



GESCHÄFTSBERICHT 2020/2021

WWW.CARGORAIL.CH

JETZT VAP-BLOG LESEN.

VAP Verband der verladenden Wirtschaft
Generalsekretariat
Ringlikerstrasse 70
8142 Uitikon



INHALTSVERZEICHNIS

2 VORWORT DES PRÄSIDENTEN

3 DER VAP KURZ UND BÜNDIG

4 MITGLIEDER

4 ORGANE

6 VERBANDSTÄTIGKEIT

8 VERKEHRSPOLITISCHES MITWIRKEN

14 AUSBLICK

VORWORT DES PRÄSIDENTEN

JOSEF DITTLI



LIEBE MITGLIEDER UND INTERESSIERTE

D-A-K. Für die Zukunft des Schienengüterverkehrs reichen nur drei Buchstaben. Nun, ganz so einfach ist es natürlich nicht. Doch die digitale automatische Kupplung (oder Konnektivität) steht für das, worum es uns geht: Um eine Bahnwelt 4.0, in der sich Anbieter, Verlagerer und Kunden die Vorteile der Digitalisierung mit Automatisierung und weiteren Innovationen zunutze machen. Zum Beispiel mit einer digitalisierten Zugsteuerung, einer automatisierten Zugabfertigung, diskriminierungsfrei zugänglichen Datenplattformen und einer fehlerfreien Kommunikation.

Das ist noch nicht alles. Digitale Technologien und Anwendungen erlauben es dem Schienengüterverkehr, eine Vorreiterrolle in der multimodalen Logistikkette einzunehmen. Sie lassen ihn produktiver und wettbewerbsfähiger funktionieren, seinen Marktanteil an der Gesamtlogistik steigern und sowohl zur Verlagerungspolitik des Bundes als auch zu den ambitionierten Klimaschutzzielen 2050 beitragen. Schliesslich entlasten multimodale Logistiklösungen in allen Kombinationsformen von Schiene, Strasse und Wasser die Umwelt in sozialer, ökologischer und ökonomischer Hinsicht.

Für diese und weitere Ziele haben wir vom VAP uns in der Berichtsperiode 2020/2021 stark gemacht. Einen Anstoss zur konkreten Umsetzung haben wir mit der Motion 20.3221 «Durch Automatisierung Güter auf der Schiene effizienter transportieren» gegeben. Mit der Motion 20.3222 «Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses» haben wir Massnahmen angeschoben, mit denen sich die CO₂-Emissionen des Güterverkehrs noch besser reduzieren lassen. Mit der nötigen Weitsicht hat das Parlament beide Motionen angenommen. Apropos Weitsicht. Diese erinnert mich an einen unserer wichtigsten Meilensteine der letzten Jahre – die Vision. In dieser sehen wir den europäischen und Schweizer Schienengüterverkehr als Hauptpfeiler der multimodalen Güterversorgung. Es herrschen eine klare Trennung von staatlicher Infrastruktur und marktwirtschaftlichem Verkehr sowie ein diskriminierungsfreies Zusammenspiel der Akteure. Dank seiner Klimaneutralität ist der Schienengüterverkehr umgesetzter Bestandteil des Green Deals der Europäischen Union (EU).

Aspekte dieser Vision sind schon heute Realität. Mit der technischen Säule des 4. Bahnpakets strebt die EU eine zügige und nachhaltige Harmonisierung von Interoperabilitätsstandards und Zulassungsverfahren im internationalen Normalspurverkehr an. Sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus geografischer Perspektive ist es erstrebenswert, dass sich die Schweiz an den EU-Aktivitäten weiterhin aktiv beteiligt.

Wie leistungsfähig Akteure des Schweizer Güterverkehrs sein können, hat uns Corona vor Augen geführt. Aufgrund der Homeoffice-Pflicht benötigte der Personenverkehr weniger Trassen, die dem Schienengüterverkehr zugutekamen. Dieser nutzte seinen neu gewonnenen Spiel-

raum und stellte gemeinsam mit den Partnern der multimodalen Logistikketten seine Funktion als sicherer und zuverlässiger Verkehrsträger unter Beweis. Die Logistikpartner im Strassenverkehr agierten äusserst flexibel und stellten Kapazitäten für Mehrverkehre für Paketlieferungen und den Detailhandel sicher. Die verladende Wirtschaft entfaltete ihre volle Leistungsfähigkeit und zeigte verlässliche Flexibilität.

Trotzdem geht noch (einiges) mehr. Die Branchenakteure sollten den Rückgang der natürlich gebündelten Güter mit ihrer Bündelungskompetenz auffangen. Zudem müssten die Strassentransporteure, Verloader und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gemeinsam die Abläufe und Laufzeiten synchronisieren, damit durchgehende verlässliche Logistikketten entstehen. Die Digitalisierung bietet dafür grosses Potenzial. Und EVU könnten noch mehr einzelne Bahnwagen zu Ganzzügen bündeln – und so den Schienengüterverkehr in der Fläche stärken. Uneigenwirtschaftlich, dauersubventioniert, Verlustgeschäft – die politische und mediale Debatte über die (Eigen-)Wirtschaftlichkeit des flächendeckenden Schienengüterverkehrs bedient sich scharfer Worte. Der Bundesrat hat den Unternehmen des Schienengüterverkehrs in der Berichtsperiode für die Auswirkungen von Covid-19 zwei Mal finanziell unter die Arme gegriffen und damit den vermeintlichen Fakt eines unrentablen Einzelwagenladungsverkehrs unterstrichen. Wir vom VAP befürworteten zwar diese kurzfristigen Finanzhilfen. Doch ermutigen wir unsere Mitglieder, dem Schalmeienklang von Subventionen für den Schienengüterverkehr in der Fläche zu widerstehen. Denn für eine echte Revolution der Bahnwelt müssen wir alte Denkpfade, Abläufe und Strukturen verlassen, uns an unserer Vision mit DAK und anderen Innovationstreibern orientieren und eine neue Ära einleiten.

