

Branchen- und Medienanlass DAC4EU Demonstratorzug

Bern, 25.03.2022

Rede von Frank Furrer, Generalsekretär VAP Verband der verladenden Wirtschaft

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Einführung der DAK ist eine Herkulesaufgabe, die wir nur geschlossen als Branche gemeinsam schaffen werden. Wir werden die Vorbereitung und die Umsetzung, d.h. die Ausrüstung der Wagen mit dieser technischen Komponente mit unseren Freunden auf dem Kontinent in sehr enger Zusammenarbeit und im Gleichschritt durchführen. Wie schon die Lärmsanierung der Güterwagen oder die Einführung des AVV wird uns dieses grosse Projekt mit vereinten Kräften gelingen.

Wir dürfen aber angesichts dieses Elefanten auf unserem Tisch das grosse Bild nicht aus den Augen verlieren. Nicht die Komponente am Wagen darf im Vordergrund stehen. Es geht darum, den Schienengüterverkehr in eine neue Welt zu überführen. In eine digitalisierte Welt, in der der Eisenbahnverkehr revolutioniert wird. Unser Fokus muss sich also vor allem auf die neuen Prozesse und neuen Möglichkeiten ausrichten, die die Digitalisierung und die Konnektivität aller Akteure untereinander bieten. Dies ist die wahre Herausforderung und die grösste Chance des Projekts.

Wenn wir nicht mehr über Zugschlussignale epische Debatten führen, die Bremsprobe nicht mehr über die Vorschriften der Fahrdienstvorschriften hinaus verkomplizieren, und die Kompositionen nach erfolgtem Belad rasch abfahren, dann sind wir einen gehörigen Schritt weiter. Wenn dann noch Absender, Empfänger, nachfolgende Dienstleister und werkinterne Nachschubverantwortliche online sehen, wo sich die Ware befindet, noch immer wohlgeordnet geladen ist oder bei Bedarf mit welcher Temperatur sie reist, und genau weiss, wann die Ware an der Rampe ankommt, dann ist der Schienengüterverkehr Teil der heutigen Logistik. Was wir seit fünfzehn Jahren an den Bildschirmen der Strassenlogistiker sehen, wird auch auf der Schiene Realität.

Machen wir gemeinsam den Schienengüterverkehr zum Rückgrat multimodaler Logistikketten, zu einem wichtigen Akteur in der Logistik der schweizerischen und europäischen Wirtschaft.

Peter Füglistaler hat zu Recht ausgeführt, dass der Binnenverkehr etwas vergessen ging. Die Eidgenossenschaft hat mit der Totalrevision des GÜTG und der Neuorganisation der Bahninfrastruktur OBI und vor allem dem AS 2035 die Weichen richtig gestellt. Allein, die Folgen sind heute im Alltag noch nicht spürbar, da insbesondere die Verbesserungen auf infrastruktureller Seite erst ab 2035 greifen werden. Also praktisch zeitgleich mit der Digitalisierung des Schienengüterverkehrs.

Eine vorübergehende Subventionierung des Schienengüterverkehrs, wie wir sie im Transitverkehr über Jahre hatten und nun gezielt und wohl dosiert dem Ende zuführen, ist daher auch im Binnenverkehr diskutabel. Allerdings müssen auch hier Diskriminierungsfreiheit und Wettbewerb sichergestellt werden. Eine Weiterführung der Gleichung Schienengüterverkehr in der Fläche = SBB Cargo ist unter dieser Prämisse nicht denkbar. Wir müssen die mit der Subventionierung gewonnene Zeit weise nutzen und einen neuen Systemintegrator, der auf diskriminierungsfreier, wettbewerbsorientierter Basis mit allen Güterbahnen zusammenarbeitet, schaffen.

In Zusammenarbeit mit: