

Medienmitteilung vom 15. Mai 2023

Forum Güterverkehr: Multimodalität und Zukunft der (Bahn)Logistik

Das Forum Güterverkehr, welches am 20. April 2023 stattfand, befasste sich mit der Zukunft der Logistik, der Multimodalität und insbesondere den nötigen Schritten zur Modernisierung des Schweizer Gütertransports in einer digitalen und dynamischen Welt. Hochkarätige Referenten informierten das Publikum über die neuesten Forschungsergebnisse, Entwicklungen und Herausforderungen in der Praxis sowie neue gesetzliche Rahmenbedingungen.

Die drei Einführungsvoten der Vertreter der Wirtschaft, Sara Udavri (IKEA Supply AG), Titus Bütler (Die Schweizerische Post) und Rainer Deutschmann (Migros-Genossenschafts-Bund) zeigten mit aller Deutlichkeit das Engagement der Wirtschaft zur nachhaltigen Gestaltung ihrer Logistik auf. Ein Hebel dazu ist die Verlagerung der Verkehre in multimodale Logistikketten, bei denen auch energie- und raumeffiziente Verkehrsträger wie Schifffahrt und Schiene eine tragende Rolle spielen sollen. Dies ist in einer dynamischen Welt mit traditionell wenig flexiblen Partnern und beschränkten Infrastrukturkapazitäten schwierig und birgt erhebliche Versorgungsrisiken. Aufgrund der Erkenntnisse der Forschung, vorgestellt von Dr. Matthias Prandstetter (AIT Austrian Institute of Technology) für die Vorhaltung und Nutzung von Daten und künstlicher Intelligenz zeichnen sich jedoch Lösungen ab, um vermehrt dynamische und widerstandsfähige Transportketten organisieren zu können. Die Datenaustauschstrukturen, die dazu nötig sind, sind am Beispiel der von Christoph Büchner (DX International) vorgestellten DX I-Drehscheibe mit staatlicher Unterstützung Deutschlands im Bereich KV bereits aktiv oder aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlage in der Schweiz, vorgestellt von Monika Zosso (Bundesamt für Verkehr BAV) im Entstehen begriffen. Wie die Schweiz das System Schienengüterverkehr in die multimodale Logistik integrieren und in die digitale Welt von morgen überführen will, umriss Dr. Peter Füglistaler (Bundesamt für Verkehr BAV).

In Europa ist eine negative Entwicklung trotz der EWG-Richtlinie 91/440 festzustellen: Sinkender Modalsplit und hohe Subventionen für Staatsbahnen, wenig Kundenorientierung und Innovation, da vielerorts in Europa die Wettbewerber im Schienengüterverkehr noch eine untergeordnete Rolle spielen. Eine grundlegende Umgestaltung des Systems Bahn ist daher unumgänglich, um aus der Subventionsfalle herauszufinden. Dabei ist das System zukunftsfähig und risikooptimiert zu gestalten durch die Umsetzung der Automatisierung und Digitalisierung mittels der DAK als ersten alternativlosen Schritt. Darauf muss jedoch die Weiterentwicklung des Systems insbesondere im Wagenladungsverkehr folgen, um das Ausfallrisiko für die Kunden und die Eigner der Staatsbahnen betrieblich und finanziell zu reduzieren und Kundenorientierung und Innovation zu fördern. Eine mögliche Lösung ist eine Aufteilung des Systems in eine Netzwerkanbieterin mehrerer Akteure mit Systemintegrator und einer neutralen Last Mile Anbieterin ausserhalb des Transportmarkts (siehe Blogartikel [«Letzte Meile ausgliedern und diskriminierungsfrei gestalten»](#)).

Weiterführende Informationen und Bilder zur Veranstaltung finden Sie unter <https://cargorail.ch/forum-gueterverkehr/>.

Rückblick auf das Forum Güterverkehr: Die wichtigsten Punkte im Detail

MULTIMODALITÄT – MODERNISIERUNG DES SCHWEIZER GÜTERTRANSPORTS

Vor dem Hintergrund der aktuellen Debatte zur Ausfinanzierung des Schienengüterverkehrs durch den Bund setzte sich das Forum Güterverkehr mit den Herausforderungen der Multimodalität in der Logistik auseinander.

