

Generalversammlung 2024

Präsidialansprache von Josef Dittli

Sehr geehrte VAP-Mitglieder, geschätzte Vertreter von Partnerorganisationen, liebe Medienschaffende, Interessierte und Gäste

Schön, dass Sie sich zu unserer diesjährigen Generalversammlung eingefunden haben.

Ich möchte heute über zwei Dinge sprechen:

Über die Definition von Grösse und über den Konjunktiv II.

Die Auslegung von Grösse ist äusserst vielfältig. Da gibt es die physische Grösse, also z.B. die messbare Länge einer Brücke, eines Tunnels eines Gebäudes oder einer Liegenschaft – sie alle haben eine bestimmte Grösse.

Es gibt dann aber auch Grösse im übertragenen Sinn, im Sinne von Ausstrahlung, wie kürzlich an der Fussball EM erlebt, im Sinne von Einfluss, wie täglich in der Weltpolitik vor Augen geführt oder im Sinne von Bedeutung oder Berühmtheit von grossartigen Persönlichkeiten. Man spricht von der Grösse des Augenblicks, wie zum Beispiel beim Auftritt von Celine Dion anlässlich der Eröffnung der olympischen Spiele in Paris. Oder davon, dass jemand eine Grösse auf seinem Fachgebiet ist.

Wie aber nutzen wir Grösse im ökonomischen Kontext? Das können wir nur dann, wenn wir sie in Relation zu etwas anderem setzen. Für die Beurteilung dieser Art von Grösse brauchen wir einen Benchmark. Exemplarisch dazu dient mir der Schienengüterverkehr.

Die Definition von ökonomischer Grösse wird dann schwierig, wenn es nichts Vergleichbares gibt. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB mit der SBB Cargo als staatliches Monopol sind so gross, dass es keine Mitbewerber gibt, die man - zu welchem Vergleich auch immer - heranziehen könnte. Diese Art von Grösse ist eine Übergrösse, sie hemmt Bewegung und Veränderung. Weil aufgrund der Konkurrenzlosigkeit Trägheit und Unbeweglichkeit begünstigt werden.

Der französische Schauspieler und Regisseur Jacques Tati hat einmal gesagt: Wer sich zu gross fühlt, um kleine Aufgaben zu erfüllen, ist zu klein, um mit grossen Aufgaben betraut zu werden. **In diesem Sinn stelle ich mir die Frage: Sind die SBB mit SBB Cargo schlicht «too big to rail»?.** Sind sie nicht zu träge und zu mächtig, um sich um kleine Aufgaben zu kümmern? Um die unscheinbaren Anliegen der Güterbahnen, um tägliche Kundenbedürfnisse? Sind sie gerade deshalb überhaupt in der Lage, grosse Aufgaben wirklich zu meistern? So grosse Aufgaben wie Eigenwirtschaftlichkeit? Oder gar die Sicherung der Zukunft des Schienengüterverkehrs? Ich will die Situation bei der SBB Cargo weder schlecht noch schön reden, die SBB Cargo ist in einer anspruchsvollen Situation, aber ein paar Feststellungen und Fragen zur Zukunft gibt es schon. Und hier ist unser Verband gefordert.

Denn genau um die Zukunft des Schienengüterverkehrs geht es, gerade jetzt, auf der politischen Bühne, an welcher auch wir uns in den letzten beiden Jahren intensiv engagiert und eingebracht haben. Mit der **«Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen»** – kurz GüTG – setzt der Bundesrat die Zukunft des Schienengüterverkehrs komplett neu auf, zur Sicherung des Schienengüterverkehrs für die Zukunft. Als möglicherweise letzte Chance auch für einen breitflächigen und umweltfreundlichen Einzelwagenladungsverkehr.

Unsere Branche steht auf Stufe der Verbände zur Zeit geschlossen hinter der Vorlage und unterstützt Bundesrat Albert Rösti als Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). BR Rösti zeigt dabei Grösse und engagiert sich in vorbildlicher Weise für diese Vorlage. Mit dieser Gesetzesrevision werden dank unseres unermüdlichen Einwirkens auf höchster politischer Ebene auch meine beiden Motionen **«Durch Automation Güter auf der Schiene effizienter transportieren»** und **«Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses»** nun endlich umgesetzt. Um für die Vorlage gute Voraussetzungen zu schaffen, haben wir gemeinsam mit anderen Branchenakteuren, auch mit SBB Cargo, Leitlinien als Grundlage für die Leistungsvereinbarung im Einzelwagenladungsverkehr entwickelt.

