verkehrte Wagenreihungen: Dies ist leider der Normalfall im internationalen Personenverkehr nach und in Deutschland. Doch nicht nur der Personenverkehr ist von dieser unerfreulichen Entwicklung betroffen. Genauso hart trifft es den internationalen Güterverkehr auf der Schiene. Unpünktlichkeit ist auch beim Warenfluss unerwünscht und für verderbliche Ware eine Katastrophe. Dazu kommen länderspezifische behördliche Überregulierungen (nicht nur in Deutschland), Normen und Audits, die ungebremst zunehmen und den Bahntransport erschweren. Seit drei Jahren läuft die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene beim Italien-Deutschland-Güterverkehr in eine unerfreuliche Richtung: Die Strasse hat von der Schiene etliche unzufriedene Bahnkunden zurückgeholt.

## Wo liegen die grossen Unterschiede zwischen der Schiene und der Strasse?

- Ein LKW wird irgendwo in einem Land zugelassen und kann sogleich ungehindert in ganz Europa mit Gütern verkehren. Eisenbahnunternehmen brauchen hingegen für jedes Land eine separate Zulassung ihrer Lokomotiven und ihres Personals.
- Es gibt keine nationalen Anforderungen seitens der Autobahnbetreiber an die Fahrzeuge: Jeder LKW kann frei wählen, welche Autobahnen er nutzen will. Einzige Vorgaben sind die Tempo-Limiten und Ruhezeitvorschriften. Im Schienen-Güterverkehr hingegen hat jedes Land eigene, teilweise sehr strenge Vorschriften und überwacht diese mit zeitintensiven und teuren Audits, während Verkehrsministerien bei LKW-Unternehmen keine vergleichbaren Kontrollen durchführen.
- Nicht jeder zurückgelegte Strassenkilometer ist auf Europas Strasse abgabepflichtig. Zudem wird der Dieseltreibstoff

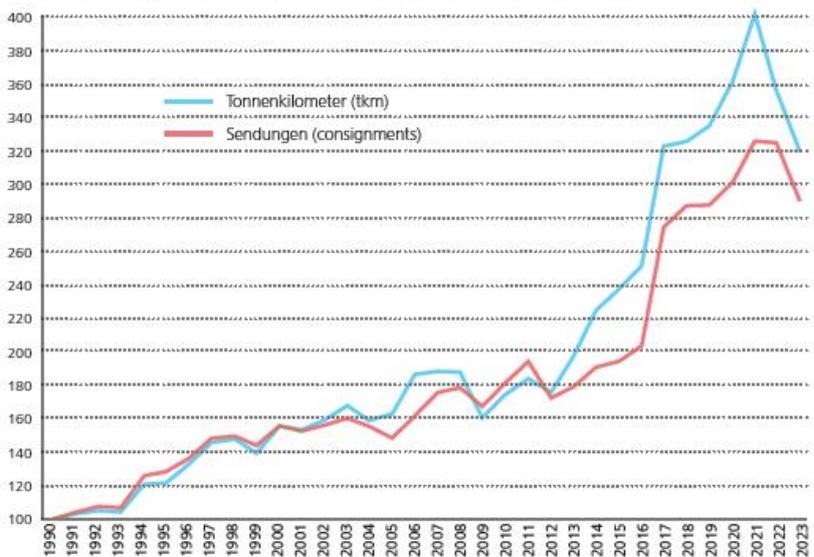


Obwohl Güterzüge klimafreundlicher sind: Lastwagen auf der Strasse sind oft schneller und günstiger. Bild: sbb

- in vielen Ländern subventioniert. Nur wenige Länder kennen ähnliche Mautgebühren wie die LSVA in der Schweiz.
- Kein LKW muss für eine nicht angetretene Fahrt eine Stornierungsgebühr bezahlen, dies im Gegensatz zu den Güterbahnen, die auch ihre nicht genutzten Trassen bezahlen müssen.
- Entlang der Autobahnen stehen den Lastwagen kostenfreie Abstellplätze zur

