



cargorail.ch

Alternativen zu den
Vorschlägen des
Bundesrates

SCHIENEN GÜTER VERKEHR 2050

DAS WORT ERGREIFEN

Liebe Leserin, lieber Leser

2050 – für die einen ferne Zukunft, für die Bahnwelt die Gegenwart von morgen. Wir vom VAP engagieren uns für einen nachhaltigen Güterverkehr auf der Schiene. Dazu gehören Infrastruktur mit ihren Logistikstandorten, Betrieb, Finanzen; und natürlich alle Verkehrsträger.

In welche Richtung soll sich der Schienengüterverkehr entwickeln? Die Antwort auf diese Frage beginnt mit einer transparenten und ergebnisoffenen Analyse des Ist-Zustands. Der Schienengüterverkehr in der Fläche – oft mit Wagenladungsverkehr gleichgesetzt – ist geprägt von einem Quasi-Monopol und wird indirekt mit Steuergeldern finanziert. Dieses Modell können wir nicht einfach so in die Zukunft extrapolieren.

Die Diskussion um diese Zukunft muss auf Fakten basieren. Gefragt sind Kennzahlen zu Versorgungssicherheit, Flexibilität, Nachhaltigkeit und insbesondere Eigenwirtschaftlichkeit, die den Anforderungen von 2050 standhalten. So darf nicht einfach fehlende Eigenwirtschaftlichkeit eines Systems ohne validierte Zahlen angenommen werden, wie dies der Bericht des Bundesamtes für Verkehr BAV zum Schienengüterverkehr in der Fläche tut.¹

Diesen Bericht verstehen wir als Auftakt zu einer dringlichen und wegweisenden Debatte über den Schienengüterverkehr in der Fläche; nicht als dessen Ende und schon gar nicht als Entscheidungsgrundlage. Wir regen eine selbstkritische Diskussion an. Dazu müssen wir 360° der Aspekte im Auge behalten: Entwicklungen der Vergangenheit, Bedürfnisse der Gegenwart und Herausforderungen der Zukunft.

Zukunftsfähige Chancen gehen aus der Digitalisierung hervor, wie etwa mit dem aktuellen Projekt zur digitalen automatischen Kupplung (DAK). Diese ermöglicht den Datenaustausch, eine moderne Zugsteuerung, Datenplattformen und entsprechend neu gestaltete Prozesse.

In Sinne eines konstruktiven Dialogs fordern wir alle Akteure auf, die Zukunft des Schienengüterverkehrs gemeinsam und nachhaltig zu gestalten.

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär
VAP Verband der verladenden Wirtschaft

¹«Zukünftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche», Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 21.3597 der KVF-S, 10. Mai 2021.

FRAGEN UND WEICHEN STELLEN

In einer datengetriebenen und hoch getakteten Welt können politische und wirtschaftliche Akteure nur dann weitsichtig entscheiden, wenn sie Fragen stellen und auf fundierte Antworten abstützen. Als erste Impulse werfen wir einige Schlüsselfragen auf.

- Was wurde in den letzten 20 Jahren im Schienengüterverkehr konkret erreicht – etwa hinsichtlich Subventionen, Preissteigerung, Bedienpunkte, Arbeitsplätze im Wagenladungsverkehr?
- Warum werden die Fördergelder an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausbezahlt, und nicht – wie im Transitverkehr – an die Verloader?
- Wie hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Güterzuges seit 2000 entwickelt?
- Wie sehen die Kennzahlen zur Eigenwirtschaftlichkeit genau aus? Wie haben sich die direkten und indirekten Aufwands- und Ertragspositionen über die letzten Jahre verändert?
- Weshalb engagiert sich der Bund als Eigner von SBB Cargo im Schienengüterverkehr?
- Basierend auf welchen Fakten wird das heutige Quasi-Monopol im Schienengüterverkehr als erfolgreich angesehen?
- Welche anderen Modelle gilt es zu prüfen?
- Wie sieht eine Exit-Strategie aus, wenn das heutige Modell erfolglos bleibt? Nach welchen Kriterien wird sie umgesetzt? Wie wird deren «Erfolg» gemessen?
- Was können wir aus anderen erfolgreichen Geschäftsmodellen wie railCare oder Cargo Domizil lernen? Und warum?
- Wie stellt sich SBB Cargo ein erfolgreiches Geschäftsmodell ohne Subventionen vor?
- Mit wie viel Geld beteiligen sich Minderheitsaktionäre an der Sanierung von SBB Cargo?

