



cargorail.ch

# JAHRESRÜCKBLICK

# 2023

## Vorwort

### WENN ZWEI DAS GLEICHE TUN, IST DAS NOCH LANGE NICHT DASSELBE

Liebe Leserin, lieber Leser

Das Bahnjahr 2023 war geprägt vom Güterbahnunfall am 10. August 2023 im Gotthardbasistunnel. Zum Glück im Unglück haben alle Beteiligten ihre Bemühungen schnell und unkompliziert koordiniert, sodass die Versorgung der Schweiz ohne Unterbruch sichergestellt war. Der Ausnahmesituation ebenfalls zugutekam die Tatsache, dass die Haftung schweiz- und europaweit klar und eindeutig geregelt ist. Das alles hat dazu beigetragen, dass die Schadenbehebung rasch beginnen konnte.

Nur die Presse wollte den Bahnakteuren kein professionelles Notfallverhalten zugestehen und beschwor Probleme herauf, wo keine vorlagen. Ausserdem hat der Unfall den Blick auf Ereignisse verstellt, die weitaus wesent-

licher und bahnbrechender sind, ganz ohne die Güterbahntgleisung zu beschönigen. Deshalb haben wir vom VAP das «Dossier Gotthardbasistunnel» ins Leben gerufen und mit diversen Fachbeiträgen Transparenz zur Sachlage geschaffen und wichtige Hintergrundinformationen geliefert.

Eines dieser geschichtsträchtigen Ereignisse im Jahr 2023 war die Rückverstaatlichung von SBB Cargo. Der SBB-Konzern hat seine Tochter wieder vollständig in den Konzern integriert. Damit hat er sämtliche Bemühungen der Branchenakteure, SBB Cargo als eigenwirtschaftliche Einheit zu führen, zunichte gemacht. Diese Entscheidung werten wir umso mehr als Rückschritt, als sie jeglicher Logik einer starken Eigentümerstrategie spottet. Die SBB-Füh-

rung greift auf ein Rezept zurück, das sich wiederholt nicht bewährt hat: Sie bittet den Steuerzahler zur Kasse und setzt das Vorhaben so elegant um, dass keine staatliche Schuldenbremse greift. Denn ohne die Schweizer Steuerzahler wären die SBB eine zweite Credit Suisse. Was in jenem Fall in der Presse über die Leistung des Managements zu lesen war, ist allgemein bekannt. Mit dem Unterschied, dass bei den SBB alle grosszügig wegschauen. Ganz nach dem Motto: «Wenn zwei das Gleiche tun, ist das noch lange nicht dasselbe.»

Im Berichtsjahr 2023 haben wir uns für diverse Dossiers engagiert und richtungsweisende Schwerpunkte gesetzt. Als gelungenes Beispiel sei an dieser Stelle die digitale automatische Kupplung

(DAK) aufgeführt. Entgegen den Bestrebungen von SBB Cargo wird die DAK heute als digitale Innovation für den Schienengüterverkehr wahrgenommen, nicht nur als rein technische Massnahme. Und: Die DAK ist heute ein paneuropäisches Projekt, Schweiz inklusive.

Wo wir vom VAP in der Verkehrspolitik der Schweiz und von Europa sonst noch mit- und eingewirkt haben, lesen Sie im vorliegenden Jahresrückblick 2023. Im Namen des VAP-Teams wünsche ich Ihnen eine weitsichtige Lektüre – und natürlich weiterhin gute Geschäfte.

**Dr. Frank Furrer**  
Generalsekretär

## Unfall im Gotthard Basistunnel

# NOTFALLKONZEPTE GREIFEN – RÜCKVERLAGERUNG VERMEIDEN

Am 10. August 2023 ist ein Güterzug im Gotthardbasistunnel entgleist. Dank optimaler Notfallkonzepte wurde auf den Unfall schnell und professionell reagiert: Die Güterversorgung war und ist sichergestellt, Güter- und Personenzüge rollen wieder – wenn auch eingeschränkt.

«Dank optimaler Notfallkonzepte wurde auf den Unfall schnell und professionell reagiert.»

