



cargorail.ch

# JAHRESRÜCKBLICK

# 2024



## #Vorwort

## Wenn nicht jetzt, wann dann?

Liebe Leserin, lieber Leser

Das Berichtsjahr 2024 war geprägt von grossen verkehrspolitischen Ereignissen und Vorstössen. Dazu gehörten die Totalrevision des Gütertransportgesetzes, die Debatte um die Haftungsfrage bei Güterbahnunfällen, die Subventionierung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und deren Güterverkehrstochter SBB Cargo und der Ausbausritt 2023 des Nationalstrassennetzes.

So unterschiedlich diese Entwicklungen auch sein mögen, so haben sie doch einiges gemeinsam: Es geht um sehr viel (Steuer-)Geld und die Auswir-

kungen werden noch viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte spürbar sein. Die Langfristigkeit unserer Branche ist nicht neu. Neu ist jedoch, dass im Jahr 2024 die Weichen gleich für mehrere bahnbrechende Veränderungen gestellt wurden. Um diese für Sie als Verbandsmitglied annehmbar zu gestalten, machen wir uns als Verband stark.

Ebenfalls mit einer Langzeitperspektive halten wir unsere eigene Organisation in Bewegung. So haben wir im Berichtsjahr die politische Debatte zu zahlreichen Dossiers mitgeprägt. Ausserdem haben wir das operative Management unseres Verbands neu besetzt.

Ab dem 1. Januar 2025 übernimmt Dr. Simon Wey die Geschäftsführung. Ich selbst bringe meine Expertise in der frisch gegründeten Cargorail Consulting AG ein. Hier bin ich in beratender Funktion nach wie vor gerne für Sie da und helfe Ihnen, sich im Vorschriftenschwung zurechtzufinden und praktikable Lösungen tatkräftig umzusetzen.

An dieser Stelle bedanke ich mich herzlich für den breiten Rückhalt, die gemeinsamen Projekte und die konstruktiven Gespräche in den letzten 32 Jahren. Dr. Simon Wey wünsche ich einen gelungenen Start an der Spitze des VAP.

Ich freue mich auf unsere nächste Begegnung – die Bahnwelt ist ja bekanntlich eine grosse Familie.

Dr. Frank Furrer  
Generalsekretär

## #Gütertransportgesetz

# Zwischen Wunsch und Wirklichkeit

In der Herbstsession 2024 behandelte der Ständerat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG). Wie der Bundesrat und seine vorberatende Kommission stimmte der Ständerat als Erstrat dem regulatorischen und finanziellen Rahmen zugunsten von multimodalen Logistikketten zu.

«Mit dieser Vorlage will der Gesetzgeber mehr Wettbewerb auf der Schiene ermöglichen.»

### Modernisierung und Wettbewerb zum Ziel

Mit dieser Vorlage will der Gesetzgeber mehr Wettbewerb auf der Schiene ermöglichen, den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) stärken und marktverzerrende Diskriminierung verhindern. Er möchte das veraltete System durch Automatisierung und Digitalisierung modernisieren, Bau und Erneuerung der privaten Güterverkehrsanlagen weiterhin finanziell unterstützen und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe neu als Umschlagspauschale für alle Kombinationsformen an die Frachtzahler zurückerstatten.

### EWLV modernisieren und Verlader unterstützen

Im Kern der Vorlage steht die folgende finanzielle Unterstützung:

- Der Ständerat will den EWLV modernisieren. Daher beschliesst er den beantragten Kredit von 180 Mio. Franken für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung, DAK.
- Der Ständerat will den EWLV in der Modernisierungsphase auf acht Jahre befristet und degressiv finanziell fördern; danach soll Eigenwirtschaftlichkeit erreicht sein. Für die ersten vier Jahre stimmt er dem Antrag des Bundesrates auf 260 Mio. Franken zu.
- Als Anreiz für die Verlader sieht die Legislative unbefristete Umschlags- und Verladebeiträge vor.