Den aktuellen Wandel der Bahnwelt erachte ich als einmalige Chance – für Sie als Akteur der multimodalen Logistik, für unsere Branche und unseren Verband. Wir sehen uns dieser Neuorientierung auch in den kommenden Jahren verpflichtet.

Ich bedanke mich bei allen Mitgliedern für ihre Treue und ihr Interesse, beim Vorstand, beim geschäftsleitenden Ausschuss, beim Generalsekretariat und bei der Kommunikationsstelle für ihr Engagement und ihre zugkräftigen Leistungen.



Josef Dittli
Präsident des VAP und FDP-Ständerat

DER VAP | KURZ UND BÜNDIG

Wir vom VAP engagieren uns als Stimme der verladenden Wirtschaft für einen marktorientierten Schienengüterverkehr auf nationaler und europäischer Ebene. Wir beraten und begleiten unsere Mitglieder bei aktuellen Fragestellungen und stellen den Zugang zum Güterbahnsystem sicher. Wir helfen ihnen, die geltenden regulatorischen Vorgaben zu erfüllen und Audits erfolgreich zu meistern. Dazu schaffen wir langfristig optimale Rahmenbedingungen und stellen die passenden Kontakte zu den relevanten Ämtern der Gemeinden, Kantone und Bundesorgane her. Wir vernetzen uns mit anderen Verbänden und Organisationen, die gleiche oder ähnliche Ziele verfolgen.

MITGLIEDER

Wir betreuen über 300 Mitglieder aus der Schweiz und dem Ausland, die insgesamt 850 Anschlussgleise und 45'000 private Güterwagen betreiben. Zum VAP gehören zudem befreundete Mitglieder, zum Beispiel Zulieferunternehmen, Bau- und Ingenieurunternehmen, Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen in den Bereichen Schiene und Logistik.

SEGMENTE

Unsere Mitglieder transportieren 90% des gesamten jährlichen Import-, Export- und Binnenschienenverkehrs. Dabei machen sie sich die Stärken der Verkehrsträger Schiene, Strasse und Wasser in allen Kombinationsformen optimal zunutze und decken 100% der folgenden Teilmärkte der verladenden Wirtschaft ab:

- **Land- und Forstwirtschaft**
- **Nahrungsmittel**
- **Mineralölerzeugnisse**
- **Chemische Erzeugnisse**
- **Baustoffe**
- **Metalle und Metallerzeugnisse**
- **Abfälle**
- **Steine und Erden**
- **Sammelgut/Stückgut** (Bündelung nötig)

MITGLIEDERAKQUISITION

Jedes VAP-Mitglied trägt massgeblich zur erfolgreichen Entwicklung des Schienengüterverkehrs bei. Je besser wir die Wünsche und Bedürfnisse aller Akteure kennen, desto gezielter können wir diese vertreten. Um die Zukunft weiterhin gemeinsam zu gestalten, sind wir auf neue Mitglieder angewiesen. Dank vielseitiger Bemühungen heissen wir regelmässig neue Mitglieder im VAP willkommen. Diese sind Eigentümer oder Benutzer von Anschlussgleisen, Terminals oder privaten Güterwagen, Umschlagsbehältern und Triebfahrzeugen, Logistiker oder logistiknahe Betriebe – oder wollen solche werden. Ausserdem haben wir befreundete Mitglieder, die den Zweck und die Aktivitäten des Vereins unterstützen.

ORGANE

Wir unterstehen den gesetzlichen Vorschriften des Vereinsrechts gemäss Schweizerischem Zivilgesetzbuch (ZGB). Zur Ausführung unserer Tätigkeit als Branchenverband verfügen wir über einen Vorstand, einen geschäftsleitenden Ausschuss, ein Generalsekretariat und eine Rechnungsprüfung. Ausserdem sind wir (Gründungs-)Mitglied und Kooperationspartner diverser branchenverwandter Organisationen.

VORSTAND

- **Josef Dittli, Präsident**, Ständerat FDP/UR
- **Ulrich Walt, Vizepräsident**, Fastlog AG, Präsident des geschäftsleitenden Ausschusses (GLA)
- **Per-Anders Benthin***, TRANSWAGGON AG
- **Bruno Dambrine**, Ermewa SA (Frankreich)
- **Nicolas Herold**, Syngenta Crop Protection Monthey SA
- **Roland Jäggi**, Planzer Transport AG
- **Fridolin Landolt***, Mehrwert Manufaktur GmbH
- **Mario Stanganello**, VTG Rail Europe GmbH
- **Markus Vaerst***, Wascosa AG
- **Philipp Wegmüller**, railCare AG / Coop
- **Titus Bütler***, Post CH AG
- **Otti Häfliger**, Traveco Transporte AG / Fenaco Gruppe
- **Matthias Howald***, Holcim (Schweiz) AG
- **Peter Klarer**, Panlog AG / Swiss Steel AG
- **Ueli Maurer**, Bertschi AG
- **Irmtraut Tonndorf**, HUPAC Intermodal SA
- **Dieter Weber***, IPS Intoplane Service Pool / avenergy

GESCHÄFTSLEITENDER AUSSCHUSS (GLA)

Die oben aufgeführten Vorstandsmitglieder, welche mit einem * gekennzeichnet sind, sind zudem Mitglieder im GLA.