### Haftung

Europäische und Schweizer Güterbahnen und Wagenhalter haften seit 2006, als der AVV ins Leben gerufen wurde. Güterbahnen müssen grundsätzlich unabhängig von einem eigenen Verschulden für den Schaden bei Unfällen mit Güterzügen auf dem Schweizer Schienennetz aufkommen (Gefährdungshaftung). Wurde der Schaden durch Mängel an einem fremden Güterwagen verursacht, geht man vertraglich vom Verschulden des betroffenen Wagenhalters aus. Die betroffene Güterbahn kann auf den Wagenhalter Regress nehmen. Dieser kann sich von der Haftung gegenüber der Güterbahn nur befreien, wenn er fehlendes Verschulden nachweisen kann (Umkehr der Beweislast). Mit seinem Bericht vom 21. Juni 2023 leistet der Bundesrat dem Postulat 20.4259 «Gesamtschau zur Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene» Folge. Der Bundesrat sieht keinen zwingenden Bedarf für eine Regulierung in diesem Zusammenhang, vertieft bestimmte Varianten auf Wunsch des Parlaments aber trotzdem. Als Verband der verladenden Wirtschaft sind wir der Ansicht, dass die Verantwortlichkeiten und Kontrollen völkerrechtlich und international vertraglich bereits klar geregelt sind.

### Rückverlagerung vermeiden

Mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023 haben die SBB die Kapazitäten des nachhaltigen Güterbahnverkehrs zugunsten des Freizeitverkehrs am Wochenende massiv eingeschränkt. Das kann zu einer Rückverlagerung von bis zu 15% der Bahngüter auf die Strasse führen, was der

Schweizer Verkehrsverlagerungspolitik auf der Transitachse widerspricht. Für die Branchenvertreter der verladenden Wirtschaft ist die Trassenneukonzeption der SBB umso abwegiger als sehr wohl eine vernünftige Alternative für den Personenverkehr besteht: Freizeitreisende sollten aus ökologischer Perspektive an Wochenenden die Bergstrecke nutzen und den Gotthardbasistunnel den Güterzügen überlassen, denn diese verbrauchen wegen ihrer schweren Last sehr viel mehr Strom über die Bergstrecke als Personenzüge. Die Verloader sind an sieben Tagen die Woche auf eine zuverlässige Transportinfrastruktur für die Güterversorgung der Schweiz angewiesen.

### NEAT schrittweise zweckentfremdet

Der Gotthardbasistunnel ist Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Sie wurde für den Güterverkehr konzipiert. Das gemeinsame Ziel der Europäischen Union und der Schweiz mit der NEAT war und ist es, den Güterverkehr auf der Schiene zu fördern. Das Projekt wurde für 23 Mrd. CHF realisiert und zu 55% von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) finanziert. Mit der Einschränkung der dringend benötigten Trassen für den Güterverkehr wird die NEAT erneut zweckentfremdet.

### Verlagerungsziel weiterverfolgen

Wie umfassend die Auswirkungen eines derartigen Ereignisses auf das gesamte Verkehrssystem und wie hoch der Schaden sein kann, steht ausser Frage. Des-



DOSSIER  
GOTTHARDBASISTUNNEL

halb pflegen wir in der Branchen-Arbeitsgruppe «IG Sicherheit», mit unserem jährlichen ECM-Erfahrungsaustausch und gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine enge Kooperation mit allen relevanten Akteuren des Schienengüterverkehrs, um den Stand der Technik laufend weiterzuentwickeln und das schon sehr hohe Sicherheitsniveau weiter zu optimieren.

Alle Artikel zum Unfall im Gotthard Basistunnel unter:

[www.cargorail.ch/tag/gotthardbasistunnel](http://www.cargorail.ch/tag/gotthardbasistunnel)