### Widersprüche mit Rückverlagerungseffekt

Die Bestrebungen des Gesetzgebers bei der Totalrevision des GüTG stehen im Widerspruch zur Realität. Diese wird von der Monopolmacht SBB mit Güterverkehrstochter SBB Cargo diktiert. Letztere konsternierte die verladende Wirtschaft im Jahr 2024 mit unverhältnismässigen Preiserhöhungen von 20 % bis 60 % – bei gleichbleibendem oder schlechterem Leistungsangebot und gleichen Forderungen für die kommenden Jahre. Die Folgen dieses kontroversen Verhaltens sind fatal. Einige privatwirtschaftliche Verlagerer haben bis zu 10 % ihres Gütertransportvolumens auf die Strasse verlegt, andere überdenken ihre Logistikstrategie, weil sich der Transport auf der Schiene nicht mehr rechnet.

### Ausweg aus dem Dilemma gesucht

Die Branchenakteure müssen das Dilemma lösen, bevor das System implodiert und zu viele Verkehre auf der Strasse landen. Wir Branchenvertreter und der Bund müssen mit vereinten Kräften den EWLV neu organisieren, um mehr «Coopetition» und Vielfalt im EWLV zu ermöglichen, um den Gütertransport auf der Schiene zu einem zeitgemässen Verkehrsträger zu transformieren. Hier bestehen seitens der Privatwirtschaft bereits attraktive Lösungsansätze. Statt sich in Grabenkämpfen festzufahren, könnten Verlagerer und Güterbahnen gemeinsam mit den SBB ein eigenwirtschaftliches, kundenorientiertes Angebot entwickeln.



Das Wichtigste zur GüTG-Totalrevision unter:  
[www.cargorail.ch/tag/gu'tg](http://www.cargorail.ch/tag/gu'tg)



## #SBB Cargo

# Nicht nur nehmen, sondern auch verantworten

Die finanzielle Geschäftsentwicklung von SBB Cargo bleibt besorgniserregend. Das geht aus der Medienmitteilung des SBB-Konzerns vom 11. März 2024 zur Jahresrechnung 2023 hervor. Während die Muttergesellschaft satte Gewinne schreibt und die Verschuldung abbaut, reduziert sich die Verkehrsleistung der rückverstaatlichten Tochter SBB Cargo um 7,5% gegenüber dem Vorjahr. Als Hauptgründe dafür werden Preisdruck, ein Strukturdefizit im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und der allgemeine Konjunkturabschwung genannt. Über die genaue Höhe des struk-

turellen Defizits im EWLV sind sich die Verantwortlichen allerdings uneinig. Im politischen Diskurs sprechen sie von 70 bis 100 Mio. Franken, in der Jahresrechnung 2023 von 40 Mio. Franken.

### Parlament kürzt Staatsgelder

Mit der «Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (Nachhaltige Finanzierung der SBB)» hatte der Bundesrat im September 2023 beantragt, die pandemiebedingten Defizite der SBB im Fernverkehr zu übernehmen.

Diesen Antrag kommentierte VAP-Präsident und Ständerat Josef Dittli wie folgt: «Wieso soll der Bund, der gerade lineare Kürzungen und Verzichtsplanungen angekündigt hat, mit Steuergeldern ein Staatsunternehmen unterstützen, das Rekordresultate erreicht? Hier appelliere ich eindringlich an die unternehmerische Verantwortung der Akteure.» Dem Votum von Josef Dittli folgend stimmte der Ständerat

«Wieso soll der Bund mit Steuergeldern ein Staatsunternehmen unterstützen, das Rekordresultate erreicht?»

in der Herbstsession 2024 einer gekürzten finanziellen Unterstützung von 850 Mio. Franken zu und löste die Ausgabenbremse. Der Nationalrat bestätigte den Entscheid des Ständerats und sprach sich zudem für eine flexiblere Obergrenze für Tresoreriedarlehen aus.