GENERALSEKRETARIAT

- Joseph Ballaman**, Conseiller Suisse romande
- Dr. Frank Furrer**, Generalsekretär
- Jürgen Maier-Gyomlay**, Logistik
- Hans-Peter Rutz**, Infrastruktur
- Rosanna Blättler**, Marketing und Kommunikation
- Jürg Lütscher**, Innovation – Regulation
- Fredy Meury**, Mitglieder und Netzwerk

RECHNUNGSREVISION

- René Dancet**, PostAuto (ehemals RAIPin)
- Markus Zemp**, BP Europe SE

MUTATIONEN

Neu im Vorstand und GLA:

- Titus Bütler**, Post CH AG

Ausgetreten aus dem Vorstand:

- Thomas Jakob Ernst**, PostLogistics
- Beat Hirschi**, Coop

PARTNERORGANISATIONEN

- Cargo Forum Schweiz (CFS)**
- Cargo Rail Europe (CRE)**
- Economiesuisse**, Dachverband der Schweizer Wirtschaft
- European Rail Freight Association (ERFA)**
- Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr (IG WLW)**
- International Union of Wagon Keepers (UIP)**
- LITRA**, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
- SWISS SUPPLY**, Vereinigung Supply – Logistik – Transport
- Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)**

VERBANDSTÄTIGKEIT

BERATUNG UND UNTERSTÜTZUNG

VAP-Mitglieder profitieren von unserem fundierten Fachwissen in allen Bereichen des Güterverkehrs, national und international. Ebenso von unseren gewinnbringenden Beziehungen. In den Berichtsjahren 2020 und 2021 haben wir unsere Mitglieder mit den folgenden Dienstleistungen unterstützt:

22 BERATUNGEN
IM BEREICH REGULATORISCHER VORGABEN (ANSCHLUSSGLEISVERTRÄGE U.A.)

40
BETRIEBSVORSCHRIFTEN

12
AUDITBERATUNGEN

20
GESCHÄFTSFÜHRUNGEN
VON STAMMGLEISANLAGEN VON GEMEINDEN UND KONSORTIEN

96 BAUBERATUNGEN
WIE ERNEUERUNGEN, ERWEITERUNGEN, SUBVENTIONS-, BEWILLIGUNGSVERFAHREN, QUALITÄTS- UND KOSTENKONTROLLE, LANGFRISTIGE NEUTRALE ERHALTUNGS- UND FINANZPLANUNG

INFORMATIONEN- UND WISSENSVERMITTLUNG

Wir investieren in fundierte Informationen und Hintergründe zum Schienengüterverkehr, um das allgemeine Verständnis zu schärfen und unseren Mitgliedern Wissensvorteile zu verschaffen.

FOREN UND EVENTS

Wir führen regelmässig Fachevents wie das Forum Güterverkehr, das Lärmforschungsforum, den VAP-ECM-Erfahrungsaustausch und andere durch. Pandemiebedingt konnten im Berichtszeitraum leider keine Events zum Erfahrung- und Informationsaustausch stattfinden. Ab 2022 sind Präsenzveranstaltungen wieder vorgesehen.

(Foto rechts)

VAP-BLOG

Mit unserem Fachblog auf www.cargorail.ch unterhalten wir eine verlässliche Informationsquelle für Mitglieder und Interessierte. Hier finden Sie Aktuelles und Wissenswertes aus unserem Fachbereich, Hintergrundinformationen und Branchennews aus erster Hand, zum Beispiel technische Fortschritte, politische Entscheide oder europäische Neuigkeiten.

Mit dem VAP-Blog wollen wir das allgemeine Verständnis für den Schienengüterverkehr schärfen, die Güterverkehrsbranche mit zukunftsweisenden Themen versorgen und Geschichten von VAP-Mitgliedern erzählen, die wiederum Schlüsselakteure darstellen und sich miteinander vernetzen.

Falls Sie ein Thema gerne besprochen hätten oder eine lokale Entwicklung erkennen, über die wir direkt nicht informiert wurden, können Sie uns das gerne melden. Wir holen die nötigen Erkundigungen ein und bereiten sie gut verständlich für Sie auf.

VAP-NEWSLETTER

Seit 2021 bedienen wir unsere Abonnenten regelmässig und mehrmals pro Jahr mit unserem elektronischen Newsletter (ehemals Rundschreiben) im neuen Outfit. Hier geben wir Ihnen einen Überblick über aktuelle Entwicklungen und weisen Sie auf wichtige Termine, Veranstaltungen sowie Hintergrundinformationen und Kommentare in unseren Blogposts hin.

SOZIALE NETZWERKE

Unsere wichtigsten Beiträge lesen Sie auch in den sozialen Netzwerken auf LinkedIn, Xing und Twitter. Wir nutzen die neuen Medien, um unserer Branche mehr Präsenz und unseren Schlüsselthemen und -anliegen mehr Schlagkraft zu verleihen.



MARIUS ANDRIOAEI

PROJEKTLEITER INFRASTRUKTURBAU, TIEFBAU SCHAFFHAUSEN

«Der VAP hat für die Stadt Schaffhausen die Mitbenützungsverträge und einen komplexen Kostenteiler für die Abrechnung sämtlicher Nachanschiesser ausgearbeitet. Die Verträge und der Kostenteiler konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Wir waren dankbar, bei diesem Projekt mit dem VAP einen Profi mit enormem Fachwissen an unserer Seite zu haben.»

