

Die Schweiz muss stärker auf Frankreich setzen

TOBIAS GAFAFER

Die Schweiz nimmt bei der Verlagerung des Schwerverkehrs europaweit den Spitzenplatz ein. Der Zielwert von 650 000 Lastwagenfahrten pro Jahr, der mit der Umsetzung der Alpen-Initiative gesetzlich verankert ist, wird zwar nach wie vor überschritten. Doch mit den Basistunnels der Neat, der Schwerverkehrsabgabe und dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot für LKW sind die Voraussetzungen für die Bahn gut. Diese kam im Jahr 2022 im Transitgüterverkehr auf einen Marktanteil von 83 Prozent. Ohne die Schiene wären die Staus auf der A 2 noch länger und häufiger.

Doch diese Erfolgsgeschichte ist nicht selbstverständlich. Im letzten Jahr verlor die Schiene Marktanteile. Die Industrie in Europa schwächelt. Die Strassentransporteure sind agiler als die Bahn mit ihren Lohnkartellen. Zudem gefährdet die marode Infrastruktur in Deutschland die Verlagerung. Im August schloss die Deutsche Bahn (DB) auch noch die Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden während dreier Wochen für Bauarbeiten, den wichtigsten Korridor von den Nordseehäfen in die Schweiz.

Doch statt die Faust im Sack zu machen, entschied sich die Branche für eine Vorwärtsstrategie. Erstmals leiteten SBB Cargo International und weitere Bahnen mit der französischen SNCF und der Netzbetreib-

erin DB InfraGO bis letzte Woche in grossem Umfang Güterzüge über Wörth bei Karlsruhe und Lauterbourg im Elsass um. 11 Diesellokomotiven von Fret SNCF und 80 speziell geschulte Lokomotivführer waren nötig, um 400 Güterzüge über diese veraltete Nebenstrecke zu führen. Einen Teil dieser Verkehre hätte die Schiene an die Strasse verloren, da andere Ausweichstrecken nicht das nötige Profil haben.

Der Umleitungsverkehr hatte mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Trotz den Bestrebungen der EU, technische Anforderungen zu harmonisieren, ist der grenzüberschreitende Güterverkehr noch immer zu bürokratisch. Mangelhaft abgestimmte IT-Systeme führten zu grossen Verspätungen. Die Bahnen müssen daraus die Lehren ziehen. Dennoch erbrachten sie eine Leistung, die sich sehen lässt. Das Ersatzkonzept ist ein Modell für die Zukunft. Die Branche hat gezeigt, dass sie auch unter schwierigen Umständen Lösungen findet, wie Dirk Stahl, der Chef von BLS Cargo, auf der Plattform LinkedIn treffend festhielt.

Es ist überfällig, dass die DB mit dem Ausbau der Zubringerstrecken zu den Basistunnels der Neat vorwärtsmacht. Deutschland ist damit zu stark im Verzug. Doch bevor die Ausbauten eine Verbesserung bringen, ist mit weiteren Verschlechterungen zu rechnen. Die Sperrung der Rheintalbahn war nur der Anfang. Die Gesamtsanierungen wichtiger

Es ist überfällig,
dass die Deutsche Bahn
mit dem Ausbau
der Zubringerstrecken
zu den Basistunnels
der Neat vorwärtsmacht.

DB-Strecken werden den Güterverkehr auf absehbare Zeit behindern. Das deutsche Bahnnetz dürfte mindestens bis ins Jahr 2030 ein Engpass bleiben. Um die Verlagerung nicht zu gefährden, muss die Schweiz deshalb vermehrt nach Frankreich blicken.

Hupac, die Marktführerin im kombinierten Verkehr auf Schiene und Strasse in Europa, will nun Züge von Antwerpen über Metz und Strassburg nach Basel führen. Das ist ein erster Schritt. Frankreichs geradezu obsessive Beschäftigung mit dem eigenen Niedergang färbt zwar auch auf die Bahn ab. Doch diese wird schlechter gemacht, als sie ist. Natürlich sind auch viele französische Strecken sanierungsbedürftig. Doch bei der SNCF herrschen keine deutschen Verhältnisse. Das Personal ist motiviert (wenn es nicht gerade streikt). Die TGV-Verbindungen sind im Hochgeschwindigkeitsverkehr nach wie vor eine Referenz.

Vor allem aber gibt es auf der Strecke über Strassburg und Metz Kapazitäten. Ist die Schweiz bei der Verlagerung des Schwerverkehrs konsequent, sind auch finanzielle Beiträge richtig, um die Tunnels der Linie für höhere Güterzüge anzupassen. Denn Frankreich kennt keine Verlagerungspolitik. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr ist bescheiden. Dabei hat die Bahn mit dem Umleitungsverkehr während der Sperrung der Rheintalstrecke gezeigt, dass sie Potenzial hätte.