### Ungleiche Ellen angelegt

Die Finanzentscheidung der Räte steht in einem übergeordneten Kontext. Von diesem finanziellen Booster von 850 Mio. Franken profitierte auch Tochter SBB Cargo als Teil des Konzerns. Dies, obwohl sie bereits im Nachgang der Covid-Pandemie eine umfassende Finanzspritze erhalten hatte. Und obwohl die Leistungsvereinbarung zur Abgeltung des Netzwerkverkehrs, den sie nicht eigenwirtschaftlich

abwickeln kann, kurz bevorstand. Die privaten Güterbahnen hingegen konnten weder auf Covid-Mittel noch auf ein Polster an Ressourcen und Beteiligungen zählen, um ihre Investitionsfähigkeit zu erhalten.

### Grosseinkauf ohne Mass und Ziel

Dass es die SBB mit den Stellen vor und nach dem Komma nicht so genau nehmen, zeigt eine Mitteilung vom 26. September 2024. Demnach will SBB Cargo ihre Flotte bis 2035 mit bis zu 129 modernen Streckenlokomotiven erneuern. Da stellt sich natürlich die Frage, wie diese grossangelegte Beschaffung mit den beklagten Verlusten übereinstimmt. Und vor allem mit der Tatsache, dass SBB Cargo ihre Preise im Berichtsjahr massiv erhöht und mit Angebotsabbau gedroht hat.

### Transparenz und Verantwortung gefordert

Wir vom VAP verlangen mehr Transparenz über die Geschäftsentwicklung von SBB Cargo. Es darf nicht sein, dass das Parlament über staatliche Hilfe entscheiden muss, ohne genau zu wissen, wie hoch die Verluste des beantragenden Staatsbetriebs tatsächlich ausfallen und welche Ursachen hinter der anhaltend mangelnden Eigenwirtschaftlichkeit der Güterverkehrssparte stecken. Und es darf auch nicht sein, dass ein Monopolbetrieb sich seine Defizite wiederholt mit Steuergeldern querfinanziert und gleichzeitig grosszügig in eine neue Flotte investiert, obwohl sich diese auch mieten oder teils kaufen liesse.

## #Trassenpreis

# «Moderate» Anpassung mit fatalen Folgen

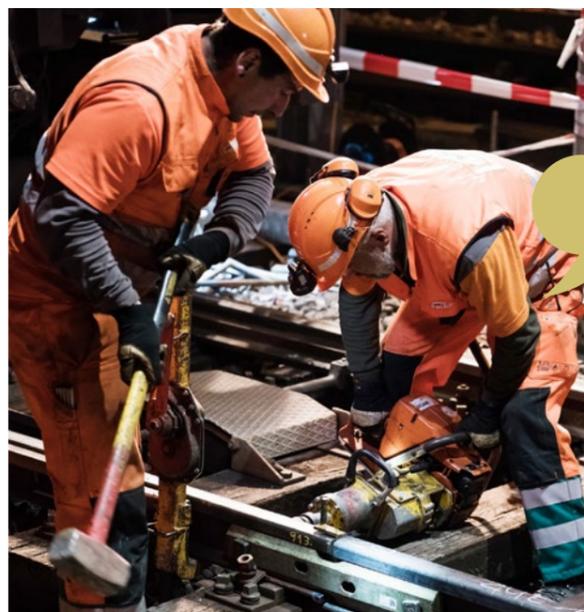
Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am 23. Mai 2024 angekündigt, den Trassenpreis im Eisenbahnverkehr ab Anfang 2025 um 2,1 % zu erhöhen.