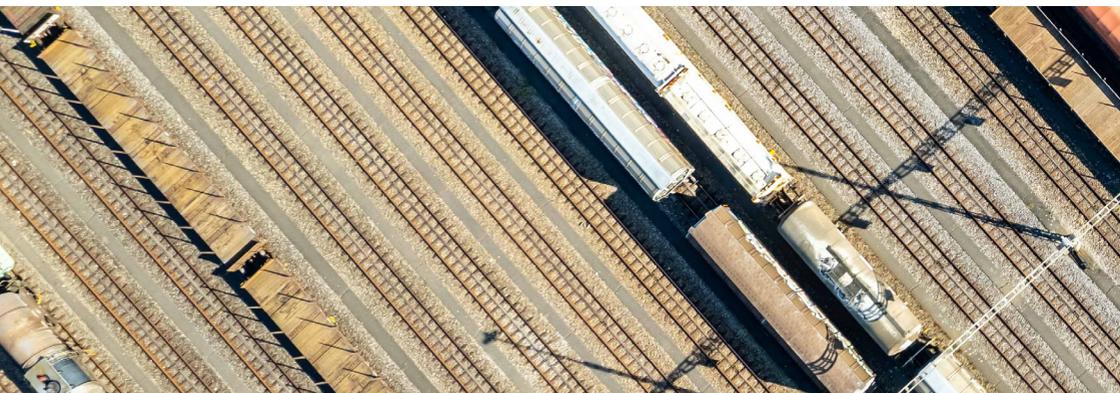
PERSPEKTIVE WECHSELN

Verlader, Bahnen, Logistiker und Unternehmen aus den vielfältigsten Branchen der Schweiz streben als gemeinsames Ziel eine multimodale Güterlogistik an. Die Diskussion muss weg von bahnzentrierten Politikdiskussionen, hin zu realen Kundenbedürfnissen.

Unsere Mitglieder nutzen sowohl den Schienengüterverkehr als auch Strassentransporte, Rheinschiffahrt und Pipeline. Klug kombiniert stellen alle Verkehrsträger gemeinsam eine funktionierende Wirtschaft und Versorgung der Schweiz mit Produkten sicher. Über die Schiene lassen sich

gebündelte Grossmengen an eine fixe Anzahl Standorte liefern. Im Binnenverkehr stellen Last- und Lieferwagen die hochflexible Bedienung der Fläche sicher. Als Anwender dieser Multimodalität wollen unsere Mitglieder darum Folgendes:

- Nachhaltige Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger gemäss ihren Stärken schaffen.
- Sich darauf verlassen, dass multimodale Logistikketten mit verschiedenen Akteuren und Anbietern effizient funktionieren.
- Auf entsprechende Rückfallebenen zurückgreifen können.
- Über eine nachhaltige, digitale Informationsplattform verfügen, die multimodale Angebotsvarianten bietet.
- Die vorhandenen Ressourcen wie Trassen, Rollmaterial oder Personal besser einsetzen.
- SBB Cargo in einer neuen Rolle als wichtige Partnerin und Traktionärin an ihrer Seite wissen.



BASIS LEGEN

Damit der Schienengüterverkehr als freier und innovativer Markt in eine vielversprechende Zukunft mit Wachstumschancen rollen kann, müssen einige Elemente gegeben sein. Für sie setzen wir uns ein – und sie sind heute wichtiger denn je.

