

5 Milliarden um den technologischen Rückstand im Schienengüterverkehr aufzuholen und ihn in die Gesamtlogistik zu integrieren

Die im Juni 2025 angekündigte Restrukturierung von SBB Cargo – mit einer weiteren Reduktion des Angebots im Schienengüterverkehr – bestätigt, dass sich der Gütertransport auf der Schiene sowohl in der Schweiz als auch auf europäischer Ebene in einer anhaltenden Krise befindet und kontinuierlich an Bedeutung verliert.

Im Dokument [Logistic Vision 2050](#) fassen wir die zentralen Problembereiche zusammen und unterstreichen die Notwendigkeit erheblicher Investitionen, um den technologischen Rückstand aufzuholen und die Integration des Schienengüterverkehrs in die Logistik zu verbessern.

Neue Technologien statt nur Infrastruktur

Die Lösungen zur Bewältigung des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens – sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene – werden üblicherweise im Ausbau der Infrastrukturen gesucht. Bis 2045 sind Investitionen von rund 90 Milliarden Franken für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen: etwa 30 Milliarden für das Bahnnetz, rund 30 Milliarden für die Nationalstraßen und 30–35 Milliarden für das Projekt Cargo Sous Terrain zwischen Genf und St. Gallen, wovon über 70 % auf den Bau neuer Tunnel entfallen, deren Nutzen bislang unklar ist.

Infrastrukturausbau ist notwendig, doch die Schaffung neuer Kapazitäten durch Erweiterungen verursacht enorme Kosten, erfordert lange Zeiträume, hat erhebliche Auswirkungen auf das Territorium und bringt zusätzliche Betriebsausgaben mit sich. Weitaus vorteilhafter wäre es, grössere Summen in die Aufwertung der bestehenden Infrastrukturen zu investieren, da dies die Kapazität in kürzerer Zeit erhöht und zusätzliche Milliardenkosten für neue Strassen- und Bahninfrastrukturen vermeidet. Nach dem Nein der Schweizer Bevölkerung am 24. November 2024 zum Ausbau der Nationalstraßen sollten die überschüssigen Mittel aus der Mineralölsteuer dazu verwendet werden, den Strassenverkehr flüssiger zu gestalten. Dies ist jedoch nur durch eine Förderung des Schienengüterverkehrs möglich.

Politischer Stillstand

Viele politische Kräfte teilen das Ziel, den Schienengüterverkehr voranzubringen. Für das rechte Lager gilt die Bahn – insbesondere, wenn sie von öffentlichen Unternehmen betrieben wird – als ineffizientes System, das die notwendige Unterstützung für die wirtschaftliche Entwicklung nicht leisten kann. Für das linke Lager und die Gewerkschaften hingegen muss die Entwicklung des Schienengüterverkehrs über die Förderung öffentlicher Unternehmen erfolgen, da diese als die Einzigen gelten, die die politischen Zielvorgaben erfüllen können.

Beide Positionen haben denselben falschen Ausgangspunkt: die Vorstellung, die Bahn sei ein eigenständiges System, anstatt sie als integralen Bestandteil der Logistik zu sehen. Aus dieser Prämisse ergeben sich falsche Schlussfolgerungen – etwa, das Bahnsystem grundsätzlich für ineffizient zu halten oder anzunehmen, ein öffentliches Unternehmen könne es allein wettbewerbsfähig machen.

Fonds von 5 Milliarden für die Modernisierung der Schienentransportsysteme

Wir leben im digitalen Zeitalter, und es ist offensichtlich, dass sich auch der Schienengüterverkehr nur durch die Einführung technologischer Innovationen und seine Integration in ein globales Logistiksystem entwickeln und wirtschaftlich tragfähig werden kann. Es ist unverständlich, dass dieser Ansatz bislang nur unzureichend berücksichtigt und unterstützt wird!

Es braucht Förderungen für Investitionen in die Modernisierung der Schienengütertransportsysteme von mindestens 5 Milliarden Franken und hinzu kommen die Investitionen der Unternehmen selbst. Diese Beträge sind im Vergleich zu den vorgesehenen 90 Milliarden für den Infrastrukturausbau und -betrieb sowie im Hinblick auf die Notwendigkeit, Jahrzehnte ausgebliebener Investitionen nachzuholen, relativ gering.

Kontakt:
Stefan Krebser, Präsident Verein RailValley

railvalley@bluewin.ch