Es spricht von Grösse, dass dies schon mal gelungen ist. Aber am Ziel sind wir noch nicht. Die Vorlage muss durch das Parlament, zuerst durch den Ständerat, dann durch den Nationalrat. Die KVF des Ständerates hat sie soeben zuhanden der Herbstsession verabschiedet. Die KVF hat in ihrer Detailberatung bedeutsame Schwerpunkte gesetzt und einige Anpassungen vorgenommen. Sie will den Wettbewerb im Gütertransport gezielt stärken, die Zuständigkeit der RailCom zur Durchsetzung eines diskriminierungsfreien Angebots im

Einzelwagenladungsverkehr klar regeln und die Inhalte der Leitlinien konkretisieren.

Ich fasse es kurz: Es geht um mehr Wettbewerb, die Stärkung des Einzelwagenladungsverkehr und um Verhinderung von Diskriminierung.

Das tönt aufs erste positiv. Es bleibt zu hoffen, dass auch der Ständerat und dann der Nationalrat das Ausmass des Zukunftsprojekts Totalrevision GüTG erkennen werden. Die Wirtschaft darf dabei mit ihren Forderungen nicht übertreiben, schon gar nicht nach zusätzlichen Subventionen rufen. Auf der anderen Seite ist auch die SBB Cargo klar gefordert. Auch sie darf nicht übertreiben.

Wie ich höre sind schon heute einige Verlader nun mit ungeheuren Preisforderungen seitens SBB Cargo konfrontiert. Dies trotz den in Aussicht gestellten Subventionen durch die Revision des GüTG. Dass die SBB ihr System optimieren und Kosten senken will geht zwar in Ordnung. Wenn dies aber dazu führen sollte, keine oder nur ein Minimum der Anschubkosten selbst tragen zu wollen, diese durch den Bund mit den Subventionen (durch die Revision des GüTG) und die Kunden (durch viel höhere Preise) übernehmen zu lassen, dann geht das so nicht. Allfällige Preiserhöhungen sollen unter Berücksichtigung der Subventionen aus dem GüTG anfallen und müssen grundsätzlich moderat bleiben, zumindest solange Subventionen fliessen. Überrasene Preiserhöhungen werden sonst dazu führen, dass diverse Verlader von der Schiene auf die Strasse wechseln werden. Damit wäre der Revision des GüTG ein Bärendienst erwiesen. Ich erwarte, dass die SBB Cargo bei den Verhandlungen hier auch Verantwortung übernimmt.

Was mich zum zweiten Problem von Übergrösse bringt: die Macht des Unantastbaren. Was sie bewirken kann, haben wir in der [Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen SBBG](#) erlebt. Um die finanzielle Schieflage des Bundesbetriebs wieder ins Lot zu bringen, hat der Nationalrat in der Wintersession 2023 mehrheitlich zugestimmt, den SBB einen einmaligen Kapitalzuschuss in der Höhe der Fernverkehrsverluste von 1,15 Milliarden Franken zur Schuldenreduzierung zu gewähren. Als Befürworter der Kommissionsminderheit habe ich im Ständerat angeregt, den Beitrag auf 600 Millionen Franken zu reduzieren. Mit der Begründung der klammen Bundesfinanzen und den überraschend guten Finanzzahlen der SBB. Diesen Antrag haben meine Ständeratskolleginnen und -kollegen mit 21 zu 20 Stimmen zwar knapp abgelehnt. Die Schuldenbremse aber wurde ebenso knapp nicht gelöst. Das Geschäft ist noch in der Differenzbereinigung. Es würde mich aber

sehr wundern, wenn das mehrheitlich SBB freundliche Parlament noch Abstriche machen würde.

Wie auch immer, die SBB wird hier hunderte von Millionen erhalten. Und kombiniert mit der Reduktion der Trassengebühren für den Fernverkehr werden die SBB bald über 2 Milliarden Schweizer Franken verfügen. Damit wären sie eigentlich in der Lage im Einzelwagenladungsverkehr sowohl einen Teil der operativen Defizite von SBB Cargo auszugleichen als auch schon längst fällige Strukturinvestitionen zu tätigen.

