
UNSERE THEMEN HEUTE

Bundesrat Albert Rösti im Interview

«An der digitalen automatischen Kupplung führt kein Weg vorbei»

Verkehrsminister Albert Rösti verrät dem VerkehrsMonitor, wie er EU-Länder und Branchenplayer von der DAK überzeugen will und warum für ihn eine Schweizer Binnenmarktlösung nicht in Frage kommt.



Gregor Poletti



Kooperationspartner gesucht: Bei der digitalen automatischen Kupplung will Bundesrat Albert Rösti eng mit der EU zusammenarbeiten. Foto: Anthony Anex (Keystone)

Die Schweiz, Deutschland und Österreich: Wenn es nach dem Willen von Verkehrsminister Albert Rösti (SVP) geht, dann wird diese Dreierallianz die immer wieder verschleppte Digitalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa endlich voranbringen.

Ende April haben die DACH-Länder dazu ein gemeinsames Positionspapier zur Unterstützung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) unterzeichnet. Und letzte Woche hat sich Rösti am internationalen Transportforum Leipzig mit den Spitzen

europäischer Verkehrsministerien getroffen, um für die digitale automatische Kupplung im Schienengüterverkehr zu werben.

Herr Rösti, wie gross ist Ihre Frustration?

In den letzten Tagen habe ich keinen Frust verspürt. Aber als Bundesrat mit einem breit aufgestellten Departement gibt es Sachen, die gut laufen, andere weniger. Da braucht es diese Frustration ab und zu.

Angesichts eines Projektes wie der Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK), die nicht recht vom Fleck kommt, müsste definitiv Frust aufkommen.

Im Gegenteil. Wir konnten bezüglich der digitalen automatischen Kupplung zwei wichtige Schritte machen: Im April haben wir ein Positionspapier gemeinsam mit Deutschland und Österreich unterzeichnet, und am Internationalen Transportforum in Leipzig habe ich viele zuversichtliche Stimmen gehört. Deshalb habe ich keinen Frust, aber Respekt vor einem so wichtigen und länderübergreifenden Projekt.

Aber dieses Positionspapier haben nur gerade drei Länder unterzeichnet, nicht gerade viel in Anbetracht von 27 Mitgliedstaaten.

Wir haben bewusst nicht mehr Länder in diesen Schritt einbezogen, damit wir vorwärts kommen, zumal andere Länder teils komplizierte Prozesse haben, damit nur schon ein solches Positionspapier zustande kommt. Zudem geniessen Deutschland, Österreich und die Schweiz gerade, was den Schienengüterverkehr betrifft, in der EU ein hohes Ansehen.

Sie hatten am Forum ein bilaterales Treffen mit dem Vizeverkehrsminister von Holland. Wie war die Resonanz?

Sehr positiv. Das zeigt sich auch darin, dass die Holländer auf uns zugekommen sind und um ein Treffen gebeten haben. Als Teil der Nord-Süd-Achse mit dem wichtigen Umschlagpunkt in Rotterdam ist ihnen das Rationalisierungspotential der DAK durchaus bewusst.



«Um an Gelder für die DAK zu kommen, braucht es noch die technischen Spezifikationen – dabei wird sehr gut auf die Schweiz gehört.»

Der wichtigste Partner, damit dieses Projekt international Fahrt aufnimmt, wäre aber die EU.

Die müssen wir unbedingt ins Boot holen. Die Schweiz verfügt zwar nur über einen Gästestatus in den technischen Kommissionen, aber Deutschland und Österreich werden in der EU für die DAK werben. Mit unserem Side Event zur DAK am ITF konnten

wir ein Signal an die EU und die anderen europäischen Länder senden. Die Europäische Kommission hat in diesen Tagen eine deutsche Beihilferegulierung in Höhe von 1,7 Milliarden Euro genehmigt, mit denen Schienengüterverkehrs-Unternehmen unterstützt werden können, ähnlich unserem Gütertransportgesetz. Ich interpretiere das als ein gutes Signal. Aber um an Gelder explizit für die DAK zu kommen, braucht es noch die technischen Spezifikationen – dabei wird sehr gut auf die Schweiz gehört, da wir hier schon einige Vorleistungen erbracht haben. Zudem besitzen wir ein gutes Renommee, hat die Schweiz doch mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels eine Pionierrolle eingenommen im internationalen Schienenverkehr.

Tatsächlich gab es hierzulande ja bereits Testfahrten. Wann fährt der erste automatisch gekuppelte Schienenzug regulär in der Schweiz?

Genehmigt das Parlament das Gütertransportgesetz, könnten Fördergelder ab 2027 fließen. Dann dürfte es rasch gehen, vermutlich schon ein Jahr später, da die Technologie ja schon weit fortgeschritten ist. Beim mechanischen Teil der Kupplung ist die Technik weitgehend unbestritten, noch zu klären bleibt etwa, wie genau die Datenübertragung über den ganzen Zug hinweg erfolgt und andere digitale Detailfragen.