### Trassenpreiselement ohne Wirkung

Im Detail will das BAV vor allem den Verschleissfaktor des Güterverkehrs um 9% von 0,33 auf 0,36 Franken pro Brutto-Tonnenkilometer erhöhen. Als Begründung nennt es gestiegene gewichtsabhängige Grenzkosten. Der Trassenpreis deckt rund einen Drittel der Kosten der Bahninfrastruktur. Das BAV spricht von einer «moderaten» Anpassung und will damit die gesetzlichen Vorgaben zur Kostendeckung erfüllen. Diese Massnahme dürfte den Schienengüterverkehr erheblich belasten und die Verkehrsverlagerung gefährden.

### Am Ziel vorbei

Der Schweizer Trassenpreis ist für den Güterverkehr nicht verursachergerecht angesetzt. Er wird für ein Mischnetz aus Personen- und Güterverkehr angesetzt. Letzterem kommt ein Grossteil der Netzeigenschaften nicht zugut und die entsprechenden Rabatte für den Güterverkehr sind viel zu tief angesetzt. Vor dem Hintergrund der Verkehrsverluste im Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr sowie der deutlich günstigeren Trassenpreise im europäischen Umfeld erachten wir eine Erhöhung des Trassenpreises in der Schweiz für unannehmbar. Sie führt zu erheblichen Mehrkosten für den Güterverkehr, schmälert dessen Wettbewerbsfähigkeit und untergräbt die Bemühungen um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene.



«Der Schweizer Trassenpreis ist für den Güterverkehr nicht verursachergerecht angesetzt.»

## #Digitalisierung

# Schweiz in der Vorreiterrolle

Die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs hat im Berichtsjahr an Tempo zugelegt. In der Herbstsession 2024 sprach sich der Ständerat im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes für je einen Verpflichtungskredit zur Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) über 180 Mio. Franken und zur Modernisierung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) über 260 Mio. Franken aus. Der Nationalrat hat die Beratung des Geschäfts als Zweitrat aufs Frühjahr 2025 verschoben. Die budgetierten Bundesmittel sollen ab 2027 bereitstehen.

### Europa testet in der Schweiz

Der Schweizer Fahrplan ist auf das European DAC Delivery Programme (EDDP) von Europe's Rail abgestimmt. Dieses Programm will die DAK ab 2028 in grossem Stil migrieren und Pilotzüge in ganz Europa ausrollen lassen, um die festgelegte Technologie des «DAC Basis Package» zu verfeinern und umfassend zu testen. Noch ist nicht entschieden, welche Datenübertragungstechnologie im Zug enthalten sein soll. Da die Schweiz bereits erfolgreiche Tests mit Powerline+ als eine von zwei Übertragungstechnologien durchgeführt hat, initiiert das EDDP damit einen zulassungsfähigen Pilotzug. Die Schweiz will dieses Testprojekt eng mit den EDDP-Organisationen abstimmen.

### Datenplattformen mit enormem Potenzial

Bundesrat Albert Rösti treibt die Debatte zur Digitalisierung des Schienengüterverkehrs ebenfalls voran. Im Juni und Oktober 2024 vereinte er Vertreterinnen und Vertreter der öffentlichen Hand und der Logistikbranche am runden Tisch, um über eine nationale Dateninfrastruktur zum Austausch von Informationen nachzudenken. Anhand von Anwendungsfällen wurde der Mehrwert aufgezeigt und es konnten erste gemeinsame Prioritäten festgelegt

werden. Die Anwesenden waren sich im Grundsatz einig, dass es eine Plattform für den Austausch von Daten und eine Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) braucht, um multimodale Logistiklösungen und flexible Partnerschaften in Netzwerken wie dem

«Die budgetierten Bundesmittel sollen ab 2027 bereitstehen.»

EWLV zu vereinfachen. Informationen zu den Güterverkehrsflüssen Binnenverkehr, Aussenhandelsverkehr und Transit sollten unabhängig vom Verkehrsträger allen Beteiligten zur Verfügung stehen. Da viele der erforderlichen Daten beim Bund liegen, in dessen Auftrag erhoben und diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden, muss die öffentliche Verwaltung in Bestrebungen wie MODI eine führende Rolle übernehmen. Das Bundesamt für Verkehr hat Ende 2024 über eine Absichtserklärung debattiert und wird das Thema 2025 vorantreiben.

