

Forum Güterverkehr des VAP

Welche Sicherheitsmassnahmen plant der Gesetzgeber und wie weiter im Schweizer Einzel-Wagenladungsverkehr?

Zürich, 8. Mai 2019

Der Schweizer Schienenverkehr ist besonders sicher, Er belegt im europäischen Sicherheitsvergleich den zweiten Platz. „Was aber plant der Schweizer Gesetzgeber an zusätzlichen Massnahmen - was kommt noch auf uns zu?“ Für die Schweizer Wirtschaft stellt sich diese Frage drängend, auch mit Blick auf die Fortführung der Produktion und Verarbeitung hochaktiver Stoffe in der Schweiz und einer zunehmenden Risikoaversion in der Bevölkerung.

Die Richtungsfrage im Thema Sicherheit auf der Schiene erörterten rund 110 Vertreter von Verladern, Wagenhaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem In- und Ausland mit Vertretern der Schweizer Bundesbehörden BAV und BAFU. Anlass war das Forum Güterwagen, zu dem der Verband der verladenden Wirtschaft - VAP am 8. Mai in Zürich eingeladen hatte.

Jürg Lütscher, Leiter Bahnproduktion 25 und Interoperabilität vom Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) machte deutlich, dass seine Behörde das sehr hohe Schweizer Niveau auch für die Zukunft beibehalten will, dies aber vermehrt mit „Zielvorschriften“ an die Beteiligten erreichen will und nicht mehr mit haarklein ausformulierten Lösungsvorschriften wie bisher. Eigenverantwortung und unternehmerische Freiheit der Branchenakteure werden damit gestärkt.

Martin Merkofer, Leiter Sektion Störfall- und Erdbebenvorsorge vom Schweizer Bundesamt für Umwelt (BAFU) gab einen Einblick, wie neue Sicherheitsvorschriften in der Schweiz entwickelt werden. Dazu schilderte er das grundsätzliche Vorgehen, das in der Schweizer Störfallverordnung (StFV) geregelt ist. Mögliche Schadenereignisse bei Anlagen mit chemischen Gefahrenpotentialen werden in einer Matrix abgebildet aus Eintrittswahrscheinlichkeiten und Höhe der Schäden (gemessen in potentiellen Todesopfern). Die Vollzugsbehörde muss handeln, so Merkofer, sobald die Risiken in dieser Darstellung den festgelegten „akzeptablen Risikobereich“ verlassen. Er erläuterte das Entstehen einer neuen Vorschrift am Beispiel der Aufnahme der hochaktiven Stoffe in den Geltungsbereich der Störfallverordnung. Am Beispiel der Senkung der Risiken bei den Chlortransporten mit der Bahn zeigte Merkofer aber auch auf, wie durch die freiwillige Zusammenarbeit aller Stakeholder auf neue Vorschriften verzichtet werden kann.

Die Beispiele griff Peter Höcht gerne auf, der die Erfahrung der Schweizer Chemie-Unternehmen in die Diskussion einbrachte. Demnach stellen die Auflagen des Gesetzgebers an die Produktionsverfahren und an den Transport gefährlicher Stoffe die Chemie-Unternehmen vor komplexe Entscheidungen. Eigenverantwortung und stetige Risikominimierung in jeder Phase prägen die chemische Produktion und Logistik. Die Wechselwirkungen der Regulierungen reichen bis hin zu einer - auch von den Herstellern nicht erwünschten - Produktionsverlagerung in Niedrig-Standard-Länder.

Am Nachmittag stand im Forum die Entwicklung des Schweizer Einzel-Wagenladungsverkehrs (EWLV) im Mittelpunkt. Wie jedes Netz setzt auch der EWLV ein Mindestaufkommen an Transporten voraus, um rentabel betrieben zu werden. Das Mengenaufkommen schrumpft aber seit Jahren, weshalb SBB Cargo aktuell prüft, eine Reihe von Bahnhöfen vom Netz zu nehmen. Die im Sommer 2018 gegründete „Interessengemeinschaft Güterverkehr“ will diesen Schrumpfung-Kurs brechen und branchenübergreifend Ansätze für ein Wachstum im WLV finden.

Über die Vorgehensweise und erste Ergebnisse referierte Frank Furrer, Generalsekretär des VAP, der vor allem in neuen Formen der Zusammenarbeit zwischen SBB Cargo und weiteren Eisenbahnunternehmen sowie einer ausgeprägten Kundenorientierung wichtige Hebel zur Effizienzsteigerung des Wagenladungsverkehrs identifizierte.

Vincent Baeriswyl, Leiter Transportdesign von SBB Cargo zeichnete ein differenziertes Bild für die Möglichkeiten dieser Zusammenarbeit; zum einen setze SBB Cargo neu auf Zubringerdienste kleiner Eisenbahndienstleister. Zugleich sei aber klar; „wenn das Aufkommen auskömmlich ist, dann sei das Angebot aus einer Hand die effizienteste Lösung, dann brauchen wir keinen lokalen Partner“ so Baeriswyl. Mehr Wachstum im WLV brauche allerdings mehr als nur die Fremdvergabe einer isolierten regionalen Transportleistung. Er ermunterte die anwesenden EVU-Vertreter zu mehr eigenen Impulsen.

Die Verlader-Sicht brachte Matthias Howald, Logistik-Chef vom Zementhersteller Holcim ein. Für ihn ist der entscheidende Hebel für mehr Wachstum das bessere Eingehen der Bahnen auf die Bedürfnisse der Kunden. Zudem sieht er nicht zuletzt im Rahmen der Digitalisierung neue Möglichkeiten für die Zusammenarbeit von SBB Cargo mit mit Dritt-EVU entstehen, die neue EWLVDienste für die Verlader ermöglichen.

Zuversichtlich für den EWLVD zeigte sich Jürgen Balzan, Geschäftsführer der Eisenbahndienstleister GmbH aus Thayngen. Die traditionelle Distanz zwischen SBB Cargo und den lokal operierenden EVU müsse dem gemeinsamen Wunsch nach besten Lösungen für die Kunden weichen. Seit April 2019 erbringe EDG inzwischen regelmässige Transportleistungen im EWLVD für SBB Cargo, so Balzan

In der anschliessenden Podiumsdiskussion wurde deutlich, dass es nicht die eine Massnahme gibt, sondern eine ganze Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein müssen, für eine gelingende Entwicklung und ein Wachstum dieses Verkehrsegments. Der branchenübergreifende Ansatz wurde dabei von allen Referenten als hilfreich bewertet. „Die gemeinsame Verantwortung für die Entwicklung des WLV hat unsere Gespräche auf ein sehr konstruktives Niveau gebracht“; so Balzan im Rahmen der Podiumsdiskussion. Am Ende waren sich die vier Referenten einig, dass der branchenübergreifende Ansatz für die positive Entwicklung des Netzverkehrs EWLVD zwar noch etwas ungewohnt, aber inhaltlich richtig und unbedingt weiterzuverfolgen sei.

VAP Verband der verladenden Wirtschaft

Notiz an die Redaktionen:

Auf unserer Internetseite www.cargorail.ch finden Sie Bilder zum Forum. Gleichenorts finden Sie auch alle Referate sowie die vorliegende Medienmitteilung.

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen. Sie sind die Auftraggeber der Transporteure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionsfirmen, Strassenfuhrhalter usw.) und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr und in der Verlagerungspolitik. Sie sind es, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) von jährlich über 1'600 Mio. Franken bezahlen.