Multimodal denken

Rahmenbedingungen, Infrastrukturen und Marktakteure müssen verschiedene Verkehrsträger zu einer effizienten Logistiklösung verknüpfen. Das ist gerade für eine optimale Auslastung der Infrastruktur und für die Reduktion von CO₂ wichtig. Multimodalität macht die Versorgung weniger verletzlich. Kein Verkehrsträger darf allein betrachtet oder vernachlässigt werden. Sperrungen von Bahnstrecken, Naturgewalten oder Streiks unterbrechen versorgungsrelevante Logistikströme. Umso entscheidender werden Alternativen mit einer maximalen ökologischen und ökonomischen Ausprägung.

Datenplattform bereitstellen

Das Schienengüter-Verkehrssystem hat einen hohen Entwicklungsbedarf bei der Digitalisierung, nicht nur bahnt intern, sondern über alle Akteure bis hin zum Güterbahnkunden. Zurzeit fehlt es an transparenten relevanten Informationen. Das macht das ganze System ineffizient. Um dieser Herausforderung zu begegnen, sollte für den Güterverkehr eine Datenplattform eingeführt werden, wie es im Personenverkehr angedacht ist. In Deutschland zum Beispiel steht eine Datenplattform für den unbegleiteten kombinierten Verkehr kurz vor der Inbetriebnahme.



«Coopetition» einführen

Coopetition bezeichnet ein Marktprinzip, das Kooperation und Wettbewerb vereint. Es beeinflusst das Handeln der Marktteilnehmer, ohne dass diese explizit kooperieren. Für den Schienengüterverkehr besonders interessant ist die gezielte Zusammenarbeit auf gleicher Wertschöpfungsstufe, während sich die Beteiligten beim Endprodukt konkurrenzieren. So könnte Coopetition bei der Auslastung der Ressourcen wie Wagen, Umschlaganlagen, Anschlussgleisen und weiteren den Wettbewerb wesentlich beleben.



Rollen neu definieren

Das Quasi-Monopol alternativlos beizubehalten hilft nicht, das System als Ganzes im Hinblick auf den Kundennutzen zu optimieren und den Anteil der Bahn an multimodalen Logistikketten zu steigern. Wir brauchen ein Schienengüter-Verkehrssystem, in das jeder Marktakteur seine Stärken einbringt. Dabei behält SBB Cargo die wichtige Funktion als Traktionärin bei, vor allem für die Bedienung der letzten Meile.

MEHRWERT SCHAFFEN

Ziel der aktuellen politischen und wirtschaftlichen Debatte sollte es sein, ein marktfähiges Schienengüter-Verkehrssystem anzustreben. Von einem solchen profitieren in Zukunft sämtliche Marktakteure, allen voran die Schweiz als Gesellschaft und Volkswirtschaft.

- **Den Güterbahnkunden** kommt mehr Kundenzentrierung, Qualität, Innovation, Fähigkeit zur Multimodalität und Versorgungssicherheit zugute. Das führt bei den Güterbahnen zu höheren Marktanteilen.
- **Die Akteure des Schienengüterverkehrs** können dank modernster Plattformen und Technologien ihre Rollen neu definieren und mit ihren Kernkompetenzen noch besser zum Schienengüter-Verkehrssystem beitragen.
- **Die Steuerzahler** wissen, dass ihre Steuergelder nicht in den Betrieb fließen, sondern zielgerichtet in die Infrastruktur eingesetzt werden, die vorhandenen Kapazitäten besser ausgelastet sind und weniger Ausbau von Infrastruktur nötig wird.
- **Die Umwelt** profitiert von weniger CO₂-Emissionen (vgl. Motion «Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses» von VAP-Präsident Josef Dittli), von mehr Unterstützung beim Erreichen der Schweizer Klimaziele und Sicherheit beim Gefahrguttransport.
- **Die Gesellschaft** verfügt über mehr Arbeitsplätze sowie einen noch attraktiveren Wirtschaftsstandort und Lebensraum Schweiz.





INS GESPRÄCH KOMMEN

*Sprechen Sie mit uns über den
Schienengüterverkehr der Zukunft.*

Wir freuen uns auf eine konstruktive Debatte.

Generalsekretariat VAP
Dr. Frank Furrer
Ringlikerstrasse 70
CH-8142 Uitikon
+41 44 491 15 95
vap@cargorail.ch
www.cargorail.ch