PHILIPPE CLERC

DIRECTEUR DU SITE DE VETROPACK ST-PREX

«La VAP a mené les négociations du nouveau contrat de raccordement et la rénovation des voies de raccordement pour Vetropack. Pour ce faire, il a préalablement effectué une analyse opérationnelle afin de prouver que Vetropack s'était vu attribuer trop de voies. Le contrat de raccordement et le renouvellement ont donc pu être réalisés avec des économies considérables. L'expertise et les capacités de négociation de la VAP ont conduit à une solution très intéressante pour nous. Je recommande la VAP pour de tels services à tous les membres.»



VERKEHRSPOLITISCHES MITWIRKEN

Interview

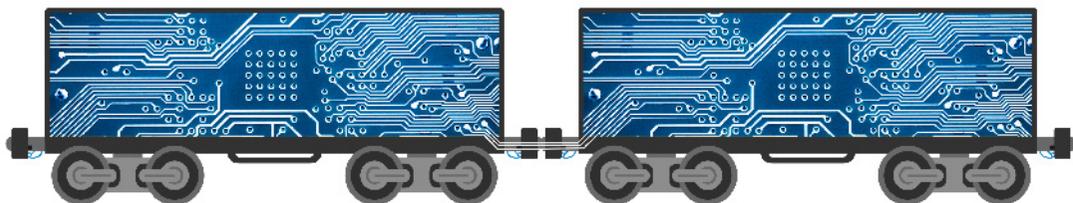
HIGHLIGHTS 2020/2021

In der Berichtsperiode 2020/2021 hat sich auf verkehrspolitischem Parkett einiges getan. Das Team des Generalsekretariats erklärt, mit welchen Höhen und Tiefen unser Verband und unsere Mitglieder konfrontiert waren und womit wir uns in den kommenden Jahren beschäftigen werden.

WIE HAT SICH DIE PANDEMIE AUF DIE VERLADENDE BRANCHE AUSGEWIRKT?

FRANK FURRER: Als versorgungsrelevantes System musste der Schienengüterverkehr in den beiden Pandemie Jahren seiner Rolle als sicherer und zuverlässiger Verkehrsträger gerecht werden. Er brachte seine Leistungsfähigkeit auf Hochtouren und zeigte sich agil und verlässlich. Trotzdem hat die Pandemie Spuren bei den Akteuren der verladenden Wirtschaft hinterlassen. Der Bund stellte pandemiebedingt zwei Finanzhilfen für SBB Cargo und weitere Güterbahnen zur Verfügung. Zudem wurden die Trassenpreise per 1. Januar 2021 gesenkt, was die Güterbahnen um insgesamt 30 Mio. CHF pro Jahr entlastet.

Wir vom VAP stehen Finanzhilfen positiv gegenüber, da sie kurzfristige Lücken schliessen. Allerdings dürfen in der Folge keine Preiserhöhungen stattfinden. Zudem ist sicherzustellen, dass es nicht zu einer Dauerfinanzierung einer ausgebliebenen Modernisierung des Wagenladungsverkehrs kommt. Deshalb haben wir uns in der Berichtsperiode besonders für eine Intensivierung von Digitalisierung und Automatisierung zugunsten von mehr Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität der Güterbahnen eingesetzt. Dieses Engagement werden wir auch in den kommenden Jahren fortsetzen.



APROPOS DIGITALISIERUNG UND AUTOMATISIERUNG: WARUM SIND DAS SEIT JAHREN SCHWERPUNKTE DES VAP?

FRANK FURRER: Damit sich der Schienengüterverkehr zum Rückgrat multimodaler Logistikketten entwickeln kann, müssen wir an mehreren Stellschrauben drehen, allen voran am Einsatz digitaler Technologien. Mit der Motion unseres Präsidenten «Durch Automation Güter auf der Schiene effizienter transportieren» vom 4. Mai 2020 wollten wir die Automatisierung des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen und in der letzten Schienengütermeile im Besonderen ankurbeln.

JÜRIG LÜTSCHER: Im Europäischen Jahr der Schiene 2021 haben wir uns auf den Wagenladungsverkehr und die eng damit verbundene Modernisierung und Automatisierung der Güterbahnen konzentriert. Wir sind überzeugt, dass ambitionierte Klimaziele nur dann Realität werden, wenn Wirtschaft und Güterbahnen ihre Aufgaben mit gebündelten Kräften anpacken.

JÜRIGEN MAIER: Gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) haben wir im Juni 2021 eine Absichtserklärung zur Automatisierung des Schweizer Schienengüterverkehrs unterzeichnet. Das langfristige Grossprojekt startete am 1. Oktober 2021 mit der Vorbereitung und Umsetzung der Migration der Schraubenkupplung zur digitalen automatischen Kupplung (DAK). Dazu haben die Parteien der Absichtserklärung mit diversen Akteuren eine Zusammenarbeitsvereinbarung unterzeichnet.

Einen weiteren Meilenstein in der digitalen Transformation des Schienengüterverkehrs stellen sogenannte Datenplattformen oder auch Ökosysteme dar. In Deutschland soll bereits 2022 eine erste neutrale Datenplattform für den kombinierten Verkehr live gehen. Solche Plattformen bringen Wettbewerb und Transparenz in das Netzwerkangebot und fördern die Angebotsvielfalt. Wir setzen uns intensiv mit der Idee einer Plattform für den grenzübergreifenden und den inländischen Schienengüterverkehr auseinander. Dazu stehen wir im engen Kontakt mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dessen Partnern sowie mit dem Bundesamt für Verkehr.