## Schweizer Güterverkehr

# WEITERENTWICKLUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN

Der Bundesrat hat im Januar 2024 die Botschaft zu den zukünftigen Rahmenbedingungen des Schweizer Güterverkehrs an das Parlament überwiesen, wobei er dabei die Variante 1 weiterverfolgt. Branchen- und Interessensvertreter befürworteten mehrheitlich die Variante 1, die die Weiterführung des Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) beabsichtigt. Hintergrund sind die Versorgungssicherheit, Sicher-

stellung von multimodalen Transportketten und schlanke Logistikprozesse. Mit Variante 1 will der Bundesrat den Schienengüterverkehr mit der automatischen digitalen Kupplung (DAK) digitalisieren. Damit positioniert er den Verkehrsträger Schiene als Teil der multimodalen Logistik. Flankierend sieht er raumplanerische Massnahmen, Investitionshilfen und Umschlags- und Verladeanreize

vor, die Zusatzkosten des Systembruchs zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern abfedern. Bis die Digitalisierung umgesetzt ist, will der Bundesrat die ungedeckten Kosten des Systemverkehrs abgelteten.

Eine Mehrheit befürwortet die Modernisierung des Schienengüterverkehrs mithilfe der DAK. Sie bejaht die Finanzierung durch den Bund in Form einer befristeten Anschubfinanzierung bis zur erfolgreichen Implementierung der DAK. Zur Digitalisierung zählt die Mehrheit der Antworten

«Ein mehrfach angesprochenes Bedürfnis ist die konsequente Ausrichtung der Gesamtkonzeption auf die Verbesserung des Kundennutzens.»

auch die Verknüpfung von frei zugänglichen Datenplattformen und die entsprechend vereinfachte Kooperation unter Marktakteuren.

Insgesamt wird eine diskriminierungsfreie Förderung erwartet, die sich auf verschiedene Verkehrsarten und Verkehrsträger ausdehnt. Ein freier Wettbewerb soll eta-

bliert werden.

Die SBB Cargo als Monopolistin im EWLV wird mehrheitlich nicht unterstützt. Es sind Anpassungen zur Verhinderung der Wettbewerbsverzerrung vorgeschlagen, zum Beispiel mit einer organisatorischen und finanziellen Trennung von EWLV und Ganzzug und Kooperationen unter Marktakteuren.

Ein mehrfach angesprochenes Bedürfnis ist die konsequente Ausrichtung der Gesamtkonzeption auf die Verbesserung des Kundennutzens. Dazu gehören unter anderem ausreichende und richtig zugeleitete Infrastrukturkapazitäten und ein geeignetes Marktsystem, das Innovation und attraktive Angebote fördert. Bei den Trassenpreisen wird eine Senkung – zum Beispiel auf europäisches Niveau – erwartet.

Aus den zahlreichen Antworten wird eines ersichtlich: Der Handlungsbedarf im Schienengüterverkehr ist viel grösser als vom Bundesrat aufgezeigt. Die beiden Lösungsvarianten geben lediglich eine Wahl aus zwei kleineren Übeln anstatt einer umfassenden Lösung her. Um eine faktenbasierte Diskussion gerade im Hinblick auf Finanzierungsalternativen zu führen, erwarten die antwortenden Parteien und Organisationen klare Fakten zur aktuellen finanziellen Situation von SBB Cargo und deren Entwicklung.

Folgen Sie uns auf LinkedIn, um auf dem neusten Stand zu bleiben.

<https://www.linkedin.com/company/vap-verband-der-verladenden-wirtschaft>



## Wettbewerb zwischen Privatbahnen und Bahnen der öffentlichen Hand

# SBB CARGO WIEDER 100% TOCHTERGESELLSCHAFT VON SBB – ABSAGE AN EINE MARKTORIENTIERUNG?

Die SBB trennen sich von den Minderheitsaktionären ihrer Güterbahntochter SBB Cargo. Diese verliert sowohl ihre Logistikerfahrung im Aktionariat und im Verwaltungsrat als auch das externe Verwaltungsratspräsidium als Symbol unternehmerischer Freiheit. Die Gründe für diese Schritte werden nicht erläutert und das Vorgehen des Verwaltungsrates der SBB widerspricht der Logik einer starken Eignerstrategie.

