

Generalversammlung 2022

Präsidialansprache von Josef Dittli

**Sehr geehrte VAP-Mitglieder und Vertreter von Partnerorganisationen
Liebe Medienschaffende, Interessierte und Gäste**

Ich freue mich sehr, dass Sie unserer Einladung gefolgt und so zahlreich zur heutigen Generalversammlung des VAP erschienen sind. Der letzte Präsenz Anlass dieser Art fand 2018 statt. Ihre rege Teilnahme lässt mich vermuten, dass auch Sie den persönlichen Austausch dem virtuellen vorziehen.

«Ich kann nicht sagen, ob es besser werden wird, wenn es anders wird. Aber so viel kann ich sagen: Es muss anders werden, wenn es gut werden soll.»

Diese Erkenntnis stammt von Georg Christoph Lichtenberg, dem ersten deutschen Professor für Experimentalphysik im Zeitalter der Aufklärung. Das Zitat ist über 150 Jahre alt und heute aktueller denn je. Denn gerade wird viel darüber spekuliert und diskutiert, was in Zukunft sein soll. Doch nur wenig darüber, warum. Und schon gar nicht wie.

Das möchten wir vom VAP gerne ändern. Darum werfe ich heute einen kurzen Blick in die Vergangenheit und spreche über die Errungenschaften der letzten beiden Berichtsjahre. Anschliessend wechsle ich in die Gegenwart zu jenen Dingen, die noch zu tun bleiben. Und schliesslich möchte ich darlegen, was aus Sicht des VAP anders werden muss – wenn es gut werden soll.

Man soll die Dinge bekanntlich positiv angehen. Darum gehe ich als Erstes darauf ein, was wir in den Berichtsjahren 2020 und 2021 erreicht haben.

Unser Verband hat sich seit 2020 kommunikativ neu aufgestellt. Wir haben eine Kommunikationsleiterin eingestellt, einen Fachblog ins Leben gerufen und einen regelmässigen Newsletter etabliert. Heute bedienen wir alle wichtigen sozialen Medien. Das heisst, Sie finden branchenrelevante Informationen schnell, verständlich dargestellt und mediengerecht aufbereitet.

Unsere Fachevents wie das Forum Güterverkehr, das Lärmforschungsforum, der VAP-ECM-Erfahrungsaustausch und andere erfreuen sich einer grossen

Beliebtheit. Nachdem wir in den Pandemie Jahren keine Präsenzveranstaltungen durchführen konnten, war das Forum Güterverkehr vom 3. Mai 2022 sowohl aus fachlicher als auch aus Teilnehmersicht ein grosser Erfolg.

In der Berichtsperiode konnten wir insgesamt **20 neue Mitglieder** begrüßen. Das ist insofern erfreulich, als sich die Verbandswelt über schwindende Mitgliederzahlen beklagt. 2020 und 2021 haben wir unsere Mitglieder mit diversen **Beratungsleistungen** unterstützt. Den Schwerpunkt bilden über 20 Gesamtbewirtschaftungsmandate von Gemeinden und Verladern für Gleisanlagen zur ausgelagerten Immobilienbewirtschaftung. Diese Sorglospakete werden immer beliebter, da unsere Mandanten das Fachwissen, die Neutralität und den Fokus unseres Teams auf ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis äusserst schätzen. Hinzu kommen 40 Betriebsvorschriften, 12 Auditberatungen, 96 Bauherrenberatungen und 22 Vertragsmandate.

Auf verkehrspolitischer Ebene haben wir einige Geschäfte ins Rollen gebracht. Meine Motionen für die Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs und die Stärkung des Schienengüterverkehrs in multimodalen Logistiklösungen als Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses kurbeln die politische Diskussion an. In deren Zentrum steht die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Allerdings scheut das UVEK aktuell noch einen Masterplan Logistik für Rheinschifffahrt, Strassen- und Bahnverkehr. Doch der bestehende Handlungs- und Abstimmungsbedarf wird uns über kurz oder lang zu einem solchen Masterplan führen.

Gerade weil die Schweiz derzeit etwas abseitssteht, erheben wir unsere Stimme für den Schienengüterverkehr und die multimodale Güterlogistik immer häufiger auch **auf internationalem Parkett**. So halten wir die Co-Projektleitung für die europäische digitale automatische Kupplung – kurz DAK – in der Schweiz inne und beteiligen uns aktiv an den Harmonisierungsbestrebungen für den freizügigen Einsatz von Ressourcen und Systemen zwischen der EU und der Schweiz.

Die europäischen Korridore sind für Transit, Import und Export ebenfalls sehr bedeutsam. In diesem Kontext stehen zwei Motionen für die rasche Ertüchtigung der linksrheinischen NEAT-Zulaufstrecke und meine jüngste Interpellation im Zusammenhang mit der Umsetzung des 4. EU-Eisenbahnpakets und der dringend nötigen Annäherung an Europa.

Sie sehen: Es hat sich viel getan. Und doch bleibt viel zu tun.