WIE HAT SICH DIE PLANUNGSTÄTIGKEIT DER KANTONE IM BEREICH LOGISTIKSTANDORTE UND ENTWICKLUNG VON GÜTERVERKEHRSKONZEPTEN ENTWICKELT?

JÜRIGEN MAIER: Die Kantone zeigen sich offen und interessiert am Bedarf der Verloader. Sie lernen voneinander und tauschen sich aus. Zum Beispiel hat sich die vom VAP organisierte Kantonskonferenz vom 9. Juni 2020 dem Thema Logistikstandorte gewidmet. Am 9. Juni 2021 fand in einem Folgetreffen ein interkantonaler Erfahrungsaustausch statt.

FRANK FURRER: Die Erkenntnis, dass Flächen für Logistikstandorte wichtig sind und dass die Kantone Güterverkehrsstrategien erarbeiten müssen, die verkehrsträgerübergreifend funktionieren, ist vorhanden. Die Umsetzung befindet sich in unterschiedlichen Stadien.

WAS BEDEUTETE DER NEGATIVE ENTSCHEID DES BUNDESGERICHTS VOM 25. JUNI 2020 ZU DEN NETZNUTZUNGSPLÄNEN 2019 BIS 2024 FÜR DEN GÜTERVERKEHR?

FRANK FURRER: Mit diesem Entscheid hat das Bundesgericht sämtliche in der Hauptverkehrszeit verfügbaren Hybridtrassen dem Personenverkehr zugewiesen. Der Güterverkehr ging leer aus. Im Klartext bedeutet das, dass Personen künftig in einer kürzeren Taktfolge mit Sitzplatz fahren können, während Güterzüge irgendwo abgestellt werden. Das hat den Bruch der Logistikketten zur Folge, mit anderen Worten: Qualitätseinbussen und Mehrkosten.

In Zukunft müssen die Spielregeln für die Zuweisung der Trassen in den verschiedenen Planstunden im Rahmen der Netznutzungspläne an die Verkehrsarten gebunden und durchgesetzt werden. So darf es beispielsweise keine Fahrplanstunden geben, in denen kein einziger Güterzug fährt. Oder man muss die betroffenen Kapazitäten mit Kompensationsregeln auf andere attraktive Planstunden verschieben.

Wir regen an, die grosszügige Definition der Überlast im Personenverkehr – also das Verhältnis belegter Sitz- und Stehplätze – zu überdenken. Pünktlich, jedoch mit weniger Komfort zu fahren, ist immer noch besser, als gar nicht zu fahren. Letzteres hat das Bundesgericht mit seinem Entscheid dem Güterverkehr beschieden.

Das grundsätzliche Spannungsverhältnis zwischen angebotsgetriebenem und subventioniertem Regionalverkehr und nachfrageorientiertem eigenwirtschaftlichem Güterverkehr haben Politik und Gesetzgebung nach wie vor ungenügend aufgearbeitet. Das Bundesgericht vergleicht in seinem Entscheid gut ausgelastete Regionalzüge mit nicht bestellten oder nur an drei Wochentagen genutzten Gütertrassen. In dieser Betrachtung geht der Personenverkehr auf Kosten der vom Volk gewünschten Verkehrsverlagerung und vom Bundesrat beschlossenen Energie- und Klimaziele immer als Sieger hervor. Die Trassensicherung für den Güterverkehr ist nach diesem Entscheid trotz FABI revisionsbedürftig.

JÜRIG LÜTSCHER: VAP-Präsident und Ständerat Josef Dittli hat die entsprechenden parlamentarischen Schritte bereits im März 2019 mit seiner Interpellation 19.3148 «CO₂-freier Schienengüterverkehr und Energiestrategie 2050» und mit der Motion 20.3222 «Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses» von Mai 2020 eingeleitet. Die Motion wurde angenommen.



WARUM KAM ES BEIM BAV ZU VERSÄUMNISSEN BEI DER RÜCKFORDERUNG INFOLGE NICHT ERREICHTER TRANSPORTMENGEN VON ANSCHLUSSGLEISEN? UND WIE HABEN SICH DIESE AUF UNSERE MITGLIEDER AUSGEWIRKT?

FRANK FURRER: Als Stimme der verladenden Wirtschaft bedauern wir diese Versäumnisse natürlich sehr. Rückforderungen infolge zu geringer Verkehrsmengen oder vorzeitiger definitiver Ausserbetriebsetzung von Anschlussgleisen sind gesetzlich vorgesehen, also legitim. Folgende Punkte gilt es zu beachten: Erstens war die Rechtslage damals unklar, da die Anschlussgleisverordnung (AnGV) per 30. Juni 2016 ausser Kraft trat und durch die Gütertransportverordnung (GüTV) ersetzt wurde. Diese stellte andere Bedingungen an die Rückforderung von Subventionen als die AnGV.

Zweitens sind die Gründe für den Verkehrsrückgang auf Anschlussgleisen vielfältig und dürfen nicht allein den Anschlussgleisbesitzern angelastet werden: keine verfügbaren Trassen für Güterzüge, Baustellen, ständige Angebotsverschlechterungen im Wagenladungsverkehr, Trassenpreiserhöhungen und andere. Drittens sind Anschlussgleisbesitzer wie alle Unternehmen auf Rechtssicherheit und Verlässlichkeit angewiesen. Latente Rückforderungsbegehren über eine gesetzlich festgeschriebene Lebensdauer von 20 Jahren sind sowohl für das BAV als auch für die Anschliesser schwierig zu meistern. Vor diesem Hintergrund können wir uns eine partielle Revision der GüTV vorstellen.