Begrüssung

In seiner Begrüssung zeigte Frank Furrer den roten Faden der Foren des VAP von Sicherheit im Spannungsfeld von Kosten und Qualität und neuen Zusammenarbeitsformen im Wagenladungsverkehr im Jahr 2019, über die Politik im grünen Rausch und den tatsächlichen Innovationspotentialen der Automatisierung und Digitalisierung im Jahr 2022 hin zum aktuellen Forum, das sich mit der Zukunft der Logistik und der Multimodalität befasst, auf. Die fundamentale Erneuerung des Systems Bahn und das harmonische und schlagkräftige Zusammenspiel aller Verkehrsträger sind nötig, um die verfügbaren Kapazitäten der verschiedenen Infrastrukturen optimal zu nutzen, eine sichere Versorgung der Schweiz zu gewährleisten und auch der Bahn einen Platz in der Logistik zu schaffen. All dies im Interesse des Lebensraums und Wirtschaftsstandorts Schweiz. Seit der EU-Richtlinie 91/440 also weit über dreissig Jahren versuchen die Staaten in Europa, ihre eigenen Bahnunternehmen zum Erfolg zu führen. Trotz grosser Förderprogramm im UKV ist ein sinkender Anteil des Schienengüterverkehrs am modal-split festzustellen und sind rasant steigende Subventionen an die Staatsbahnen nötig. Die Modernisierung und fundamentale Umgestaltung des Systems ist ohne Alternative. Sie wird die Staaten erneut sehr viel Geld kosten und der Branche viel abverlangen. Wie sie aussehen könnte, soll heute gemeinsam diskutiert werden.

Multimodalität – Zur Revision des Gütertransportgesetzes

Dr. Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, präsentierte die Vorlage des Bundesrats zur Revision des Gütertransportgesetzes. Dieses fokussiert recht stark auf Massnahmen zur Stärkung der Multimodalität, da es praktisch keine monomodalen Verkehre auf der Schiene gäbe, Eine Neudefinition der Umschlagsplattformen, die insbesondere als City Hubs mehr Multimodalität und Bündelung ermöglichen sollen, und ihre finanzielle und raumplanerische Förderung sind eine wesentliche Verbesserung der Rahmenbedingungen. Mit einem Umschlagsbonus sollen Anreize an die Verloader erfolgen, vermehrt verschiedene Verkehrsträger in ihren Logistikketten zu vereinen. Die Digitale Automatische Kuppelung DAK ist für den Direktor des Bundesamts für Verkehr Schlüsselfaktor zum Erfolg und weniger Zukunft als dringend nötige Realität. Der Staat helfe gerne auf dem Weg zu dieser neuen Realität, die Initiative allerdings müsse aus der Wirtschaft kommen.

Multimodalität – Zu den Bedürfnissen der Wirtschaft - IKEA

Sara Udvari, Category Manager Logistics bei IKEA Supply AG, betont die Bedeutung der Nachhaltigkeit in der Lieferkette des Unternehmens. Die Vision, einen besseren Alltag für Menschen zu schaffen, beinhaltet die Verantwortung für die Umwelt. Da die Produkte von IKEA oft eine lange Reise durch die Lieferkette machen, ist es wichtig, nachhaltige Lösungen zu finden. Um bis 2030 klimapositiv zu sein, konzentriert sich IKEA auf die Reduktion von Treibhausgasen, die Verbesserung der Energieeffizienz und die Unterstützung der Lieferanten. Im Transportbereich soll der Treibhausgasausstoss um 70% reduziert werden, während in der Lagerung eine Reduktion von 80% des CO₂-Ausstosses angestrebt wird. Um diese Ziele zu erreichen, setzt IKEA auf drei Schwerpunkte: die Effizienzsteigerung, die Ersetzung fossiler Brennstoffe durch intermodale Lösungen und die Elektrifizierung, sowie ein Umdenken in der Art und Weise der Produktlieferung. IKEA setzt bereits auf den kombinierten Verkehr und ist derzeit bei 46% intermodaler Lösungen weltweit. Eine faktenbasierte CO₂-Kalkulation ist ein wichtiger

Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie von IKEA. Durch voreingestellte Kalkulationen erhält man nur Durchschnittswerte, weshalb faktenbasierte Tools eingesetzt werden sollten, um eine realistische Berechnung des CO₂-Fussabdrucks zu erhalten. IKEA ist bestrebt, die Multimodalität weiter auszubauen, um noch nachhaltigere Lösungen zu finden. Voraussetzung dafür sind dynamische Transportketten und ein entsprechender organisierter ständiger Datenaustausch. Dabei ist die Zusammenarbeit mit Partnern, die dieselben Werte teilen, zentral.

Multimodalität – Zu den Bedürfnissen der Wirtschaft - Migros

Rainer Deutschmann, Leiter Direktion Sicherheit & Verkehr, setzt sich bei der Migros für eine nachhaltige Supply Chain ein. Dabei liegt der Fokus auf einer multimodalen Güterlogistik, die verschiedene Transportmittel wie Bahn, LKW, autonomes Fahren und Cargo Sous Terrain (CST) kombiniert. Zusammen mit economiesuisse, VAP, Astag und IG DH wird erarbeitet, welche Rolle die verschiedenen Verkehrsmittel in der nachhaltigen Güterlogistik spielen sollen. Obwohl Migros grundsätzlich gegen Subventionen ist, wird eine begrenzte Subvention im Bereich Technologietransfer befürwortet, solange diese nicht wettbewerbsverzerrend wirkt und der Nutzen beim Kunden ankommt. Um die Güterlogistik nachhaltiger zu gestalten, wird auf eine Reduktion der gefahrenen Kilometer und eine verstärkte Automatisierung gesetzt. Eine gute Multimodalität erfordert ein komplettes Redesign der Bahn. CST befindet sich in der Realisierungsphase und ist bereits weit fortgeschritten. Das grösste Lager der Schweiz in Ebikon dient zudem als Testgelände für autonomes Fahren. Für LKWs werden noch mehrere Antriebstechniken untersucht, wie zum Beispiel Biogas, Elektro oder H₂. Um das effizienteste Reisemittel mit dem geeigneten Antrieb zu wählen, werden bei der Migros Daten aus GPS-Spuren ausgewertet. Rainer Deutschmanns Engagement zeigt, dass Unternehmen ihrer Verantwortung gegenüber der Umwelt gerecht werden können und müssen. Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern und der Einsatz von neuen Technologien sind zentrale Erfolgsfaktoren.

Multimodalität – Zu den Bedürfnissen der Wirtschaft - Post

Titus Bütler beleuchtete die Multimodalität bei den Transporten der Schweizerischen Post sowie die Bedürfnisse ihrer Kunden, die schnelle, zuverlässige und günstige Lieferungen erwarten. Die Post bemüht sich, diesen Bedürfnissen gerecht zu werden, indem sie häufige und zuverlässige Transporte sicherstellt, konkurrenzfähige Preise anbietet und wichtige Daten zur Verfügung stellt. Täglich gibt es 45 Postzüge deren Pünktlichkeit bei 94,4% liegt. Allerdings ist der LKW von Rampe zu Rampe im Vergleich zum Zug etwa 25-40% schneller, selbst wenn der LKW noch die Waren aufpflücken muss. Dies führte zu einem Rückgang des Bahnanteils. Trotzdem setzt die Post weiterhin auf die Schiene und bemüht sich daher um Infrastruktur zur Beschleunigung der Schienentransporte, wie Briefzentren mit Rampengeleisen und eigene Bahnterminals (kV) in den drei grossen Paketzentren. Da die Post einen Grundversorgungsauftrag zu erfüllen hat, muss die Beschleunigung der Schienentransporte auch in den Rahmenbedingungen unterstützt werden. Ansätze dafür sind qualifizierte Expresstrassen, Priorisierung von zeitkritischem Güterverkehr neben Personenzügen (Stichworte prioritäre Abfahrt des schnellen Güterzugs vor der S-Bahn am Knoten), Beschleunigung von Rangierarbeiten inkl. Bremsproben und die Verwendung von fixen Bi-modalen Antriebskompositionen.