### Eignerstrategie und Corporate-Governance-Leitsätze als Steuerungsinstrument

Der Bundesrat hat am 15. September 2023 das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) beauftragt, bis im dritten Quartal 2024 eine Ergänzung der Corporate Governance-Leitsätze vorzulegen. Die zunehmende Kritik der Privatwirtschaft am Verhalten der Bundesunternehmen, die auf der Basis eines oft sehr generell gehaltenen Verfassungsauftrags ihr ursprüngliches Kerngeschäft immer weiter ausdehnen und sogar private Unterneh-

men aufzukaufen, fand im Parlament Gehör. Mit dem WBF-Bericht will der Bundesrat den fairen Wettbewerb zwischen Staatsbetrieben und privatwirtschaftlichen Unternehmen stärken.

### SBB soll Verantwortung statt 3-Milliarden-Finanzpaket übernehmen

Die ebenfalls am 15. September 2023 vom Bundesrat erarbeitete Gesetzesvorlage «Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen SBBG – nachhaltige Finanzierung der SBB» entspricht einem eklatanten Eingriff in den freien Wettbewerb. Demnach sollen die SBB einen Kapitalzuschuss von 1,25 Milliarden Franken erhalten, ohne dass die genaue Verwendung dieser Mittel definiert wird. Eine Trassenpreissenkung im Fernverkehr in Höhe von 1,7 Milliarden Franken entlastet den Fernverkehr finanziell zusätzlich. Dieser Zustupf soll finanztechnisch durch Gutschrift der vollen Erträge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA (Bundesanteil) in den Bahninfrastrukturfonds sichergestellt werden. Von diesem

Kapitalzuschuss profitiert auch Tochter SBB Cargo, die überdies umfassende Finanzunterstützung im Nachgang der Covid-Pandemie bezog. Sie steht kurz vor dem Abschluss einer Leistungsvereinbarung zur Abgeltung ihres Netzwerkverkehrs, den sie offenbar nicht eigenwirtschaftlich abwickeln kann. Die privatwirtschaftlichen Akteure hingegen erhielten weder Covid-Mittel, noch verfügen sie über umfangreiche, nicht betriebsnotwendige Ressourcen und Beteiligungen.

Die Wirtschaft lehnt die Finanzspritze von 3 Mrd. Schweizer Franken an die SBB sowie die Zweckentfremdung der LSVA zugunsten des Fernverkehrs ab und fordert stattdessen unternehmerische Verantwortung in Form von Kosteneinsparungen, Preiserhöhungen oder dem Verkauf von nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften. Der Nationalrat hat die Vorlage im Dezember weitgehend gutgeheissen. Er lehnt hingegen den Systemwechsel bei der Darlehensgewährung und die Limitierung der Tresoreriedarlehen ab. Die SBB kann somit weiterhin ausserhalb der Schuldenbremse Darlehen beim Bund beziehen.

#### Subventionierte erste/letzte Meile verselbstständigen

Wir wollen und müssen den Systemverkehr zukunftsfähiger gestalten. Dazu braucht es eine Neukonzeption sämtlicher Prozesse, Anreizinstrumente, Marktmechanismen und Schnittstellen innerhalb der multimodalen Güterlogistik. Ziel muss ein eigen- und marktwirtschaftliches System sein, das keine Güterbahnen diskriminiert und den Verladern zuverlässig zur Verfügung steht. Bis diese Neukonzeption umgesetzt ist, stimmen wir befristeten Finanzhilfen für maximal zwei Jahre an den Netzwerkverkehr von SBB Cargo zu. Diese Finanzhilfen basieren auf erfolgsabhängigen, wettbewerbsneutralen und diskriminierungsfreien Anreizen – und auf einer Verselbständigung der ersten/letz-

## «Wir wollen und müssen den Systemverkehr zukunftsfähiger gestalten.»

ten Meile in einer rechtlich eigenständigen Gesellschaft der SBB. Nur so bleiben die Versorgungssicherheit der Schweiz und die Zukunftsfähigkeit der Schiene gewährleistet.