WO STEHT DER WAGENLADUNGSVERKEHR AM ENDE DER BERICHTSPERIODE 2020/2021 UND WIE GEHT ES WEITER?

FRANK FURRER: Der Einzelwagenladungsverkehr und damit der «Schienengüterverkehr in der Fläche», wie es der Bundesrat zutreffend nennt, stehen hart in der Kritik. Diese Missbilligung greift eindeutig zu kurz. SBB Cargo hat über die letzten 20 Jahre das Angebotsspektrum kontinuierlich verkleinert und es nicht geschafft, nachhaltig eigenwirtschaftlich zu werden. Angebote sind heute ein nötiges Übel, nicht kundenorientiert und damit auch kein Wettbewerbsvorteil.

Das grösste Problem des Schienengüterverkehrs besteht darin, dass der Fokus der meisten Bahnaktivitäten beim Personenverkehr liegt. So mussten in den letzten 20 Jahren Güterverkehrsstrukturen an Bahnhöfen für die Flächenbedienung dem Personenverkehr weichen und es wurden Bedienpunkte abgebaut. Ebenso die Verfügbarkeit der Trassen für den Güterverkehr, weil der Personenverkehr immer enger getaktet wurde. Das hat zu steigenden Trassenpreisen, einem stetigen Rückgang von Volumen, umgesetzten Wagenladungsverkehrskilometern und Arbeitsplätzen geführt.

JÜRIG LÜTSCHER: Positiv ist anzumerken, dass die Schweiz wesentliche Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr vorgenommen hat: Einführung von Netznutzungskonzept und -plan, Konzept Schienengüterverkehr, AS 2035, Teilrevision Trassenpreissystem, Einführung von Mitwirkungsrechten für Verloader bei Investitionen der Infrastrukturbetreiber sowie Fahrplanerstellung und Baustellenplanung, Verstaatlichung der Trassenvergabestelle, Stärkung der RailCom und die Übernahme des 4. Eisenbahnpakets der EU. Manche Früchte dieser Verbesserungen sind allerdings noch längere Zeit nicht greifbar, insbesondere die Infrastruktur und die Umschlagsstandorte Strasse/Schiene in der Fläche und in den Zentren für Citylogistik. Auch die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene versprechen keine raschen Ergebnisverbesserungen.

JÜRIGEN MAIER: Es gibt darüber hinaus weitere positive Entwicklungen zu erwähnen. Zum Beispiel die fruchtbare Zusammenarbeit mit gewissen Kantonen, die Senkung der Trassenpreise per 1. Januar 2021 oder die erfolgreiche Umsetzung technologischer Lösungen wie der DAK oder die ersten Ansätze vernetzter Datenplattformen. Hier befinden wir uns kurz nach der Startlinie. Es bedarf noch einiges an Gesprächen, Konzepten und Umsetzungen, bis der Güterverkehr dort ist, wo er sein sollte.

FRANK FURRER: Wir glauben, dass der Schienengüterverkehr in der Fläche produktiv und eigenwirtschaftlich sein kann. Wettbewerb stärkt die Innovationskraft – ohne wird man träge. Um fit zu bleiben, müssen wir das Schweizer Güterverkehrssystem mit seinem inter- und intramodalen Wettbewerb und systemübergreifenden Prozessen als Ganzes neu denken. Diese holistische Neukonzeption setzt nicht nur bei der (Anschub-)Finanzierung des Wagenladungsverkehrs an. Sie betrifft sämtliche Prozesse, Anreizinstrumente, Marktmechanismen und Schnittstellen. Für eine erfolgreiche multimodale Güterlogistik in der Schweiz braucht es Kooperation und Competition.



Bilder © VAP

WEITERE VERKEHRSPOLITISCHE THEMEN UND POSITIONEN

In der nachfolgenden Tabelle haben wir jene verkehrspolitischen Geschäfte der Berichtsperiode 2020/2021 aufgeführt, für oder gegen die wir uns im Sinn unserer Mitglieder engagiert haben und die unsere Branche am meisten betreffen. Die Liste der erwähnten Themen ist nicht abschliessend.

LEGENDE:

Angenommen = wird umgesetzt

Abgeschrieben = wird nicht weiter behandelt

Erledigt = abgeschlossen

THEMA	WICHTIGSTE PUNKTE	POSITION DES VAP	STAND
MOTION 20.3221 «DURCH AUTOMATION GÜTER AUF DER SCHIENE EFFIZIENTER TRANSPORTIEREN» von Josef Dittli, VAP-Präsident und FDP-Ständerat	Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament ein Konzept für die Finanzierung und die koordinierte Umsetzung technischer Neuerungen zu unterbreiten, das insbesondere eine (Teil-)Automatisierung der letzten Meile im Schienengüterverkehr ermöglichen und die Bewältigung der Schnittstelle Strasse-Schiene in multimodalen Logistikketten vereinfachen soll.	Automation eröffnet ein interessantes Potenzial für mehr nachhaltige Produktivität. Mit dieser Motion fordern wir den Bund auf, dem Bahnsektor dabei zu helfen, veraltete Standards loszuwerden und sich mit zeitgemässen Standards für eine kompetitive Zukunft vorzubereiten.	ANGENOMMEN
MOTION 20.3222 «BAHNGÜTERVERKEHR UND BEITRAG ZUR SENKUNG DES CO₂-AUSSTOSSES» von Josef Dittli, VAP-Präsident und FDP-Ständerat	Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament einen Massnahmenplan zu unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), wonach der Bahngüterverkehr und multimodale Logistiklösungen stärker zur Senkung des CO ₂ -Ausstosses im Güterverkehr beitragen können.	Mit dieser Motion möchten wir einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr als Rückgrat der multimodalen Logistikkette fördern.	ANGENOMMEN
POSTULAT 21.3198 «GÜTERTRANSPORT. WARUM NICHT DIE BESTEHENDEN EISENBANANLAGEN BESSER NUTZEN?» von Charles Juillard, Mitte-Ständerat	Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht über die Entwicklung des Gütertransports in der Schweiz – insbesondere mit der Bahn – vorzulegen und dabei die Massnahmen zu prüfen, die die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene begünstigen.	Wir sind überzeugt, dass der Erhalt der bestehenden Standorte und Eisenbahnanlagen eine wichtige Voraussetzung darstellt, um die Abwärtsspirale im Schienengüterverkehr zu stoppen.	ANGENOMMEN
POSTULAT 21.3597 «ZUKUNFT DES GÜTERVERKEHRS» von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen SR	Der Bundesrat soll ökonomische und ökologische Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene in und aus der Schweiz aufzeigen und Vorschläge für deren Weiterentwicklung unterbreiten.	Wir begrüssen Investitionen zugunsten von Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Die Monopolisierung des Wagenladungsverkehrs bei SBB Cargo im Jahr 1999 war ein Fehler. Der Bund soll aufzeigen, wie sich ein eigenwirtschaftliches flächendeckendes Netzwerkangebot aller Güterbahnen in Kooperation mit den Verladern entwickeln lässt.	ANGENOMMEN

THEMA

MOTION 21.3460

«MILDERUNG DER PANDEMIEBEDINGTEN AUSWIRKUNGEN AUF DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR»

von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
NR

GESCHÄFT DES BUNDESRATES 20.081 «UNTERIRDISCHER GÜTERVERKEHR, BUNDESGESETZ»

MOTION 20.3003

«STAATSVERTRAG FÜR EINE LINKS-RHEINISCHE NEAT-ZULAUFSTRECKE»

von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
NR

MOTION 21.3084

«REGELUNGEN DER HAFTPFLICHT IM GÜTERTRANSPORT AUF DER SCHIENE KLÄREN»

von Frédéric Borloz, FDP-Nationalrat

WICHTIGSTE PUNKTE

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates will, dass der Bundesrat die Güterbahnen bei den Auswirkungen von Covid-19 auch im Jahr 2021 finanziell unterstützt. Dazu hat sie beim Parlament einen Nachtragskredit beantragt.

2020 hat der Bund der SBB Cargo einen Unterstützungsbeitrag in Höhe von CHF 38.1 Mio. ausgerichtet, für 2021 waren es CHF 17.4 Mio., wobei eine weitere Zahlung von maximal CHF 4.3 Mio. erfolgen kann.

Die RAAlpin AG als Betreiberin der Rollenden Landstrasse hat für das Jahr 2020 CHF 10 Mio. und für das Jahr 2021 knapp CHF 3 Mio. erhalten.

Mit dem neuen Bundesgesetz zum unterirdischen Gütertransport sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen für den unterirdischen Transport von kleinteiligen Gütern zwischen Produktionsstandorten und städtischen Zentren geschaffen werden. Nachdem der Ständerat die Streichung des Diskriminierungsverbots bei angebotenen Transportleistungen in Art. 5 UGüTG beschlossen hat, beschloss der Nationalrat die Beibehaltung des Artikels unter Verzicht auf die Offenlegung der Kalkulation des diskriminierungsfreien Preises.

Der Bundesrat wird beauftragt, unverzüglich die politische Initiative zu ergreifen, um mit einem Staatsvertrag mit Frankreich und Belgien eine leistungsfähige linksrheinische Alternativroute (Flachbahn) mit den notwendigen Infrastrukturparametern für den Güterverkehr (2000 t Zuglast, 750 m Zuglänge und 4 m Eckhöhe) zu realisieren. Zudem muss der Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland mit Nachdruck weiterverfolgt werden.

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung klärende Bestimmungen über die Haftung beim Gütertransport auf der Schiene vorzulegen. Die Klärung soll insbesondere die Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Wagenhaltern sowie die rechtlichen Folgen von Vorfällen mit gefährlichen Gütern betreffen.

POSITION DES VAP

Wir begrüßen pandemiebedingte Finanzhilfen an die Güterbahnen, da sie kurzfristige Lücken schliessen. Einzige Bedingung: SBB Cargo und die unterstützten Güterbahnen dürfen keine Preiserhöhungen für 2022 vornehmen und müssen bereits vereinbarte Preiserhöhungen für Folgejahre zurückziehen.

Der VAP hat das Projekt eines unterirdischen Güterverkehrs von Anfang an unterstützt und sich für ein liberales Gesetz eingesetzt, das den Investoren Freiraum für unternehmerisches Handeln lässt. Wir befürworteten in der parlamentarischen Debatte das Diskriminierungsverbot und die Offenlegung der Preise. Denn ist der unterirdische Hauptlauf als natürliches Monopol nur mit der oberirdischen Verteilung aus einer Hand erhältlich, so können Diskriminierungen entstehen.

