

**Sperrfrist: 20.09.2018, 15.00 Uhr**

**An die Medien**

Verkehrsforum VAP Verband der verladenden Wirtschaft\* - Medienmitteilung

Heute fand in Zürich das Forum „Anschlussgleise“ des VAP Verband der verladenden Wirtschaft statt, an dem wiederum gegen 100 Vertreter der Wirtschaft und der Logistikbranche sowie aus Politik und Verwaltung teilgenommen haben.

## **Anschlussgleise bleiben unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor**

**(Zürich, 20.09.2018). Anschlussgleise bleiben ein unverzichtbarer Wirtschafts- und insbesondere Logistikfaktor für die Versorgung der Schweiz. Ihre effiziente Bedienung durch Güterbahnen und eine günstige Anbindung an das Schienennetz sind dabei zentrale Erfolgsfaktoren. Verlader und Güterbahnen haben sich daher auf ein gemeinsames Vorgehen zur Steigerung der Effizienz und Effektivität des Bahngüterverkehrs geeinigt. Ziel ist eine massgebliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Ertragskraft des Bahngüterverkehrs sowie damit einhergehend eine Mengensteigerung an spezifischen Schwerpunktstandorten. Neben vermehrter Kooperation der Güterbahnen sind auch die am Forum aufgezeigten Innovationen in den Betriebsprozessen, an Fahrzeugen und Infrastrukturen entscheidende Erfolgsfaktoren zur Zielerreichung.**

Zu Beginn des Verkehrsforums der Logistikbranche sprach **Frank Furrer**, Generalsekretär VAP, die **Zukunft des (Einzel)Wagenladungsverkehrs in der Schweiz** und im grenzüberschreitenden Verkehr an. Die dringend nötige Effizienzsteigerungen und Verbesserung der Attraktivität des Bahngüterverkehrs werden im Rahmen einer **gemeinsamen Aktion von Verladern, SBB Cargo und privaten Güterbahnen** zielstrebig angepackt. Ziel ist es, ein verlässliches, **attraktives und effizientes Angebot zu entwickeln, das den Güterbahnen und den Verladern wirtschaftlich Nutzen stiftet**. Diese gemeinsame Vorgehensweise wurde erstmals möglich, nachdem das Parlament im Rahmen der Beratungen der Vorlage Organisation Bahninfrastruktur eine entsprechende gesetzliche Grundlage mit Programmcharakter für die Branchenakteure geschaffen hat. Der Wagenladungsverkehr als System soll von allen am System Beteiligten gemeinsam weiterentwickelt, statt Jahr für Jahr einem Abbauprozess durch SBB Cargo unterzogen werden.

**Das Anschlussgleis ist ein unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor.** Diese Erkenntnis stellte **Hans-Peter Eyer**, Head Supply Chain & Logistics der **Lonza AG in Visp**, an den Anfang seiner Ausführungen am Verkehrsforum des VAP. Allein im Werk Visp stellten 2'850 Mitarbeitende auf einem Areal von 90 Hektaren, 65

Verkaufsprodukte in 111 Anlagen und 30 Betrieben her. Rund 11'000 Lieferungen würden vom Produktionsstandort Visp jedes Jahr in die ganze Welt verschickt. **90 Prozent der Produkte verliessen Visp per Bahn** und etwa 10 Prozent per Lastwagen. Eyer: „Grosse Mengen benötigten effiziente Logistikprozesse“. Die Eisenbahn sei in diesem Prozess das wichtigste Standbein. Die positive Mengen-Entwicklung wäre ohne qualifizierte Rangiermitarbeiter nicht möglich gewesen. Es werde jedoch immer schwieriger, neue Rangiermitarbeiter zu rekrutieren. Lonza frage sich deshalb, ob Outsourcing allenfalls eine Option wäre. Auch verlange der Kostendruck – so der Referent - nach **ständiger Innovation und Automatisierung beim Rangieren**. Dazu kämen hohe Kosten für Unterhalt für Lokomotiven, Geleise, Weichen, Bahnwaage etc. Ein gut funktionierendes öffentliches Bahnnetz inkl. Anschlussgleise sei für die korrekte Versorgung des Werkes Visp eine Grundvoraussetzung. Der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels auf Doppelspur sei dringend.