### Mehrwert für Geschäftsmodell

Wir sind überzeugt, dass das enorme Potenzial der Digitalisierung für die Logistik in der Branche und Politik noch zu wenig bekannt ist. Bisher kommen fast ausschliesslich Personenverkehrsthemen zur Sprache. Zudem klagten die Beteiligten meist über technologische Schwierigkeiten, statt das Potenzial hinsichtlich Kosten, Effizienz, Kundennutzen und rascher Lösungen zu thematisieren. Deshalb werden wir unsere Aufklärungsarbeit und Gespräche mit der Verwaltung fortsetzen. Ziel ist es, die Agenda hier aktiv mitzugestalten. Die Bedürfnisse unserer Branche sollen in die Weiterentwicklung von DAK und Datenökosystemen aufgenommen werden, damit ein Mehrwert für unsere Mitglieder, Wirtschaft und Umwelt geschaffen werden kann.

rat Albert Rösti die Motion in der Winter-session 2024 mit 91 zu 89 Stimmen ab.

### Zurück zur Prävention

Gemeinsam mit der International Union of Wagon Keepers als Mitherausgeberin des Allgemeinen Wagenverwendungsvertrags denken wir vom VAP weiter über die Verantwortung der ECM im Dreieck von Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter nach. Wir

möchten verhindern, dass bei der Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinie Missverständnisse über die Auslegung der Gesetzestexte entstehen. Unseres Erachtens sollte der Diskurs nicht die Haftungsfrage (siehe nachfolgender Beitrag), sondern die Optimierung der Prävention in den Mittelpunkt rücken. Dass das JNS diese Empfehlung an die Branchenorganisationen abgab, untermauert unsere bisherigen Informationsbemühungen.

Unser Dossier zum Unfall im Gotthard-Basistunnel unter:  
[www.cargorail.ch/tag/gotthardbasistunnel](http://www.cargorail.ch/tag/gotthardbasistunnel)



## #Sicherheit und Haftung

# Rollen und Verantwortungsbereiche geklärt

Die Sicherheit des Güterverkehrs ist an diversen Eckpunkten aufgehängt: an der Infrastruktur, den Güterzügen und den einzelnen Waggons, auch Rollmaterial genannt. Die Pflichten der diversen Akteure sind im Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen eindeutig geregelt. Maximale Sicherheit entsteht dann, wenn die Massnahmen der beteiligten Akteure reibungsfrei ineinandergreifen.

### Infrastrukturbetreiberin unterhält Zugkontrollleinrichtungen

Auf dem Schweizer Normalspurnetz bestehen ortsfeste Zugkontrollleinrichtungen der Infrastrukturbetreiberin SBB Infrastruktur. Dieses System erfasst sicherheitstechnisch relevante Messwerte jedes vorbeifahrenden Zuges. Der Fokus der Kontrollen liegt auf der Betriebssicherheit und dem Verhindern von Schadenereignissen. Unzulässige Abweichungen führen dazu, dass der Zug zeitnah gestoppt und der schadhafte oder falsch beladene Wagen gegebenenfalls ausgereiht wird.

### Wagenhalter verantworten das Rollmaterial

Für die fachgerechte Instandhaltung der Güterwagen sind gemäss Sicherheits- und Interoperabilitätsrichtlinie die Wagenhalter verantwortlich. Wann und wie oft ein Güterwagen in die Werkstatt kommt, ist so

bemessen, dass die sicherheitsrelevanten Bauteile nach der allgemeinen Erfahrung und ohne aussergewöhnliche Ereignisse bis zur nächsten regulären Werkstattrunde einen betriebstauglichen Abnutzungsgrad aufweisen. Die Wagenhalter müssen sämtliche Instandhaltungsmassnahmen dokumentieren und auswerten. Für die Optimierung ihrer Instandhaltungspläne benötigen sie verlässliche technische Daten über das Verhalten und den Abnutzungsgrad systemrelevanter Bauteile. Die fortschreitende Digitalisierung macht ihnen diese Daten zunehmend verfügbar.

### Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) kontrollieren Güterzüge

Im täglichen Güterverkehr sind die EVU und die Infrastrukturbetreiberin für den sicheren Betrieb der Güterwagen verantwortlich. Die EVU kontrollieren vor Abfahrt der Züge alle eingereichten Wagen auf sichtbare Schäden sowie auf Mängel der Ladungen. Schadhafte Wagen werden ausgereiht und unplanmässig der Instandhaltung zugeführt. Solche ausserordentlichen Manöver stören den geplanten Betriebsablauf, können zu Verspätungen führen und bedeuten für betroffene EVU Mehrarbeit und Ertragsausfälle. Daher ist die zuverlässige präventive Instandhaltung durch die Wagenhalter zentral.

Mehr zur Digitalisierung im Schienengüterverkehr unter:  
[www.cargorail.ch/tag/digitalisierung](http://www.cargorail.ch/tag/digitalisierung)



## #Gotthard-Basistunnel

# Prävention intensivieren statt Haftung verschärfen

Die Aufarbeitung des Güterbahnunfalls im Gotthard-Basistunnel vom 10. August 2023 setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Das Joint Network Secretariat (JNS) der European Union Agency for Railways (ERA) legte Mitte Juli 2024 seinen Schlussbericht vor. Dieser bietet der Branche ein starkes Momentum, um die Rolle der instandhaltenden Stellen («Entity in Charge of Maintenance», ECM) zu überdenken. Ausserdem dehnt er die Risikokontrollmassnahmen auf weitere Radsatztypen aus, erhöht die betriebliche Nutzungsgrenze, macht strengere Vorgaben für die Gewährleistung des Sicherheitsniveaus und empfiehlt die Klangprobe als zentrale Präventionsmassnahme.

### Haftungsfrage unnötigerweise gestellt

Im Nachgang zum Ereignis im Gotthard-Basistunnel reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats Ende August 2024 die Motion 24.3823 «Revision der Risikohaftung von Eigentümern von Güterwaggons» ein. Diese stellte die Effizienz der Rechtsverhältnisse, die im europäischen und Schweizer Schienengüterverkehr vertraglich klar geregelt sind, infrage. Die Motion wollte eine Gefährdungshaftung für Wagenhalter und eine Versicherungspflicht inklusive Vorgabe der Höhe der Deckungssumme einführen. Der Nationalrat lehnte auch aufgrund unserer massiven Aufklärungsarbeit im Bundeshaus und in der Folge eines weiteren persönlichen Gesprächs mit Bundes-

## #Interoperabilität

# In Europa mitentscheiden

Das Bundesamt für Verkehr war im Berichtsjahr bestrebt, das Dossier Landverkehr im Rahmen der Bilateralen III in realistischen Teilschritten voranzubringen.

### Qualität sicherstellen

Die Schweizer Regierung hat sich damit einverstanden erklärt, dass der internationale Personenverkehr auf der Schiene geöffnet wird – vorausgesetzt, dass die Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz gewährt bleibt.

### Schweiz mit am runden Tisch

Der Zugang zum europäischen Bahnmarkt eröffnet der Schweiz Chancen wie gesicherte Interoperabilität, mehr Innovationskraft und höhere Leistungsfähig-

keit oder – als logische Konsequenz – die Vollmitgliedschaft bei der European Union Agency for Railways (ERA). Derzeit ist die Schweiz als Beobachterin in der ERA geduldet und hält den sogenannten Expertenstatus inne. Demnach dürfen Schweizer Experten in Gremien der ERA an der Weiterentwicklung der gemeinsamen Spezifikationen mitarbeiten. Zudem überführt die Schweiz schon lange und systematisch Regeln aus der Interoperabilitätsrichtlinie und der Sicherheitsrichtlinie der Europäischen Union in nationales Recht. Das Bundesamt für Verkehr liess in seiner Mitteilung vom 13. Dezember 2024 verlauten, dass die Übergangslösung zur Zusammenarbeit der Schweiz mit der ERA bis Ende 2025 verlängert wird.