Modernisierung des Güterverkehrs in der Schweiz und Europa durch Multimodalität

Jürgen Maier hat anhand von Informationen der Dachorganisation UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS Fakten zur Modernisierung des Güterverkehrs in der Schweiz und Europa durch Multimodalität zusammengefasst. Umfragen zeigen, dass eine multimodale Logistik gefragt ist und die Schiene in der Politik als Rückgrat des multimodalen Güterverkehrs betrachtet wird. Damit die Bahn diese Chance in die Realität umsetzen kann, ist allerdings ein europaweiter Systemwechsel notwendig. Vor allem im WLV sind die Prozesse und die Organisation seit 100 Jahre unverändert. Eine

ganzheitliche Betrachtung ist erforderlich, die Häfen, modulare Systeme, digitale Plattformen, intelligente Infrastruktur, digitale Vernetzung im Zugverband, konsequente Raumplanung und Integration in die City-Logistik einschliesst. Die Zukunft ist digital, und das technologische innovative Projekt "Digital Automatic Coupler (DAC)", das derzeit von Wagenhaltern und Güterbahnen getestet wird, ist wegweisend. Dabei kann das "C" in DAC auch für "connected" stehen. Automatisierte und vernetzte Systeme sind für eine florierende Wirtschaft und Gesellschaft in Zukunft notwendig. Jürgen Maier betont, dass die Zusammenarbeit auf politischer, strategischer, betrieblicher und technischer Ebene wichtig ist, um die Ziele zu erreichen.

Podiumsdiskussion

In der anschliessenden Podiumsdiskussion war man sich einig, dass für ein Bestehen des WLV seine umfassende Neugestaltung notwendig ist, wie es auch in den Vernehmlassungsantworten zur Weiterentwicklung des Güterverkehrs deutlich wurde. Nebenbei wurde erwähnt, dass diese politische Debatte vom VAP-Präsidenten Josef Dittli mit seiner Motion angestossen wurde und der VAP viel dazu beigetragen hat, dass die Branche bei diesem Thema geschlossen auftritt. Interessant war der Aspekt einer Gesamtvision, die die Themen Energie- und Ernährungspolitik einschliesst. Im Güterverkehr in der Fläche gibt es kein Verlagerungsziel, es herrscht freie Verkehrsträgerwahl. Umso wichtiger ist es, dass der Schienenverkehr attraktiver gemacht wird, um eine wettbewerbsfähige Alternative und Ergänzung zum Strassentransport zu entwickeln, denn die Strasse könnte den Wegfall des gesamten WLV nicht auffangen. Die DAK bietet einen ersten Schritt zur Effizienzsteigerung und bietet somit eine unumgängliche Voraussetzung für die fundamentale Umgestaltung des WLV.

Es gab auch eine Debatte darüber, ob Transport immer schneller sein muss und wie man den Wettbewerbsvorteil des schnellen Transports mit einer nachhaltigen Logistik und einer abgestimmten Lieferkette vereinbaren kann. Die Teilnehmer waren sich einig, dass alle beteiligten Akteure an einem vernetzten Redesign mitwirken müssen, um eine zukunftsfähige Lösung zu finden. Die Diskussion endete mit dem Fazit, dass die Priorisierung, die Reduktion der Prozessineffizienz und die digitale Vernetzung der Schlüssel zur pünktlichen, günstigen und schnellen Lieferung sind.

ZUKUNFT DER (BAHN-)LOGISTIK

Der Bund plant mit dem Bundesgesetz über die Mobilitätsinfrastruktur des Bundes eine öffentliche Datenplattform zu schaffen, um multimodale Lösungen zu vereinfachen und alle beteiligten Akteure zu vernetzen. Am Nachmittag beleuchteten die Referentinnen und Referenten von Bund, Wissenschaft und Wirtschaft in ihren Vorträgen, wie der Bund das Thema angeht und welche Anforderungen die verladende Wirtschaft an die Multimodalität hat.