Es bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen von SBB auch Grösse zeigen und Eigenverantwortung für ihre Zukunft hochhalten. Es darf nicht zur Wahrnehmung führen, dass die SBB die finanziellen Folgen ihrer Betriebs- und Investitionspolitik auf die machtlosen Marktteilnehmer wie den Vertretern der verladenden Wirtschaft abschieben.

Ich möchte an dieser Stelle über eine weitere Dimension von Grösse oder vielmehr von Grossspurigkeit nachdenken: über den Tunnelblick. Unmittelbar nach dem Güterzugunglück vom 10. August 2023 im Gotthardbasistunnel haben alle Beteiligten ihre Bemühungen schnell und unkompliziert koordiniert. Gemeinsames Ziel war es, die Versorgung der Schweiz ohne Unterbruch sicherzustellen. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST konnte ihre Arbeit rasch aufnehmen und eine gebrochene Radscheibe als Unfallursache benennen. Da haben wir Branchenakteure Grosses geleistet.

Nur bei Medienschaffenden und Möchtegernexperten verengte der Tunnelblick die Sicht aufs Wesentliche. Sie wollten uns Bahnakteuren kein professionelles Notfallverhalten zugestehen und warfen stattdessen Haftungs- und Schuldfragen auf. Obwohl die Antworten darauf schon lange vor dem Unfall vorlagen. Unser digitales «Dossier Gotthardbasistunnel» auf cargorail.ch mit diversen Fachbeiträgen schuf Transparenz zur Sachlage und lieferte wichtige Hintergrundinformationen. Der Vorfall hat deutlich gemacht: Kein Übel ist so gross, dass es nicht von einem neuen übertroffen werden könnte. Das ist übrigens ein Zitat von Willhelm Bush.

Tunnelblick, meine Damen und Herren, ist nicht nur eine Frage der Mindsetdimension, sondern auch der Blickrichtung. Womit ich auf einen letzten, nicht minder bedeutsamen Aspekt für den Schweizer Schienengüterverkehr zu sprechen komme: [das Ausland](#). Jeden Tag rollen Tausende von Tonnen Güter in die, aus der und durch die Schweiz – wie viele, das wissen Sie besser als ich.

Allerdings umgeben uns Länder, die beim Ausbau ihrer Zulaufstrecken zum NEAT-Basistunnel seit mindestens zwei Jahrzehnten hinterherhinken. Länder, die ihren Einzelwagenladungsverkehr totsubventionieren oder längst totgeschrieben haben.

Die EU fordert von der Schweiz eine Marktöffnung im Fernverkehr. Derzeit laufen die Verhandlungen mit der EU über die Verlängerung der befristeten Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur ERA für One-stop-Shop-Zulassungen und mehr Interoperabilität. Noch verfügen wir aktuell über keinen vollwertigen Marktzugang; das Schweizer Bahnnetz ist derzeit kein integrierter Teil des europäischen Interop-Netzes. Umso wichtiger wäre eine nationale Migrationsstrategie zur Öffnung des Markts im Einklang mit der EU. Denn wir dürfen den Anschluss an internationale Innovation keinesfalls verpassen.

Ich bin am Ende meiner Tour d'Horizon durch die verkehrspolitischen Schwerpunkte des VAP der letzten zwei Jahre angelangt. Doch ich wäre ein schlechter Politiker, wenn meine Rede keine **Forderungen** enthielte. Darum richte ich mich an Sie, liebe VAP-Mitglieder, liebe Kantonsvertreterinnen und -vertreter, liebe Politisierende, liebe Fachleute und Anwesende, die Sie mit Ihrer Tätigkeit zum Fortbestehen und Fortschritt des Güterverkehrs beitragen.