## Dossier zügig abschliessen

Die Verhandlungen mit der EU konnten vor Weihnachten 2024 abgeschlossen werden.

«Die Schweiz soll mitentscheiden beim System des Schienengüterverkehrs.»

Nun kann der innenpolitische Prozess zum Abschluss des Abkommens starten. Wir vom VAP unterstützen die Schweizer Bestrebungen für mehr Interoperabilität und damit den Verhandlungsbereich Landverkehr des Europadossiers. Die Schweiz soll mitentscheiden, wenn das System des Schienengüterverkehrs auf europäischer Ebene erneuert und modernisiert wird.

## #Generalversammlung 2024

# Tag der (Er-)Neuerungen

Am Dienstag, 27. August 2024, fand unsere zweijährliche Generalversammlung im Bellevue Palace in Bern statt. Die rege Teilnahme werten wir als Zeichen der Aktualität und Attraktivität des VAP als Stimme multimodaler Logistikketten. Verbandspräsident Josef Dittli fand in seiner Präsidentsprache klare und kritische Worte zu den Schwerpunktthemen der Branche, bevor er zum statutarischen Teil überging.

### Bundesrat Albert Rösti zu Gast

Gastreferent Bundesrat Albert Rösti äusserte sich über das Engagement des Bundes für einen zukunftsfähigen Güterverkehr. Dabei nahm er nicht nur seine Regierung, sondern alle Anwesenden in die Pflicht. «Die neuen Rahmenbedingungen sind betreiberunabhängig ausgestaltet. Es sind alle Branchenakteure aufgefordert zu prüfen, welchen Beitrag sie an den Erfolg des Einzelwagenladungsverkehrs leisten wollen. Subventioniert werden sollen Leistungen, nicht Unternehmen.»

### Wechsel in der Geschäftsführung

Josef Dittli kündigte im statutarischen Part den Stabwechsel per 1. Januar 2025 in der operativen Führung des VAP an. Der Vorstand hatte Dr. Simon Wey, bisheriger Chefökonom des Arbeitgeberverbands, zum Nachfolger von Dr. Frank Furrer ernannt. Dieser stand dem Verband 32 Jah-

re lang vor und wurde von der Generalversammlung in den geschäftsführenden Ausschuss gewählt.

### Cargorail Consulting AG gegründet

Die Generalversammlung 2024 stimmte der Gründung des Beratungsunter-



[cargorail-consulting.ch](http://cargorail-consulting.ch)

nehmens Cargorail Consulting AG zu. Das Dienstleistungsangebot umfasst Audit-Vorbereitungen und -Durchführungen, Begleitung von einfachen bis komplexen Strategie- und Logistikkonzepten, Ausarbeiten von Anschlussgleisverträgen, Erstellen von Betriebsvorschriften, Schaffen von Kostentransparenz gegenüber Güterbahnen, Hilfe bei Vertragsverhandlungen, Unterstützung von Bauherren bei Bau und Erneuerung von Anschlussgleisen, (Mit-)Entwicklung von innovativen Prozessen und Produkten. Mit diesen und weiteren Services bietet das Tochterunternehmen den Branchen- und alliierten Akteuren praxisnahe Lösungen, damit diese den steigenden Anforderungen von Gesetzgeber oder Anspruchsgruppen noch besser gerecht werden.

## #Verbandsarbeit

# Mehrfach im Vorteil

Mit dem VAP vertreten wir rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Unsere Mitglieder betreiben insgesamt 850 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 45'000 private Güterwagen. Im Jahr 2024 hiessen wir 9 Neumitglieder in unserem Verband willkommen.