Zukunft der Logistik

Die Präsentation von Dr. Matthias Prandtstetter beschäftigte sich mit der Zukunft der Logistik und der Notwendigkeit zu handeln, um Klimaneutralität zu erreichen. Es wurde betont, dass allein die Umstellung auf E-Lkw nicht ausreicht und alternative Logistikkösungen genutzt werden müssen. Die Bahn soll als echte Alternative zur Strasse etabliert werden, da sie energetisch effizienter ist und eine starke Bündelung ermöglicht. Synchromodale Transporte wurden als das Konzept der Zukunft vorgestellt, bei dem Schiffe und Bahnen die Grundversorgung bilden und Lkws als Zubringer und Back-Up-Lösung dienen. Transportentscheidungen werden in Echtzeit und vom System getroffen, ähnlich wie im digitalen Internet, was als Physical Internet bezeichnet wird. Die Bedeutung für die Bahn liegt in der Digitalisierung, der Verlässlichkeit und Flexibilität sowie in der Gleichwertigkeit von Güterverkehr und Personenverkehr.

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes

Monika Zosso hält die Co-Leitung der Sektion Direktionsgeschäfte sowie die Projektleitung «Daten für ein effizientes Mobilitätssystem» beim Bundesamt für Verkehr inne. In ihrer Präsentation stellte sie das Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) vor. Mobilitätsdaten sollen als systemrelevante Infrastruktur betrachtet werden, um das Mobilitätssystem effizienter zu gestalten, individuelle Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, Infrastrukturen effizienter zu betreiben und Innovationen zu fördern. Das MODIG soll allen Akteuren im Mobilitätsökosystem innovative Lösungen erleichtern und die Geodateninfrastruktur für Mobilität ermöglichen. Die Nationale Datenvernetzungs-Infrastruktur Mobilität (NADIM) unterstützt den Betrieb und die Weiterentwicklung von MODI und bietet technische Unterstützung, Standardisierung, fachlichen Support, Konsolidierung und Integration von Daten. Diese Lösung bietet der Staat, ohne dass ein kommerzieller Nutzen angestrebt ist. Mögliche Anwendungsfälle im Bereich Logistik sind die Transport- und Routenplanung für alle Verkehrsträger, wobei eine Applikation dafür von der Wirtschaft gestellt werden sollte. Der Austausch mit der Güterbranche ist dafür notwendig und erwünscht.

KV4.0 – Digitale Datendrehscheibe des Kombinierten Verkehrs

Christoph Büchner, Co-Direktor bei DX Intermodal in Frankfurt freut sich, eine Innovation aus Deutschland zeigen zu dürfen, schaut doch die EU normalerweise eher neidisch auf Schweiz. Seine Präsentation zum Thema KV4.0 beschäftigte sich mit dem Ziel des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr BMVD, eine gemeinsame Datendrehscheibe für den Austausch von Daten innerhalb der intermodalen Lieferkette zu schaffen. Die KV4.0 Datendrehscheibe soll eine durchgehende Informationskette und Transparenz ermöglichen, so dass die Daten von allen gleich verstanden werden, und digitale Insellösungen vermeiden. Die Datendrehscheibe unterstützt verschiedene Meldungstypen und wird von DX Intermodal GmbH vermarktet, ist mit Projektpartnern international aufgestellt. Aktuell sind schon 16 Akteure an die Plattform angebunden und am Testen. Es handelt sich um eine Datendrehscheibe, keine Plattform, DXI hat dabei keinen Zugriff auf die Daten. Das KV4.0-Projekt ist ein vielversprechender Schritt in Richtung der Digitalisierung intermodaler Lieferketten und kann dazu beitragen, die Wettbewerbsnachteile des Kombinierten Verkehrs gegenüber dem Strassengüterverkehr zu reduzieren.

Neue Innovationsansätze aus der Praxis – fiel leider aus. Jens Engelmann machte einen spontanen Input über optimierte Transportmöglichkeiten mit Künstlicher Intelligenz.