Denn trotz gesetzlicher Rahmenbedingungen zeigt sich auf der Schiene **wenig bis kein Wettbewerb von Ideen, Dienstleistungen oder Angeboten**. Zwar soll gemäss Bundesamt für Verkehr BAV das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene bis 2050 um 30% steigen. Dennoch ist weiterhin die Rede von Abbau von Bedienpunkten, Preiserhöhungen und noch mehr Subventionen, etwa mit einer Bestellung durch Kantone. Doch Subventionen gehen zulasten der Steuerzahler. Sie verhindern Innovation. Und das prognostizierte langfristige Potenzial der Schiene kann nicht zugunsten der Volkswirtschaft ausgeschöpft werden.

Aktuell dominiert ein **Denken in Verkehrsträgern, statt in Multimodalität**. Kaum jemand spricht über den Fakt, dass es ein Zusammenspiel aller Verkehrsträger in intermodalen Logistikketten braucht. Das ist gerade vor dem Hintergrund befremdlich, dass die erste und letzte Meile über die Strasse bedient wird. Und dass im Notfall auch im Hauptlauf eine Rückfallebene verfügbar sein muss.

Fakt ist auch, dass nur die produktivsten Güterbahnen langfristig überleben. Wohin Abbaupläne aufgrund einer Fortschreibung der Vergangenheit führen, zeigt die Entwicklung des Wagenladungsverkehrs auch in europäischen Nachbarländern.

Im Schienengüterverkehr steht die Zeit still. So still, dass sämtliche Chancen, die Innovationen und neue Technologien bieten, ebenso still und heimlich daran vorbeiziehen.

Darum ist es höchste Zeit, in die Zukunft zu blicken. Und die Zeiger wieder zum Laufen zu bringen.

Mein erster Blick nach vorn richtet sich auf die **DAK**. Sie gilt als Wegbereiterin für die umfassende Digitalisierung des Schienengüterverkehrs, also als Riesenchance. Das ist allerdings nicht alles. Zu digitalisieren bedeutet, schlanke Prozesse, einen zeitnahen Informationsaustausch und agilere Geschäftsmodelle voranzutreiben. Für den Infrastrukturbau und den Güterverkehr sind das richtungsweisende Faktoren; zum Beispiel, damit alle Güterbahnen gemeinsam einen kooperativen und flexiblen Netzwerkverkehr entwickeln können.

Aber: Die Digitalisierung im Allgemeinen und die DAK im Besonderen kosten Geld. Viel Geld. Die Umrüstung des bestehenden Rollmaterials, das ab Tag X mit

der DAK losrollen soll, kann die Branche nicht allein finanzieren. Hier muss die Anschubfinanzierung gesichert sein.

Mein zweiter Zukunftsblick folgt dem Bericht des Bundesrates zur «Zukünftigen Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche».

Der Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 21.3597 der ständerätlichen Kommission für Verkehr vom 10. Mai 2021 fällt teilweise **bescheiden** aus. Er beinhaltet zwar eine gute Auslegeordnung aber er liefert keine neuen Ideen, wie sich die Umsatzseite optimieren liesse. Weder um Kosten effektiv zu senken noch um Prozesse zu entschlacken.

Ich möchte hier eine Analogie zur Gastronomie ziehen: Ein Wirt betreibt den einzigen Gasthof weit und breit. Es ist ein schönes Gasthaus mit einer grossartigen Infrastruktur. Der Wirt kocht Abend für Abend dasselbe Menü. Mit der Zeit werden die Kunden weniger und der Umsatz sinkt. Welche Alternativen hat der Wirt? Er kann neue Tische und Stühle kaufen oder die Terrasse neu bestücken. Er kann sein Servicepersonal entlassen oder sich um eine bessere Qualität der Menüs bemühen. Oder er kann weitere Gerichte auf die Karte nehmen. Was immer er tut, es darf nicht ohne genaueres Nachfragen aus dieser einen Geschichte schlussgefolgert werden, dass sich Gasthäuser nicht profitabel führen lassen.

Genau das tut allerdings der Bericht des Bundesrates zur «Zukünftigen Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche». Er liefert kaum Fakten, Zahlen oder Vergangenheitsdaten. Er gibt **keine Entscheidungsgrundlage** ab. Dennoch versteht er sich als Basis für die Diskussion im Hinblick auf eine grundlegende Neuausrichtung des Schienengüterverkehrs. Wohlgermerkt von 70% des Binnen-Schienengüterverkehrs.

Wir meinen: Hier braucht es einiges mehr.

- » Erstens brauchen wir neue Perspektiven. Wir müssen die Kundenbedürfnisse und das Potenzial für marktfähige flexiblere Angebote kennen, statt uns nur auf die Produktion zu konzentrieren. Kunden erwarten eine freie Auswahl an marktfähigen Angeboten. Sie wollen die Qual der Wahl, nicht die Wahl der Qual. Das geht nur, wenn alle Güterbahnen einbezogen werden.
- » Zweitens brauchen wir eine neue Rolle für SBB Cargo. Diese soll eigenwirtschaftlich und damit als verlässliche Partnerin für die Traktion, vor allem in der letzten Meile, sorgen.