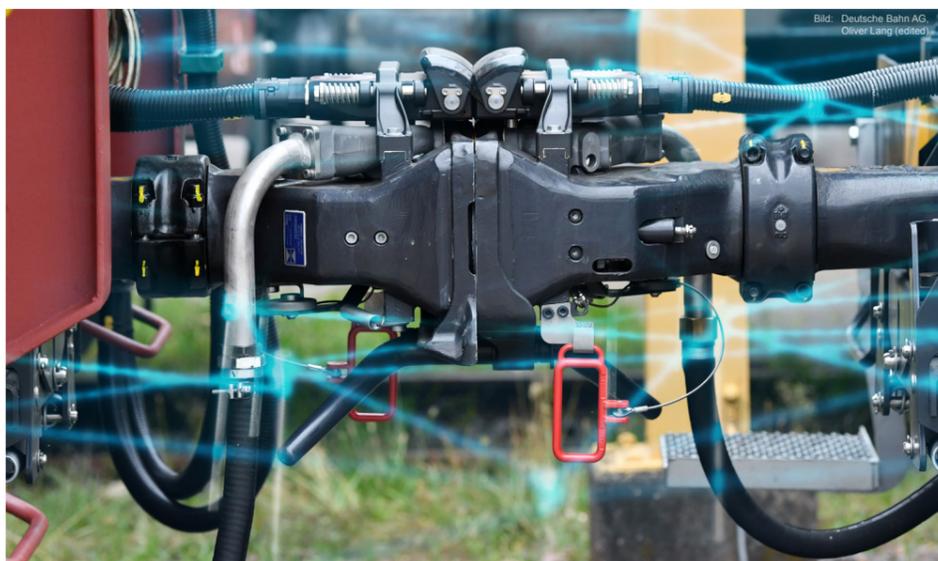
#### Neue Systembetreiberin konsequent beaufsichtigen

In der befristeten Phase öffentlicher Abgeltungen, aber auch danach, soll ein konsequentes Monitoring der Systembetreiberin im Bereich Leistungen, Qualität, Produktivität und Kosten erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Finanzhilfe rasch abgebaut und das Geschäftsmodell von SBB Cargo modernisiert werden. Das verhindert Benachteiligungen und sichert langfristig einen reibungslosen, flächendeckenden Systemverkehr. Ein gezieltes Monitoring der Entwicklung von Mengen und Kundenstruktur soll insbesondere letzteren langfristig garantieren. Ein solches Monitoring bedingt eine Ergänzung von Art. 9a GÜTG.

Die Selbstverständlichkeit des Bundesrates im ungleichen Umgang mit staatlichen und privatwirtschaftlichen Unternehmen ist augenfällig – und bedauerlich. Leider entsteht so kein Wettbewerb im Schienengüterverkehr, der dessen Innovationskraft und Leistungsfähigkeit stärkt. Beides ist unerlässlich, wenn die Marktakteure bestehende Kunden halten und neue gewinnen wollen. Das wiederum wäre nötig, um eine nachhaltige Verkehrsverlagerung zu erreichen und die Schiene in Zukunft in multimodale Versorgungsketten zu integrieren. Und um neue, zukunftsgerichtete Arbeitsplätze zu schaffen.

## Digitalisierung

# INNOVATION IM SCHIENENVERKEHR: DIE DAK ALS WEGBEREITER



Mit vereinten Kräften erarbeiten wir vom VAP mit BAV, VöV, Partnerunternehmen und abgestimmt mit europäischen Institutionen das Projekt zur Digitalisierung und Automatisierung des Schweizer Schienengüterverkehrs. Im Gleichschritt mit Europa und mit einer namhaften A fondsperdu-Finanzierung wird die Migration zur DAK gelingen. Dank Digitalisierung und Automatisierung soll der Schienengüterverkehr danach effizienter, leistungsfähiger und somit konkurrenzfähiger werden und inskünftig eine tragende Rolle in der multimodalen Logistik spielen. Die DAK ist kein technisches Unterfangen, sondern der Beginn einer notwen-

digen Digitalisierung und Integration des Schienengüterverkehrs in eine zukunftsfähige Logistikkette. Mit der DAK kommen neben dem Kupplungsprozess Elemente wie automatische Bremsprobe, automatische Aufnahme der Wagenreihung, Zugintegritätskontrolle oder elektropneumatische Bremse hinzu. Wir vom VAP streben zudem die Lancierung einer Datenplattform und den Austausch von Daten im Sinne eines Ökodatensystems an. Wir sind überzeugt, dass die DAK nur mit dem Austausch von Daten dem Bahnsektor den notwendigen und grossflächigen Mehrwert bringt. Denn Big Data ermöglicht innovative Geschäftsmodelle

dank faktenbasierten Vorhersagen für bessere Geschäftsentscheidungen. Der Staat ist und bleibt der grösste Geldgeber für das Bahnsystem. Er sollte ein Interesse daran haben, die eigene Kasse und damit die Steuerzahler zu entlasten. Die Bereitstellung von gemeinnützigen Daten verbessert die Effizienz. Auch hier bleiben Fragen offen: Sollen die Ökosystempartner verpflichtet werden, Datensätze zu liefern? Das BAV beabsichtigt demnach, den Güterverkehr in der geplanten Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) mitzuberücksichtigen.

## «Die DAK ist der Ausbruch aus der archaischen Produktion in die digitale multimodale Logistik.»

#### Wussten Sie dass...

- ...ohne DAK zukünftig kein Güterverkehrszug – WLV, Ganzzug oder Rola – auf vollausgerüsteten ETCS-Level 3 (European Train Control System)-Strecken fahren kann, da die technischen Voraussetzungen, insbesondere die Zugintegrität, nicht erfüllt werden.
- ...die DAK ein wichtiger Bestandteil für den digitalen Datenaustausch sein wird und sich nachhaltige Logistik, im Sinne der Kunden und des Klimas, nur mit Beteiligung aller Akteure realisieren lässt. Mit der DAK erreichen wir eine Effizienzsteigerung der gesamten «Supply-Chain».
- ...die DAK den traditionellen WLV effizienter ausführen lässt und dazu beitragen wird, diesen spätestens nach Abschluss der Migration eigenwirtschaftlich zu betreiben.

#### Mehr Infos zur Digitalisierung im Schienengüterverkehr:

[www.cargorail.ch/digitalisierung-sgv](http://www.cargorail.ch/digitalisierung-sgv)



## Interoperabilität

# REVISION DES EISENBAHNGESETZES

#### Aufnahme des 4. EU-Eisenbahnpakets ins Landverkehrsabkommen nötig

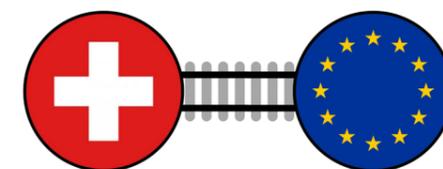
Volle Interoperabilität und eine grundlegende Vereinfachung der Zulassungsverfahren reduzieren die administrativen und betrieblichen Kosten. Das ist für einen sicheren und wettbewerbsfähigen Schienen(güter)verkehr und damit für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung fundamental. Der Preis dafür ist die Aufweichung der Marktabschottung durch die Schweiz.

Die Übergangslösung mit der ERA wird bis Ende 2024 verlängert. Sie ermöglicht gemeinsame Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr. Zum Jahresende konnte dieser Status quo ein weiteres Mal bewahrt werden. Die EU gesteht der Schweiz 2024 erneut auf Jahresfrist begrenzt Zugang zu der ERA-Datenplattform OSS. Das 2019 in Kraft gesetzte 4. Bahnpaket bildet die rechtliche Grundlage. Die ERA ist als europäische Agentur neu für die fachliche Gestaltung einheitlicher Verfahren und Regeln sowie für die Führung europäischer Bewilligungsverfahren verantwortlich. Für die erforderlichen Entwicklungen schuf die EU mit «Europe's Rail» als Teil von «Horizon» neue umfassende Organisationen und stattete sie mit beträchtlichen finanziellen Mitteln aus. Ministerien, Bahnunternehmungen, Verbände und Industrie sind aufgefordert in

## «Voraussetzung für die Revision des EBGs ist eine Einigung beim Rahmenabkommen und bei der Öffnung des Personenverkehrs.»