Podiumsdiskussion

In der abschliessenden Podiumsdiskussion wurden die Themen vom Nachmittag vertieft, insbesondere die Bedeutung von Plandaten und Echtzeitdaten in Zukunft sowie das Konzept des physischen Internets. Hierbei suchen sich Waren selbstständig ihren Weg durch ein intermodales Verkehrsnetz, was Leerfahrten reduziert und eine bessere Auslastung der Kapazitäten ermöglicht. Die Standardisierung auf EU-weiter Ebene wurde ebenfalls diskutiert, um die Harmonisierung der Sprache bei Datenplattformen zu erreichen und eine Netzoptimierung mit KI zu ermöglichen. Ein Teilnehmer betonte, dass KI nicht intelligent ist, sondern dass der Algorithmus die richtigen Daten und Definitionen haben muss, um gute Ergebnisse zu erzielen. Ein wichtiger Aspekt war auch die Datensicherheit, wobei die Datenhoheit bei den vorgestellten Modellen immer beim Absender der Daten bleibt. Die Möglichkeiten, die sich mit der Digitalisierung, dem richtigen Umgang der Daten und der künstlichen Intelligenz ergeben, sind auch für die Transportlogistik sehr gross.

Zusammenfassung des Forums und Verabschiedung

Dr. Frank Furrer fasste am Ende des Forums die Erkenntnisse des Tages zusammen. Die Kunden haben gezeigt, dass die Bahn keine Folklore, sondern ein mögliches Instrument ist, um umwelt- und versorgungspolitische Ziele zu erreichen. Das Selbstverständnis der Mitglieder des VAP ist, die Verlagerung der Industrie auf die Bahn zu fördern. Der VAP setzt sich in der Politik für bessere Rahmenbedingungen und in der Fachberatung für seine Mitglieder für eine Vereinfachung des oft unnötig kompliziert geregelten Eisenbahnwesens ein. Eine dynamischere Welt fordert anpassbare Transportketten und redundante Ansätze, um den Bedürfnissen gerecht zu werden. Dafür benötigt der Schienengüterverkehr, der in den letzten 100 Jahren unverändert geblieben ist, ein fundamentales Redesign. Wir brauchen eine Vernetzung aller Verkehrsträger, einschliesslich des Untergrunds und über die Grenzen hinweg. Für die Zukunft benötigt die Transportlogistik ein Mobilitätsökosystem, das den Datenaustausch und die Vernetzung ermöglicht. Die Herausforderung dabei sind harmonisierte Schnittstellen. Vor zwei Jahren hatte der VAP ein Finanzierungsgesuch für die Datenplattform SGV eingereicht, das abgelehnt wurde, mit Hinweis auf [MODIG](#). Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass das Projekt für den Personenverkehr entwickelt wurde und zum Beispiel noch keine LKW auf MODIG vorgesehen sind. Der VAP will Güter auf die Bahn bringen. Dazu muss die Bahn eine gute Performance erreichen, die alle Anbieter, Kunden und Politiker zufriedenstellt, in Kooperation und Wettbewerb, die die Kapazitäten gezielt nutzen. Dabei ist sinnvoll, im Kleinen anzufangen, aber gross zu denken.

Wir blicken auf ein erfolgreiches Forum Güterverkehr zurück, wo auch das Treffen und Austauschen nicht zu kurz kam.

Über den VAP Verband der verladenden Wirtschaft:

Der VAP fördert seit 1912 den Schienengüterverkehr. Mit einer aktiven Verkehrspolitik setzt er sich dafür ein, die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen, die Schieneninfrastruktur und die Logistikstandorte so zu optimieren, dass die Schiene als Teil der multimodalen Logistikwelt auch in Zukunft eine lohnende Verbindung bleibt. Im Interesse der Umwelt sowie des Lebens- und Wirtschaftsraums Schweiz.

Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Diese betreiben 850 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 45'000 private Güterwagen. Mit seiner praxisorientierten Verbands- und Beratungstätigkeit hilft der VAP den Verladern und der Logistikbranche zudem, den Aufwand für den Gütertransport auf der Schiene zu minimieren.

Kontakt

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP
Tel. 079 544 58 78
furrer@cargorail.ch