

Im Güterverkehr fehlt Konsolidierung der Ansprüche

Peter Füglistaler war bis Mitte 2024 Direktor des Schweizer Bundesamts für Verkehr (BAV), nimmt seither pointiert Stellung zu Mobilitätsthemen der Schweiz, so auch zur Konkurrenz von Personen- und Güterverkehr.

Herr Füglistaler, worin unterscheiden sich Personen-(SPV) und Güterverkehr (SGV)?

Personenzüge kennen eine Fahrplanpflicht und fahren daher auch, wenn sie kaum besetzt sind. Güterzüge verkehren meist nur ausgelastet. Sie leiden unter dem Rückgang von Massengütern, derweil die Personenzüge vom Bevölkerungswachstum profitieren. Bei Störungen haben sie Vorrang, währenddem die Güterzüge ausgestellt werden. Als bedeutendstes Differenzierungsmerkmal erachte ich jedoch die gut organisierte Lobby im Personenverkehr, derweil diese im Güterverkehr aus meiner Sicht zerstritten ist.



P. Füglistaler

Foto: BAV

In der Tat plant der Personenverkehr unter großem Ressourceneinsatz den Netzausbau. Die Mitwirkung der Güterverkehrsbranche ist gesetzlich vorgesehen. Was hier fehlt, ist die Konsolidierung der unterschiedlichen Ansprüche und die langfristige Perspektive. Es bestehen unter dem Strich auch

zu wenig konkrete Projekte. Als Lösung sehe ich für den Güterverkehr eine Finanzierung der Ausbaumaßnahmen über die vierjährigen Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern. Zudem sind Reservebeträge in den Ausbauschritten für Projekte des Güterverkehrs vorzusehen.

Welche Rolle nimmt dabei die Raumplanung in Zukunft ein?

Seit dem Ausbauschritt 2035 erfolgt die Bewertung eines Projektes nach raumplanerischen Aspekten. Dabei besteht für den Gütertransport auf der Schiene ein Konzept gemäß Raumplanungsgesetz. Die Herausforderung besteht darin, dass dies die Kantone zu wenig beachten und sogenannte Vorranggebiete für Güterverkehrsanlagen bisher kaum umgesetzt haben. Sie sind stärker in die Pflicht zu nehmen, wie das die Totalrevision des Gütertransportgesetzes vorsieht.

Der grenzüberschreitende Schienenverkehr in die und durch die Schweiz ist für

das Land von zentraler Bedeutung für Wirtschaft und Tourismus. Wie sehen Sie hier die Rolle der Schweiz in Europa?

Im internationalen Personenverkehr sind die Prozesse eingespielt. Dazu dienen vor allem die Konferenzen zur Vergabung der Trassen. Für die bestehenden Güterkorridore besteht die Absicht, diese zu stärken. Allerdings stelle ich ein mangelndes Interesse am Mitwirken in den Gremien fest. Zudem will niemand nationale Kompetenzen abgeben. Und schließlich ist die Finanzierung beispielsweise der TEN-T-Projekte mangelhaft. Als Lösung sehe ich vor allem die aktive Mitarbeit in den bestehenden Gremien.

Welche finanziell nachhaltigen Geschäftsmodelle sehen Sie für Personen- und Güterverkehr?

Für den Personenfernverkehr müssen Gewinne zwingend erarbeitet werden. Den Regionalverkehr sollen weiterhin Kantone und Gemeinden bestellen und mitfinanzieren. Beim SGV ist der System- oder Wagenladungsverkehr nicht eigenwirtschaftlich. Um diesen zu sichern, sind Leistungsvereinbarungen einzuführen. Der Ganzzugverkehr kommt knapp über die Runden. Die Herausforderung besteht darin, Einigkeit über die Marktordnung im Schienengüterverkehr zu schaffen. Im Transitverkehr erachte ich eine Konsolidierung unter dem Lead der Operateure als erfolversprechend. RB 9.12.24 (km)

Die Schweiz kennt für beide Verkehrsformen klare Netzzugangsregeln. Gibt es da kein Konfliktpotenzial?

Leider doch. Die minimale Anzahl von Trassen ist mit dem Netznutzungskonzept für jede Verkehrsart gewährleistet. Das Netznutzungskonzept wird dann in Frage gestellt, wenn der Güterverkehr die reservierten Trassen nicht belegt. Da bleibt als Lösung nur die juristische Verteidigung des Konzepts.

Im Ausbauschritt 2035 sind 133 Projekte aufgelistet, davon sollen nur gerade zehn dem Güterverkehr dienen.

Impressum



Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleitung: Manuel Bosch

Chefredakteur Eurailpress: Georg Kern

Redaktion Rail Business:

Dagmar Rees (Chefredakteurin, dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com
Julius G. Fiedler (Büro Berlin, jgf) | julius.fiedler@dvvmedia.com
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huettten@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com

Anzeigen

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantwort.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf: Ilkay Witthuhn
+49 40 23714-302 | ilkay.witthuhn@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Vera Hermanns
+49 40 23714-293 | vera.hermanns@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 16 vom 01.01.2024.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:

Tel. +49 40 23714-260
service@dvvmedia.com

Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 668,00 zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business/Eurailpress-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.048,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 1.069,00 inkl. Porto

Layout: DVV Media Group GmbH

Druck: SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