#### Stabilität als unverzichtbare Basis für die internationale Kooperation

Das Parlament hat der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG) zugestimmt und damit die Grundlage für die Schweiz gelegt. Zu ihrer vollen Wirkung sind jedoch die Aufnahme der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets ins Landverkehrsabkommen und der Beitritt zur Europäischen Eisenbahagentur (ERA) nötig. Beides ist im Kontext der stockenden Verhandlungen zwischen der EU und der Schweiz vorerst nicht absehbar. Die EU setzt dafür eine Einigung im Rahmenabkommen und bei der Öffnung des Personenverkehrs in der Schweiz voraus (Teil des 3. EU-Eisenbahnpakets). Letztere scheiterte bisher am Widerstand einer besitzstandswahrenden Politik.



den zahlreichen Arbeitsgruppen des ERJU bestehend aus dem System- und dem Innovation Pillar aktiv mitzuarbeiten und ihr Fachwissen zur Gestaltung des zukünftigen europäischen Bahnsystems einzubringen. Das Thema «DAK» ist auch ein integraler Bestandteil dieser Organisation. Die Schweiz muss sich jetzt zwischen Isolation und Zusammenarbeit entscheiden.

#### Dokumente zu Verhandlungen mit der EU finden Sie unter:

[www.cargorail.ch/interoperabilitaet](http://www.cargorail.ch/interoperabilitaet)



## Netz

# TRASSENPREISREVISION 2025–2028: PREISERHÖHUNG IST UNBEGRÜNDET

Der Bundesrat plant, den Trassenpreis im Güterverkehr ab 2025 zu erhöhen. Im Detail will er den Basispreis Verschleiss um nahezu 20% anheben; mit der Begründung ungedeckter gewichtsabhängiger Grenzkosten in diesem Bereich. Eine Preiserhöhung ist angesichts der Verkehrsverluste im Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr und der deutlich günstigeren Trassenpreise im europäischen Umfeld inakzeptabel. Die Verlader sind insbesondere im Wagenladungsverkehr seit Jahren drastischen Preiserhöhungen ausgesetzt. Diese werden mit exogenen Faktoren wie den Trassenpreisen begründet.

Das BAV begründet die Preiserhöhung mit

dem gesetzlichen Kostendeckungsprinzip. Dieses bliebe selbst bei einer Preisreduktion im Güterverkehr gewahrt. Vielmehr entspricht eine Preisreduktion dem Verursacherprinzip, zahlt doch der Güterverkehr Normgrenzkosten eines durchschnittlich ausgebauten Netzes mit, das hauptsächlich auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgerichtet ist. Von den Anstrengungen seitens der Infrastrukturbetreiber, die Infrastruktur günstiger zu erstellen und instand zu halten, merken die Verlader nichts. Wir lehnen diese ungerechtfertigte Preiserhöhung ab. Sie beschleunigt die anhaltende Verkehrsverlagerung auf die Strasse und widerspricht dem Verkehrsverlagerungsziel des Bundesrates.

Lesen Sie mehr in unserem Blog:

[www.cargorail.ch/trassenpreisrevision-2025-2028-preiserhoehung-ist-unbegrundet](http://www.cargorail.ch/trassenpreisrevision-2025-2028-preiserhoehung-ist-unbegrundet)



## Forum Güterverkehr

# MULTIMODALITÄT UND ZUKUNFT DER (BAHN)LOGISTIK

Am 20. April 2023 fand unser Forum Güterverkehr statt. Es trafen sich die wichtigsten Akteure und Vertreter aus der verladenden Wirtschaft aus ganz Europa, um ihr Fachwissen aufzufrischen und sich mit Kollegen unternehmensübergreifend auszutauschen. Vor dem Hintergrund der Debatte um die Ausfinanzierung des Schienengüterverkehrs durch den Bund befasste sich das Forum Güterverkehr mit den Herausforderungen der Multimodalität in der Logistik über alle Verkehrsträger wie Strasse, Schiene, Binnenschifffahrt, unterirdische

Möglichkeiten wie Pipelines, Cargo sous Terrain und nicht zuletzt die Luftfracht. Der Bund will mit dem Bundesgesetz über die Mobilitätsinfrastruktur des Bundes eine öffentliche Datenplattform schaffen, um multimodale Lösungen zu vereinfachen und alle Akteure zu verknüpfen. Wie der Bund das Thema adressiert und welche Anforderungen die verladende Wirtschaft an die Multimodalität haben, haben kompetente Vertreterinnen und Vertretern von Bund, Wissenschaft und Wirtschaft in Vorträgen und Podiumsdiskussionen aufgezeigt.

