

## **Multimodalität – neue Betriebsformen im Bahn- und Strassenverkehr, polyvalente Güterwagen und Behälter**

(Zürich, 27.04.2018). **Der stete Wandel der Wirtschaft im Bereich Supply Chain und Logistik auf Strasse, Schiene und zu Wasser stellen traditionelle Betriebskonzepte, Ressourcen und Regelwerke zunehmend Frage. Um den Herausforderungen gerecht zu werden, sind insbesondere im Schienengüterverkehr und im multimodalen Verkehr neue Ansätze gefragt. In einem Punkt waren sich alle einig: Ziel muss es sein, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nachhaltig zu verbessern, um den kontinuierlich anwachsenden Güterverkehr in Europa vermehrt von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Vertreter der Kunden, der Wagenhalter und Eisenbahnen stellten erfolgversprechende Ansätze vor.**

Zu diesem Thema trafen sich in Zürich über 100 in- und ausländische Vertreter der unterschiedlichsten Bereiche der verladenden Wirtschaft, der Logistikbranche, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der nationalen und internationalen Verbände und des Bundesamts für Verkehr.

Am Vormittag referierten zuerst hochkarätige Vertreter der Chemieindustrie über die sich wandelnden Herausforderungen in der Güterlogistik und über innovative Betriebskonzepte, mit denen man diese adressieren kann. Danach traten Repräsentanten der Logistikbranche und der Leiter der Arbeitsgruppe „Sicherheit“ des internationalen Dachverbands der Wagenhalter UIP auf, um neue Ansätze im Innovations- und im Risikomanagement vorzustellen.

Am Nachmittag kamen die Spitzenvertreter mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Wort und präsentierten praktische Erfolgsbeispiele von multimodalen Güterverkehrsangeboten und vom Einsatz neuer, polyvalent einsetzbarer Fahrzeuge, Behälter, Energieversorgung und Automationsmöglichkeiten.

In der angeregten Podiumsdiskussion war das gemeinsame Ziel schnell klar: **Die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zwecks vermehrter Verlagerung des kontinuierlich anwachsenden Güterverkehrs in Europa von der Strasse auf die Schiene ist dringend und auch möglich.**

Damit dies gelingt, müssen die Akteure in **drei Stossrichtungen** erfolgreich agieren:

- **Effizienz steigern und gleichzeitig mehr Flexibilität bieten**, d.h. innovative multimodale Verkehrsangebote, höhere Automation, leise, leichte Wagen mit tieferen Lebenszykluskosten, Jumbo-Ansatz zur Erhöhung der Ladekapazitäten, effizienter Datenaustausch, aber auch vermehrte Investitionen in die Ressourcen im konventionellen Verkehr, in automatische Kupplungen und polyvalente Güterwagen.
- **Rahmenbedingungen sind an neue Ideen anzupassen** und die logistischen, rechtlichen und sicherheitstechnischen Hürden zu senken, die Innovationen ausbremsen. Unter anderem wurden hier Erschwernisse beim Einsatz von Scheibenbremsen in Güterwagen, mitunter langwierige Anpassungsprozesse der technischen Vorgaben (EU Technische Spezifikationen Interoperabilität), asynchrone Entwicklungen des international vereinheitlichten Gefahrgut- und des EU-Eisenbahnrechts, nationale Hemmnisse wie die in der Schweiz laufende Chlordiskussion, die Automatisierung behindernde Vorschriften und – der Evergreen – die Aufteilung der integrierten Bahn hervorgehoben.
- **Innovationsförderung durch finanzielle Anreize des Bundes** in enger Abstimmung mit der Güterverkehrsbranche soll die rasche Automatisierung und Digitalisierung des Bahnverkehrs erleichtern.

In Summe zeigte diese zukunftsgerichtete Fachtagung klar, dass die verladende Wirtschaft, die Logistikanbieter und der Bund die Herausforderungen des zunehmenden Güterverkehrs richtig erkannt haben und bereit sind, sich im Zeichen der Innovation und der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene die Hand zu reichen.

VAP Verband der verladenden Wirtschaft

#### **Notiz an die Redaktionen:**

Auf unserer Internetseite [www.cargorail.ch](http://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.*