- » Drittens brauchen wir Marktbedingungen, die Eigenwirtschaftlichkeit zulassen. Nur so verfügen die privaten Güterbahnen über die nötige Planungs- und Investitionssicherheit, um die Zukunft des Schienengüterverkehrs mitzugestalten.
- » Viertens brauchen wir digitale Daten- und Buchungsplattformen für einen Informationsaustausch in Echtzeit, die analog NADIM durch den Bund finanziert werden.
- » Und schliesslich brauchen wir für Innovationen wie die DAK oder Datenplattformen eine Anschubfinanzierung mit entsprechenden Anreizen für Verlader, wie dies bereits im Transitverkehr erfolgreich angewendet wird.

Mein nächstes Augenmerk gilt der Qualität und der Kapazität der Infrastruktur.

Ich stelle fest, dass die **Baustellensituation** sowohl für den nationalen als auch ganz besonders für den internationalen Güterverkehr höchst belastend ist. Diese Situation erfordert eine Neudefinition des Nachtverkehrs. Demnach könnten späte und frühe S-Bahnen konsequent mit Busersatz geführt werden, was die Gesamtdauer einer Baustelle kostenwirksam verkürzt. International braucht es bis zum Abschluss der Ausbauten Zugang zu gesicherten Umleiterstrecken via Frankreich. Dies setzt eine enge Zusammenarbeit aller Infrastrukturbetreiber des Rhein-Alpen Korridors voraus.

Bei der **Trassenqualität** ist das Preis-Leistungs-Verhältnis nach wie vor inakzeptabel. Dies, obwohl eine Trassenpreisrevision stattgefunden hat. Der Güterverkehr finanziert ohne Nutzen die hohen Standards des Personenverkehrs mit. Gleichzeitig ist die Verweildauer von Güterzügen auf dem Netz viel zu hoch; das wiederum verschlingt Netzkapazität.

Auf meiner Liste der Zukunftsthemen darf ein Blick auf die Logistikstandorte nicht fehlen.

Wir konstatieren eine erfreulich positive Entwicklung in der Zusammenarbeit von Kantonen und Wirtschaft. Heute dürfen wir sagen: Die Erfahrungen und Bedürfnisse der Wirtschaft werden von den Kantonen wahrgenommen. Wir vom VAP möchten, dass sich dieser Trend fortsetzt. Darum unterstützen wir die Kantone tatkräftig bei der Neu- oder Weiterentwicklung von Güterverkehrs- und Logistikkonzepten.

Noch ein Wort zum Thema Gefahrgut.

Die Weiterentwicklung der Gefahrguttransporte muss risikoorientiert und verursachergerecht erfolgen. Das ist ganz im Sinn der Wirtschaftsakteure, denn diese handeln in der Regel verantwortungsbewusst. Die fortschreitende Verdichtung urbaner Gebiete führt zu einer Verschiebung der Akzeptanz bei der Risikoanalyse: Die Gemeinden müssen getreu dem Verursacherprinzip für geeignete bauliche Massnahmen sorgen.

Schliesslich möchte ich noch kurz in Europa Halt machen und über den internationalen Verkehr sprechen.

Die politischen Spannungen zwischen der Schweiz und der EU hinterlassen Spuren. Es ist Zeit, dass die Schweiz zu einer mehrheitsfähigen Zusammenarbeitsform mit den europäischen Staaten zurückfindet. Diese Aufgabe ist auf allen Ebenen anspruchsvoll und wird nur gemeinsam gelingen. Zum Beispiel bietet der Lugano-Vertrag die Gelegenheit, enger mit Deutschland zusammenzuarbeiten.

Beim 4. EU-Eisenbahnpaket muss die Schweiz ihren Anschluss an den europäischen Markt sicherstellen. Europa darf uns beim Innovationsprogramm und der länderübergreifenden Standardisierung des europäischen Bahnsektors auf keinen Fall abkuppeln.

Mit der von beiden Räten angenommenen Motion 20.3003 «Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke» und der Motion 22.3000 für die «Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg» sind richtige und wichtige Schritte erfolgt. Nun gilt es, das Verlagerungspotenzial in den europäischen Regionen weiter auszuloten und die Förderung vom Transit- auf Import- und Export-Bahntransporte auszudehnen.

Ich bin am Ende meiner Tour d'Horizon durch die Zukunft angekommen und kehre zurück ins Hier und Jetzt der heutigen GV.

Vielleicht empfindet Monopolistin SBB Cargo den VAP als unbequem und würde sagen: Zu viele Köche verderben den Brei. Um bei der Analogie zu bleiben, möchte ich Ihnen Folgendes zu bedenken geben: Die Auswahl aus mehreren Gasthäusern ist eine Bereicherung. Sie belebt das Geschäft, denn plötzlich wird es wichtig, Kunden zu gewinnen und zu halten. Bis diese Erkenntnis überall in der Bahnwelt angekommen ist, stehen wir für unsere Mitglieder und Interessensgenossen ein und engagieren uns für einen konstruktiven Dialog. Immerhin wird nichts so heiss gegessen, wie es gekocht wird.

Wir machen eine kurze Pause und treffen uns um 11.30 Uhr wieder hier im Saal.

Uitikon, 19. August 2022