Deutschland hat bisher gerade mal 13 Millionen Euro in die DAK gesteckt, die Schweiz will 180 Millionen Franken investieren. Ist Deutschland wirklich ein verlässlicher Partner, um diesem Systemwechsel zum Durchbruch zu verhelfen?

Das kann man nicht vergleichen, die 13 Millionen von Deutschland waren Investitionen in die Entwicklung und Forschung, die 180 Millionen der Schweiz sind auch für die konkrete Umsetzung geplant. Ich habe den Eindruck gewonnen, dass mein deutscher Amtskollege den Schienenverkehr wirklich auf Vordermann bringen will, im Güter- wie auch im Personenverkehrsbereich.

Volker Wissing nannte Sie bei der Begrüssung am Forum in Leipzig «mein lieber Albert». Da scheint die Chemie zu stimmen.

Das gilt überall im Leben, persönliche Kontakte sind etwas vom Wichtigsten. Das ist auch in der Politik so. Volker Wissing nahm im März meine Einladung an, bei uns in der Botschaft in Berlin bei einem Frühstück verschiedene Verkehrsthemen wie die DAK zu diskutieren. Das zeugt bei seiner extrem vollen Agenda einerseits von einem grossen Respekt uns gegenüber, andererseits wurde nur dank diesem persönlichen Kontakt seine Teilnahme am Side Event am ITF möglich. In einer ersten Phase der Vorbereitung auf administrativer Ebene erfolgte noch eine Absage. Tatsächlich sind wir auf einer Wellenlänge, verstehen uns auch persönlich gut.

Trotzdem, die Schweiz geht schon sehr forsch voran. Die DAK hilft doch vor allem dem Einzelwagenladungsverkehr und damit der letzten Meile im Schweizer Güterverkehr. Warum dann nicht gleich auf eine DAK light als Schweizer Lösung setzen?

Nein, das ist nicht unsere Absicht. Von den rund 15 000 Waggons, die wir umrüsten müssen, werden rund 5000 im Binnenverkehr, dem Einzelwagenladungsverkehr eingesetzt. Tatsächlich möchten wir diese zuerst umrüsten. Für den Durchbruch aber braucht es den internationalen Verkehr. Würden wir aber feststellen, was ich nach dem Side Event und meinen Gesprächen am ITF nicht erwarte, dass die Einführung in Deutschland und Holland noch etliche Jahre dauert, dann müssten wir prüfen, ob und in wie weit eine Fokussierung auf den Binnenverkehr vorerst möglich und sinnvoll wäre. Das wäre dann aber eine relativ hohe Investition, nur um hierzulande von der mechanischen auf die automatische Kupplung umzustellen. Aber davon gehe ich wirklich nicht aus, zumal wir uns mit den acht Jahren eine gewisse Zeit für die Umrüstung geben und in der Botschaft zum Gütertransportgesetz die Option eingebaut haben, diese zu verlängern. Und die EU hat ja die Absicht geäussert, bis 2033 die

Umrüstung anzugehen, womit wir dann zeitlich mehr oder weniger im gleichen Takt unterwegs wären.



«Wenn wir den Güterverkehr von heute auf der Schiene behalten können, dann haben wir sehr viel erreicht.»

Wie eine Umfrage des VerkehrsMonitors gezeigt hat, sieht die Transport- und Logistikbranche kaum mehr Potential, noch stärker auf die Schiene zu verlagern. Das erstaunt mich nicht. In der Vernehmlassungsvorlage wurde in der einen Variante aufgezeigt, was passieren würde ohne DAK. Hier würde man den gegenteiligen Effekt erzielen und müsste befürchten, dass der Einzelwagenladungsverkehr vollständig zusammenbrechen könnte. Wenn wir den Güterverkehr von heute auf der Schiene behalten können, dann haben wir sehr viel erreicht. Klar braucht es weiterhin politischen Druck, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Aber man muss auch realistisch sein, und ich möchte nicht zu grosse Hoffnungen verbreiten: Die Firmen kalkulieren knallhart und wenn die Schiene nicht attraktiv bleibt, werden sie die Konsequenzen ziehen. Gerade deshalb führt kein Weg an der DAK vorbei.



DAK-Millionen als Förderung von SBB Cargo? Ja. «Letztlich werden aber alle davon profitieren», sagt Bundesrat Albert Rösti. Foto: Gaetan Bally (Keystone)

Ist Ihr Engagement auch deshalb so gross, weil damit die immer noch defizitäre SBB Cargo gefördert werden soll?

Das kann man nur schon deshalb nicht in Abrede stellen, weil sie in der Schweiz der grösste Player im Schienengüterverkehr sind. Letztlich werden aber alle davon profitieren. Und gerade weil wir alle, wie etwa die im internationalen Schienengüterverkehr starke BLS, ins Boot holen wollen, soll es keine DAK-Light geben. Die verladende Wirtschaft unterstützt übrigens das Gütertransportgesetz sowie die Strassentransport- Organisation Astag. Dies vor dem Hintergrund: Würden mehr Transporte zurück auf die Strasse verlagert, würde das diese verstopfen, was insbesondere die hiesigen Strassentransportleistungen bei der Feinverteilung erschweren würde.
