



Die SBB und der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG finden zusammen. In Zukunft sollen gemeinsame Strategien als Wegbereiter dienen.

## Swiss Made

# Bahn–Straße: Ko-Modalität statt Konkurrenz

Die SBB und der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG haben Anfang April 2017 in Basel ein gemeinsames Positionspapier unterzeichnet. Künftig sollen die Verkehrsträger Schiene und Straße noch besser vernetzt und die kombinierte Mobilität gefördert werden. Ziel ist, den Standortvorteil der Schweizer Wirtschaft mit einer starken Gütertransportbranche zu steigern und neue Ansätze für die Logistik von morgen zu finden.

Ein leistungsfähiger, bedarfsgerecht organisierter Güterverkehr ist für die Versorgung der Schweiz existenziell wichtig. Wirtschaft und Bevölkerung sind auf innovative, ökologische und zukunftsfähige Transporteure angewiesen. Wichtige Treiber sind – nebst der De-Industrialisierung – die fortlaufende Individualisierung und insbesondere Digitalisierung der jüngeren Generation. Diese begünstigen beziehungsweise machen „On-Demand-Services“ im Güterverkehr erforderlich.

SBB und ASTAG fordern bessere Rahmenbedingungen für den Güterverkehr der Zukunft: eine gleichberechtigte Berücksichtigung des Güter- gegenüber dem Personenverkehr, die Beibehaltung der Sozialstandards und des Kabotageverbots (Kabotage = Transportleistungen innerhalb eines Landes durch ausländische Spediteure) sowie einen Ausbau der Terminalkapazitäten.

### Herausforderungen der Zukunft

Der Güterverkehr in der Schweiz ist mit einem fundamentalen gesellschaftlichen, ökonomischen und technologischen Wandel konfrontiert, der die im Gütertransport tätigen Unternehmen vor zahlreiche große Herausforderungen stellt:

- **Verkehrswachstum:** Die Nachfrage nach Gütertransportdienstleistungen nimmt gemäß allen Prognosen in den nächsten Jahrzehnten enorm zu. Bis 2040 erwartet das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eine Zunahme der Tonnenkilometer gegenüber 2010 um 45 Prozent auf der Schiene und um 33 Prozent auf der Straße.
- **Qualitätsansprüche:** Güterverkehr und Logistik sind zunehmend durch hohe qualitative Anforderungen geprägt. Wirtschaft und Kundenbedürfnisse verändern sich und verlangen nach mehr Geschwin-



Die Qualitätsansprüche in puncto Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind im Güterverkehr ebenso zentral wie im Personenverkehr.

FOTOS: P.TRIPPI-SERVICES

digkeit, Zuverlässigkeit, Transparenz und Flexibilität. Im Zeichen von „just in time“ müssen Güter und Waren pünktlich angeliefert und/oder abgeholt werden.

- **Güterstruktureffekt:** Bei der Zusammensetzung der Gütermengen nimmt der Anteil von hochwertigen Konsum- und Produktionsgütern gegenüber geringwertigen Massengütern tendenziell zu. Dadurch sinkt die Größe pro Sendungseinheiten.
- **Ungleichgewicht Import/Export:** Der Produktionsstandort Schweiz unterliegt einer fortschreitenden De-Industrialisierung und Hinwendung zu Dienstleistungen. Entsprechend nehmen die Importströme zu, während weniger Güter exportiert werden.
- **Innovation und Automation:** Neue technologische Entwicklungen ermöglichen automatisierte Abläufe im Logistikmarkt und in der Transportkette. Der Effekt sind Produktivitätsgewinne, jedoch sind massive Investitionen in die technische Innovation und Aufrüstung der Transportmittel erforderlich. Die verladende Wirtschaft erwartet smarte Lieferketten und Echtzeit-Information. Die Anforderungen an eine ko-modale Vernetzung von Verkehrsträgern werden dadurch steigen.

### Positionspapier als Grundlage

SBB Cargo und die ASTAG stellen sich gemeinsam den Herausforderungen. Aus diesem Grund pflegen die beiden Akteure einen regelmäßigen Austausch und haben gemeinsam ein Positionspapier mit folgenden Statements erarbeitet:

- Die Ko-Modalität muss weiter ausgebaut werden und die Rahmenbedingungen müssen fair und stabil sein. Es darf keine einseitigen Verschärfungen des Regulativs zulasten einzelner Verkehrsträger geben.
- Die Verkehrsfinanzierung soll langfristig gesichert und eine verkehrsträgerübergreifende Kapazitätsplanung vorangetrieben werden.



Gemeinsame Präsentation des Positionspapiers auf dem Güterbahnhof Basel-Wolf, von links: SBB-Cargo-Leiter Nicolas Perin, ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz, SBB-CEO Andreas Meyer und ASTAG-Vize Josef Jäger.

- Der Kombinierte Verkehr muss weiter gefördert werden. Dazu unterstützen die ASTAG und SBB Cargo den Ausbau der Terminalkapazitäten, darunter auch das geplante Gateway Basel Nord.
- Die Verkehrsinfrastruktur für Schiene und Straße muss gezielt ausgebaut und effizienter ausgelastet werden. Das Gütertransportgesetz und insbesondere die Netznutzungspläne müssen konsequent umgesetzt werden.
- Die heute geltenden Sozialstandards und das Kabotageverbot müssen beibehalten und strikt durchgesetzt werden.

Der mit dem neuen Gütertransportgesetz eingeschlagene Weg hin zu ko-modalen Verbund-Gütertransportlösungen ist im europäischen Kontext einmalig und richtungweisend, muss jedoch aktiv vorangetrieben werden. Die beiden Akteure setzen sich dafür ein, dass das Prinzip der Ko-Modalität im Güterverkehr in einer Gesamtschau vertieft wird.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG und SBB Cargo unterstützen eine partnerschaftliche, dynamische Arbeitsbeziehung zwischen den Behörden und den Branchenakteuren und sind gerne bereit, hierfür einen Beitrag zu leisten und sich aktiv an den Arbeiten zu beteiligen – für einen wettbewerbsfähigen und zukunftsorientierten Güterverkehr in der Schweiz. *pt*

### Kabotageverbot

Das (Straßen-) Transportgewerbe im Ausland und vor allem in Osteuropa arbeitet mit komplett anderen Kostenstrukturen als die Schweizer Transportunternehmen. Die grössten Unterschiede bestehen bei der Entlohnung des Fahrpersonals. Hinzu kommt, dass der Vollzug der an sich EU-weit harmonisierten gesetzlichen Vorgaben nicht überall konsequent gehandhabt wird. Die Folge ist ein sogenanntes „Sozialdumping“, das den Wettbewerb auf den aufkommensstärksten Güterverkehrs-Märkten in Europa massiv verzerrt. Eine umfassende Kontrolltätigkeit der zuständigen Behörden bereits an den Grenzübergängen wie auch innerhalb der Schweiz ist deshalb zwingend. Außerdem bedarf es klarer Verantwortlichkeiten zwischen Bundesamt für Verkehr (BAV), Oberzolldirektion, Grenzschutz und Polizeikörper beziehungsweise die Bildung einer zentralen Anlauf- und Koordinationsstelle für Kabotagefragen und -meldungen auf Bundesebene kann dies sicherstellen. Die ASTAG und SBB Cargo sprechen sich klar für die Einhaltung branchenüblicher Löhne in der Schweiz aus.