Wir unterstützen die Ziele dieser Motion und erachten sie als dringlich, zumal bei zusätzlichen Einschränkungen des EU-Korridors 1 «Rhine-Alpine Corridor» die Versorgungssicherheit gefährdet wird.

Die Motionen 22.3000, 22.3001 und 22.3013 sowie der Verlagerungsbericht 2021 fordern ergänzende Massnahmen für den Transitverkehr. Allerdings beschränken sich diese leider auf den kombinierten Verkehr und nicht auf das gesamte Güterbahnsystem. Bei den Massnahmen für die Umsetzung muss daher auf die Gleichbehandlung aller Schienenprodukte geachtet werden.

Wir sprechen uns gemeinsam mit scienceindustries als Fachverband der chemischen Industrie gegen diese Motion aus. Sie nennt beispielhaft das Ereignis von Dailens im Mai 2015 und begründet den Klärungsbedarf wie folgt. Erstens: Der Wagenhalter haftet bei einem Unfall nur dann, wenn das EVU nachweisen kann, dass ihn ein Verschulden trifft. Zweitens: Es ist nicht klar, wer für die Qualität des (Roll-)Materials verantwortlich ist. Beide Behauptungen sind falsch.

Die Motion wurde in ein Postulat umgewandelt.

STAND

ABGESCHRIEBEN

ERLEDIGT

ANGENOMMEN

ERLEDIGT

AUSBLICK

Die verkehrspolitischen Entwicklungen in der Schweiz und in Europa laufen auf Hochtouren. Auch in den kommenden Jahren machen wir uns für den Schienengüterverkehr stark, damit dieser seiner Rolle als Rückgrat multimodaler Logistikketten gerecht wird. Die folgenden Themen werden uns bis zur nächsten Berichterstattung 2022/2023 beschäftigen:

WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Wir setzen uns mit Nachdruck für eine rasche und nachhaltige Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ein. Nur wenn die Schiene zu den produktivsten Verkehrsträgern zählt, bleibt sie zukunftsfähig. Dazu helfen wir auf allen Ebenen mit, Innovation zu fördern, Involvierte auf Schlüsselthemen und -herausforderungen zu sensibilisieren, Aktivitäten europaweit abzustimmen und Sie als Akteure regelmässig und transparent zu informieren.

SCHIENENGÜTERVERKEHR IN DER FLÄCHE

An seiner Sitzung vom 30. März 2022 hat der Bundesrat einen Bericht mit Reformvorschlägen für den Schienengüterverkehr in der Fläche verabschiedet. Das UVEK wird bis im Herbst 2022 eine Vernehmlassungsvorlage mit zwei möglichen Stossrichtungen erarbeiten: Einstellung des flächendeckenden Verkehrs und Rückzug auf Ganzzugsverkehre oder finanzielle Förderung des flächendeckenden Verkehrs als Netzwerkangebot. Der VAP verfolgt eine dritte Stossrichtung: Entwicklung eines vollständig neu konzipierten eigenwirtschaftlichen Netzwerkangebots aller Güterbahnen in Kooperation mit den Verladern, das auf Digitalisierung, Automatisierung, effizient angebundenen Standorten, guter Trassenqualität und günstigen Trassenpreisen basiert. So soll Wettbewerb im Netzwerk Innovation und Qualität fördern. Eine Anschubfinanzierung der nötigen Investitionen und Anreiz an die Verlader zur Nutzung dieses neuen Angebots wird nötig sein. Aber auf lange Sicht soll verhindert werden, dass der Wagenladungsverkehr dauersubventioniert wird.

DIGITALISIERUNG UND AUTOMATISIERUNG

Neue Technologien und die Automatisierung von Prozessen sind eine Grundvoraussetzung für die oben erwähnte Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Bahnsektors. Die DAK sowie die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets fördern Innovation für die anstehende Trans-

formation. Die Schweiz als Teil des europäischen Bahnnetzes muss diese Kraft gezielt für deutlich mehr Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nutzen und ihrerseits einen Beitrag zur Energiewende leisten.

GEFAHRGUT

Bei diesem Thema braucht es eine Balance zwischen der nötigen Versorgung und einem angemessenen Umgang mit Gefahrgutrisiken. Gemeinsam mit sciencesuisse setzen wir uns dafür ein, dass Gefahrgüter vorwiegend per Bahn transportiert werden, da sie sich so am sichersten verschieben lassen. Eine grosse Herausforderung für Gefahrguttransporte stellt das verdichtete Bauen dar. Hier sind die Agglomerationen in der Pflicht. Sie müssen für geeignete Massnahmen zur Aufrechterhaltung der bestehenden Versorgung bei akzeptablen Risiken sorgen. Dazu müssen Verkehrs- und Raumplanung besser zusammenspielen.

AUSBAUSCHRITT 2040 (STEP AS 2040)

Der nächste Ausbauschritt 2040 wird voraussichtlich ab 2022 erarbeitet und 2026 vom Bundesparlament beschlossen. Darin sind die Projekte Herzstück Basel und Durchgangsbahnhof Luzern enthalten. Damit wurden bereits wesentliche Mittel ausserhalb des regulären Ausbauevaluationsverfahrens gebunden. Mit der Güterumfahrungslinie Zürich Nord soll die wichtigste Lücke im Ost-West-Korridor endlich geschlossen werden. Dafür werden wir uns in der Planungsarbeit von Bund und Kantonen, zu der wir als Partner beigezogen werden, mit aller Kraft einsetzen.