## SAVE THE DATE:

Jetzt schon den Termin für das nächste Forum in Zürich reservieren!

7. Mai  
2024



Den gesamten Rückblick, Bilder und Unterlagen zum Forum Güterverkehr finden Sie unter:

[www.cargorail.ch/forum-gueterverkehr/](http://www.cargorail.ch/forum-gueterverkehr/)



## Ausblick 2024

# ZUG UM ZUG WEITERKOMMEN

Wie bei der Briobahn dreht sich die Bahn im Kreis. Die Schlagworte bleiben die gleichen – etwa integrierte Bahn oder Kundenorientierung –, bleiben aber reine Worthüllen. Noch immer glaubt die Schweiz, alles selbst am besten zu können, noch besser als Schweizer Sonderlösung, wenn auch ohne Erfolg.

Diesen Teufelskreis gilt es zu durchbrechen – so lautet unser Ziel für das Jahr

«Wie lösen wir den Widerspruch, dass das Gesetz zwar Wettbewerb vorsieht, die Realität der integrierten SBB aber das Gegenteil bewirkt?»

2024. Dass wir damit bereits 2023 begonnen haben, zeigen unsere Themendossiers. Wir werden weiterhin Fragen wie diese auf den Tisch legen: Wer profitiert vom aktuellen System am meisten? Wer verhindert, dass wir uns angebotsseitig und finanziell weiterentwickeln? Welche Anreizsysteme bringen uns tatsächlich weiter? Wie lösen wir den Widerspruch, dass das Gesetz zwar Wettbewerb vorsieht, die Realität der integrierten SBB

aber das Gegenteil bewirkt und alles, was gedeihen möchte, in ihren monopolistischen Schatten stellt?

Auf diese und weitere Fragen konzentrieren wir uns in den kommenden zwölf Monaten. Sie betreffen nicht nur den Schienengüterverkehr, sondern den gesamten Verkehr auf der Schiene. In diesem Sinne schauen wir immer Richtung Horizont: zugkräftig, motiviert und lösungsorientiert.



## Der Verband – Vorteile für Mitglieder MEHRFACH PROFITIEREN

Mit einer aktiven Verkehrspolitik setzt der VAP 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.

Unseren Mitgliedern bieten wir lohnende Vorteile, immer mit dem Ziel, noch besseren Bahngütertransport betreiben zu können.



### Beratung:

Wir führten 2023 104 Beratungen durch, davon:

- 8 Auditbegleitungen (1 Italienisch, 3 Französisch, 4 Deutsch)
- 14 Geschäftsführungen von Stammgleisanlagen von Gemeinden und Konsortien (1 Italienisch, 2 Französisch, 11 Deutsch)
- 52 Betriebsvorschriften (4 Italienisch, 16 Französisch, 32 Deutsch)
- 19 Vertragsberatungen (2 Italienisch, 4 Französisch, 13 Deutsch)
- 11 Bauberatungen wie Erneuerungen, Erweiterungen, Subventions-, Bewilligungsverfahren, Qualitäts- und Kostenkontrolle, langfristige neutrale Erhaltungs- und Finanzplanung (1 Italienisch, 1 Französisch, 4 Deutsch)



### Erfahrungsaustausch:

Wir ermöglichen den Erfahrungsaustausch und Knowhowtransfer zwischen den relevanten Marktakteuren



### Vorlagen:

Wir erarbeiten technische, betriebliche, rechtliche und wirtschaftliche Grundsätze



### Interessensvertretung:

Wir vertreten die Interessen unserer Mitgliedsunternehmen gegenüber Parlamenten, Behörden, Industrie und anderen Institutionen

Für unsere Mitglieder stehen auf [cargorail.ch](http://cargorail.ch) zahlreiche Informationen und Hilfsmittel bereit. Bei Fragen oder für Beratungen kann jederzeit das Generalsekretariat unter [vap@cargorail.ch](mailto:vap@cargorail.ch) kontaktiert werden. Unser Team steht Ihnen mit Fachexpertise zur Verfügung.

Im letzten Jahr sind 9 neue Mitglieder dem VAP beigetreten.