- Verfügung. Wichtige Autobahnstrecken werden aufgrund von Bauarbeiten sehr selten komplett gesperrt – und schon gar nicht wegen personeller Unterbesetzung bei Autobahnbetreibern. Bei den Infrastrukturbetreibern der Eisenbahn kommt es vermehrt wegen Personalmangel zu «Streckensperrungen».
- Die Strasse kennt keine tarifgebundenen Sektoren: Wer einen LKW fährt, kann >>>

## Entwicklung intermodale Transporte in Europa 1990-2023



Die Entwicklung im intermodalen Verkehr in Europa geht wieder abwärts. Die Gründe: Schlechte Qualität des Schienenverkehrs, höhere Trassenpreise, flau Konjunktur und Kapazitäten im Strassengüterverkehr. Quelle: UIRR International Union for Road-Rail Combined Transport

>>> sich frei mit seinem Fahrzeug bewegen. Die Ausbildungsanforderungen sind im Strassenverkehr zudem deutlich tiefer: Kein LKW-Chauffeur braucht Sprach- und Streckenkenntnisse.

Diese kleine Übersicht zeigt, warum die jetzigen Grundbedingungen bei den Gütertransporten deutlich für die Strasse sprechen.

Bis 2021 konnten diese Differenzen von den Bahnen noch einigermaßen überwunden werden. Doch mit dem Wegfall der deutschen Kernkraftwerke und dem Ukrainekrieg verteuerten sich die Strompreise für alle, insbesondere auch für die Bahngesellschaften. Auch die Strasse hatte einen kurzen Anstieg der Treibstoffpreise hinnehmen müssen, doch diese Preise sind bereits wieder stark gesunken. Die Strompreise sind weiterhin hoch geblieben, was sich negativ auf die Trassenpreise auswirkt, auch im Güterverkehr. Da die meisten Endabnehmer sehr stark preisorientiert unterwegs sind, sind sie selten bereit, mehr als unbedingt nötig für einen Transport zu be-

## Die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse hat bereits begonnen.

zahlen. Weitere Trassenpreiserhöhungen sind angekündigt. Dies hat seit 2022 fatale Auswirkungen auf die Transportmengen bei den Güterbahnen, was in der Graphik deutlich ersichtlich ist.

Die Schlussfolgerung zum internationalen Güter-Schieneverkehr: Obwohl die schienengebundene Bahn sicherer als die Strasse ist, wird sie von den Regulatoren (Behörden) fälschlicherweise als unsicher und regulierungsbedürftig angesehen. Zudem hat sich die Meinung der Politik verändert, indem sie die Bahnbetreiberinnen vermehrt zwingt, auch den Bau und den Unterhalt der Infrastruktur mitzufinanzieren. Dies steht im krassen Gegensatz zum Strassenbau und -unterhalt, der mehrheitlich aus den Staatskassen finanziert wird. Damit herrscht zwischen den für Massen-

transporte ökologisch sinnvolleren Güterbahnen und den Strassentransporten ein ungleicher Wettbewerb.

All dies hat Folgen: Die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse hat bereits begonnen. Noch wäre dieser Trend mit den richtigen Massnahmen umkehrbar. Doch solange die Strasse keine Kostenwahrheit kennt, wird sie gegenüber den Güterbahnen immer attraktiver bleiben. Hilfreich wären auch Harmonisierungen von nationalen Normen und Vorschriften, doch eine solche Weiterentwicklung liegt europaweit noch in weiter Ferne. Die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene wirkt wie eine Worthülse von Politikern, die wohl von Nachhaltigkeit und Umweltschutz sprechen, aber als Verkehrsmittel ausschliesslich Flugzeuge und Luxusautos benutzen.

Doch noch ein positiver Gedanke zum Schluss: Während Jahrzehnten warben die SBB mit dem Slogan «Für Güter die Bahn». Es wäre schön, wenn dieser weise Spruch in den nächsten Jahrzehnten erneut Wirklichkeit würde.

[www.alstom.com](http://www.alstom.com)



## MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

- FV-Dosto Fernverkehrszug
- Flexity-Tram in Zürich
- Metro Lausanne
- TRAXX Last Mile Lokomotive

**ALSTOM**  
· mobility by nature ·