- » Zeigen Sie Grösse und helfen Sie uns, nicht nur über Wettbewerb zu reden, sondern ihn auch zu ermöglichen und mitzugestalten. Diese grosse Aufgabe beginnt, wie ich heute dargelegt habe, im Kleinen.
- » Nutzen Sie Ihre Alternativen dort, wo Sie tatsächlich welche haben. Zum Beispiel, indem Sie Privatangebote wie Swiss Rail Traffic und andere in Anspruch nehmen und so den Wettbewerb fördern.
- » Wenden Sie sich an die Regierungs-, Stände- und Nationalrätinnen und -räte Ihrer Kantone und legen Sie diesen dar, dass Tendenzen, die zu einer Rückverlagerung auf die Strasse führen werden, nicht zielführend sind.
- » Und schliesslich: Nehmen Sie unsere Expertise in Anspruch und lassen Sie sich in Ihren Vorhaben unterstützen. Die Gründung unserer neuen Beratungsgesellschaft ist im statutarischen Teil traktandiert.

Nun komme ich zum zweiten Themenbereich, welchen ich einleitend angekündigt habe. **Zum Konjunktiv II**. Angesichts der fortgeschrittenen Zeit halte ich mich nun aber eher kurz.

Mit dem Konjunktiv II drückt man Wünsche, Möglichkeiten und irrealen Bedingungen aus. Deshalb wird er auch als Möglichkeitsform bezeichnet. Diese

Form fasziniert mich sehr, weil sie den Zusammenprall von Realität und Wunschenken in Worte fasst.

Ein Beispiel ist die Juso Initiative zur Einführung einer Erbschaftssteuer für Reiche zugunsten des Klimas.

Diese Juso Steuerinitiative schlägt bereits jetzt hohe Wellen. Sie träfe auch die Güterwagenbranche, denn da gibt es ja mehrere Personen bzw. Familien, die mit ihren Unternehmen exorbitante Steuerbeiträge zur Klimarettung beizutragen hätten. Diese Familienunternehmen haben in den letzten 60 Jahren ihr ganzes Geld in Güterwagen investiert; dazu gehört die Familie Bory (Ermewa), die Familie Goer (AAE, heute VTG), die Familie Benthin (Transwaggon), die Familie Suter (Mitrag) oder die Familie Müller (Wascosa). In Summe haben sie mit ihren Firmen, welche alle den Sitz in der Schweiz haben, sicherlich 80-90'000 Güterwagen auf die Gleise gebracht, welche Millionen und Abermillionen von jährlichen LKW Fahrten einsparen und folglich seit vielen Jahrzehnten wirksam und aktiv zur CO₂-Reduktion und so zur Klimarettung beitragen.

Die Initiative der Jusos würde alleine schon deshalb die völlig falschen Personen bestrafen. Kaum eine andere Gruppe von Personen/Familien wie die Güterwagenbesitzer können für sich in Anspruch nehmen, so viel so nachhaltig und so lange schon zur CO₂-Reduktion beigetragen zu haben.

Auch wenn die Chancen einer Annahme dieser Initiative klein sind, kommt hier der Konjunktiv II zum Tragen. Diese absurde Initiative mit Ihrer Rückwirkungsklausel schafft Vorwirkung. Zum Schaden unserer Gesellschaft, zum Schade unseres Landes.

Der Konjunktiv II ist die schwierigste und zugleich kreativste Verbform überhaupt. Schwierig, weil man Deutsch beherrschen muss, um sie korrekt zu bilden. Kreativ, weil sie jedes noch so ferne Anliegen und jede noch so unerreichbare Wirklichkeit zulässt. Zum Beispiel diese:

- » Wie rentabel funktionierte der Schweizer Schienengüterverkehr, wenn er sich an den Bedürfnissen der Kunden orientierte, Innovationen zuliesse und diese zeitnah umsetzte?
- » Welchen Beitrag leisteten multimodale Logistikketten zur Klimaneutralität, wenn rechtliche, betriebliche und technische Hürden in den Schnittstellen der Verkehrsträger endlich entfielen?

Mit diesen Gedanken in der Frage- und Möglichkeitsform beende ich meine Präsidialrede. Ich bedanke mich beim Vorstand und beim GLA für die spannenden Diskussionen und bei allen Mitgliedern des Verbandes, bei den Behörden, allen Partnern, auch bei den SBB, für die herausfordernde und

konstruktive Zusammenarbeit. Ich freue mich, gemeinsam mit dem VAP und Ihnen die grossen und kleinen Aufgaben der kommenden Jahre anzupacken.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Ich komme nun zum statutarischen Teil.