Mit einer praxisorientierten Verkehrspolitik und einer umfassenden Verbandsarbeit helfen wir mit, die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen, die Schieneninfrastruktur und die Logistikstandorte so zu optimieren, dass unseren Mitgliedern eine marktfähige multimodale Logistikwelt zur Verfügung steht. VAP-Mitglieder kamen im Berichtsjahr in den Genuss der folgenden Dienstleistungen:

- » 57 Beratungen, davon
  - 4 Audit-Begleitungen und -Nachbearbeitungen
  - 13 Geschäftsführungen von Stammgleisanlagen von Gemeinden und Konsortien
  - 17 Betriebsvorschriften
  - 8 Vertragsberatungen
  - 21 Bauberatungen wie Erneuerungen, Erweiterungen, Subventions- und Bewilligungsverfahren, Qualitäts- und Kostenkontrolle, langfristige neutrale Erhaltungs- und Finanzplanung
- » Erfahrungs- und Know-how-Transfer zwischen den Marktakteuren
- » Vertragliche Grundlagen sowie technische, betriebliche, rechtliche und wirtschaftliche Grundsätze
- » Interessenvertretung gegenüber Parlamenten, Behörden, Industrie und anderen Institutionen
- » Fakten, Informationen und Aktualitäten, etwa im VAP-Blog

## #Ausblick

# Für Sie da und zugkräftig unterwegs

Unter der neuen Geschäftsleitung von Dr. Simon Wey haben wir uns für das Jahr 2025 ambitionierte Ziele gesetzt. Mit unserem verkehrspolitischen Einwirken wollen wir verhindern, dass SBB Cargo die Tarife

kehr zu einem politischen Konsens an, damit sowohl die Strasse als auch die Schiene ihre Berechtigung als Verkehrsträger behalten und die Verlagerungspolitik nicht zur Staupolitik mutiert. Letztlich



für Bahnkunden weiter erhöht und eine Rückverlagerung auf die Strasse provoziert. Wir helfen mit, dass die Modernisierung des Güterbahnsystems und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn als nachhaltiger Verkehrsträger mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes gelingt und sich in der Schweiz ein marktwirtschaftlicher Einzelwagenladungsverkehr etablieren kann.

setzt Multimodalität nicht nur einen modernen Schienengüterverkehr, sondern auch Kapazitäten auf der Strasse voraus. Mit der gesammelten Expertise unserer neu gegründeten Beratungstochter Cargorail Consulting AG wollen wir VAP-Mitglieder, Branchenakteure, Verbände und öffentliche Verwaltungen in spezifischen Fragen noch gezielter und mit pragmatischen Lösungen unterstützen.

Dazu konkretisieren wir die Leitlinien als Grundlage für die Leistungsvereinbarungen weiter. Zudem streben wir die Rück-

Mehr Informationen zur Cargorail Consulting AG lesen Sie auf:  
[www.cargorail-consulting.ch](http://www.cargorail-consulting.ch)



## #Forum Güterverkehr 2024

# Wettbewerb ist möglich

Am 7. Mai 2024 nahmen führende Köpfe aus der europäischen Verkehrs- und Logistikbranche in Zürich an unserem Forum Güterverkehr teil. Die Branchengemeinschaft war sich einig: Der Einzelwagenladungsverkehr kann wettbewerbsfähig werden. Dazu braucht es eine Transformation

in ein automatisiertes, digital vernetztes und international geöffnetes Bahnsystem. Diverse Staaten bieten dafür politische und befristete finanzielle Unterstützung an.

Einen umfassenden Rückblick finden Sie unter:  
[www.cargorail.ch/forum-gueterverkehr](http://www.cargorail.ch/forum-gueterverkehr)



Rot in Ihre Agenda:  
Forum Güterverkehr vom 14. Mai 2025