**Kurt Marti**, GL-Mitglied **Makies AG, Zell**, referierte über **Innovation im Bahnverkehr**. Die Makies Gruppe, ein Familienbetrieb mit rund 90 Mitarbeitenden, ist im Kiesabbau, der Veredelung, der Betonproduktion und Transporte tätig. Zwischen Zell und Gettnau würden pro Jahr 200'000 Tonnen Wandkies pro Jahr transportiert. Sowohl Makies wie Lonza unterstehen regelmässigen Kontrollen und Audits durch das Bundesamt für Verkehr BAV. Auch Marti hebt die effiziente Zusammenarbeit mit den Kontrollbehörden des Bundes und der Bahnunternehmungen hervor. Zur Zukunft der Güterbahn meinte der Referent, dass **trotz grosser Subventionen die Bahn teilweise nicht konkurrenzfähig sei zur Strasse**. Anschlussgleise würde mit Einzelwagenladungsverkehr nicht mehr bedient und es gebe Weichen, welche Strom im Ausmass eines Einfamilienhauses verbrauchten.

Die Sichtweite der Betreiber von Anschlussgleisen vervollständigte **Olivier Waldner**, Geschäftsführer **TAU Tanklager Auhafen AG, Muttenz**. Mit 134 Tanks, 7 Schiffsanlegestellen, 3 Bahnladestellen und 11 Camionladestellen gehört TAU zu den grössten Unternehmungen in diesem Bereich. Eine tragende Rolle spiele dabei der Anschluss an die Hafenbahn Schweiz AG. Waldner wünscht sich von den Behörden mehr Unterstützung bei der **Ausbildung der Lokführer**, welche grosse Ressourcen erfordere, nicht zuletzt wegen einem **immer aufwendiger werdenden Regelwerk**.

Über die **Erfahrungen** des Bundesamtes für Verkehr (BAV) **aus der Sicherheitsüberwachung** sprach am VAP-Verkehrsforum, **Henrik Lippmann**, stellvertretender Sektionschef im BAV, Bern. Sichere Betriebsabwicklung, klare Zuständigkeiten bei Betrieb und Instandhaltung der Anlagen sowie eingespielte Prozesse im Ereignisfall sind zentrale Aufgaben der Anschlussgleisbetreiber. Die **Erwartungen des BAV an das Instandhaltungsmanagement der Anschliesser** fasste **Yves Lambelet**, Leitender Auditor in der Sicherheitsüberwachung im Bundesamt für Verkehr zusammen. Oftmals seien die durch Eisenbahnbaufirmen erstellten Untersuchungsberichte für die Anschliesser unverständlich. Deshalb gebe es oft keinen umfassenden Überblick über den Zustand des Anschlussgleises, worunter auch die Instandhaltung des Anschluss-

gleises leiden könne. Es seien jedoch die Anschliesser, welche letztlich für die vorschriftsgemässe Planung, den vorschriftsgemässen Bau, den sicheren Betrieb und die Instandhaltung der Anschlussgleise sowie ihrer Fahrzeuge verantwortlich seien, hielt Lambelet unmissverständlich fest. Die Instandhaltung sei so zu organisieren, dass die gesetzlichen und die betriebsinternen Vorschriften eingehalten werden und die Verantwortlichen jederzeit den Zustand der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge überblickten. Dazu gehörten beispielsweise auch interne unterjährige Kontrollen und die Sicherstellung eines Störungsmanagements.

VAP Verband der verladenden Wirtschaft

**Notiz an die Redaktionen:**

Diese Medienmitteilung sowie alle Referate des Verkehrsforums können Sie ab sofort unter [www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch) herunterladen.

**Für Auskünfte:**

Frank Furrer, Generalsekretär VAP, Tel. 079 544 58 78, [furrer.vap@bluewin.ch](mailto:furrer.vap@bluewin.ch)

Markus Vaerst, Regulation Technik und Betrieb VAP, Tel. 079 341 50 38, [vaerst@cargorail.ch](mailto:vaerst@cargorail.ch)

Tony Lüchinger, Kommunikation VAP, Tel. 079 378 72 41, [luechinger@cargorail.ch](mailto:luechinger@cargorail.ch)

*\*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.*