

Präsidialrede VAP-Generalversammlung 2026

Geschätzte Mitglieder des VAP
sehr geehrte Gäste

Ganz besonders begrüßen möchte ich Herrn Dirk Stahl, der CEO der BLS Cargo, der im Anschluss an den statutarischen Teil in einem Inputreferat zu Ihnen sprechen wird.

Ebenfalls herzlich willkommen heisse ich Arnold Berndt vom Bundesamt für Verkehr, Alexander Muhm von der SBB Cargo, Peter Westenberger von unserem deutschen Partnerverband «Die Güterbahnen» sowie Lukas Federer von economiesuisse und Simon Oberbeck vom Schweizerischen Schifffahrts- und Hafenverband.

Einige Mitglieder und Gäste können heute leider nicht an unserer Generalversammlung teilnehmen und haben sich entschuldigt.

Besonders erwähnen möchte ich unseren Ehrenpräsidenten Franz Steinegger sowie unsere Ehrenmitglieder André Suter und Marcel Ott. Ebenfalls entschuldigt haben sich Ständerat Thierry Burkart, Präsident der ASTAG, Katrin Schneeberger, Direktorin des Bundesamtes für Umwelt, Renato Fasciati, CEO der Rhätischen Bahn, Olivier Fantino, Geschäftsführer von Avenergy, sowie unser Revisor Oliver Konrad.

Ihnen allen sende ich an dieser Stelle herzliche Grüsse und danke ihnen für ihre Verbundenheit mit dem VAP.

Ich freue mich sehr, Sie zur diesjährigen Generalversammlung des VAP begrüßen zu dürfen.

Wenn wir heute über die Situation des Güterverkehrs sprechen, lohnt sich zunächst ein Blick über die einzelnen verkehrspolitischen Dossiers hinaus. Das Niedrigwasser auf dem Rhein hat uns in diesem Jahr sehr konkret vor Augen geführt, wie wichtig leistungsfähige und zuverlässige Transportsysteme für unser Land sind. Der hohe Stellenwert eines funktionierenden Güterverkehrs zeigt sich meist dann besonders deutlich, wenn er nicht mehr reibungslos funktioniert. Das gilt in besonderem Masse für den Schienengüterverkehr, der für viele Unternehmen ein unverzichtbarer Bestandteil ihrer Transport- und Logistikketten ist.

Wenn Transportkapazitäten fehlen, Lieferungen verspätet eintreffen oder kurzfristig auf andere Verkehrsträger ausgewichen werden muss, hat dies direkte Auswirkungen auf Produktion, Kosten und Versorgung. Für die Schweiz als stark international vernetztes Land ist dies von herausragender Bedeutung. Unsere Unternehmen sind darauf angewiesen, dass Rohstoffe, Vorprodukte und Waren zuverlässig transportiert werden können.

Un transport ferroviaire efficace du fret est donc bien plus qu'une question de politique de transport. C'est une condition préalable pour approvisionner notre pays, pour la compétitivité de nos entreprises et donc un facteur important de localisation

pour la Suisse. En même temps, le train reste de loin le mode de transport le plus respectueux du climat. Nous ne devons pas perdre de vue cette perspective économique et politique des transports dans les nombreuses discussions qui ont actuellement cours.

Schienenengüterverkehr muss sich am Kunden orientieren

Besonders intensiv beschäftigen uns derzeit die Entwicklungen im Einzelwagenladungsverkehr. Mit der Revision des Gütertransportgesetzes hat das Parlament ein klares Bekenntnis zu dessen Zukunft abgegeben. Für die kommenden Jahre werden erhebliche Bundesmittel bereitgestellt, um den EWLTV nachhaltig aufzustellen.

Das ist nicht bloss wünschenswert, sondern notwendig. Denn der EWLTV ist für zahlreiche Unternehmen in der Schweiz ein essenzieller Bestandteil ihrer Logistikketten. Zudem werden darüber Güter transportiert, die für die Versorgung unseres Landes zentral sind – etwa Energieträger oder landwirtschaftliche Produkte sowie Stahl und weitere Produkte für die Bauwirtschaft. Die Zukunft des EWLTV ist deshalb auch eine Frage der Landesversorgung.

Leider beobachten wir Entwicklungen, die uns grosse Sorgen bereiten. Viele unserer Mitglieder berichten uns nicht nur von gestiegenen Preisen, sondern auch von Qualitätsproblemen und einer vielfach wahrgenommenen fehlenden Kundenorientierung von SBB Cargo. Beispielhaft zeigt sich dies beim angekündigten Abbau zahlreicher Bedienpunkte. Die betroffenen Kunden wurden erst rund sechs Monate vor der Umsetzung einbezogen. Es fehlt an Transparenz über die Kriterien und an einer nachvollziehbaren Folgenabschätzung. Gleichzeitig lässt die kurze Vorlaufzeit kaum Raum, gemeinsam mit den Kunden oder anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen alternative Lösungen zu prüfen und zu entwickeln.

Dabei war mit der neuen Förderung gerade der Anspruch verbunden, dass SBB Cargo und ihre Kunden gemeinsam an einem nachhaltigen und wirtschaftlich tragfähigen EWLTV arbeiten.

Auch ein verbessertes finanzielles Ergebnis von SBB Cargo darf nicht darüber hinwegtäuschen. Der Erfolg des Schienenengüterverkehrs bemisst sich nicht allein an der Erfolgsrechnung eines einzelnen Unternehmens. Entscheidend ist vielmehr, ob die Bedürfnisse der Kunden erfüllt werden, Verkehrsvolumen auf der Schiene gehalten werden kann und ein verlässliches, wettbewerbsfähiges Angebot besteht.

Eine sinkende Kundenzufriedenheit schlägt sich nicht sofort in den Verkehrszahlen nieder. Viele Unternehmen können ihre Logistik nicht von heute auf morgen umstellen. Wer aber eine Alternative hat, wechselt auf die Strasse. Wo diese Alternative kurzfristig fehlt, werden andere Logistiklösungen aufgebaut. Diese Entwicklung kennen wir aus dem Transitverkehr: Zuerst sank die Qualität, später folgten die Mengen. Und einmal verlorene Verkehre lassen sich nur schwer auf die Schiene zurückholen.

Erste Warnsignale sehen wir bereits heute schwarz auf weiss: Gemäss den verfügbaren Zahlen des Bundes ist die Zahl der beladenen Wagen im EWLTV im

ersten Quartal 2026 gegenüber dem Vorjahresquartal bereinigt um 12 Prozent zurückgegangen.

Der Wille des Gesetzgebers war klar: Die gesprochenen Mittel sollen dazu beitragen, den EWLTV auf dem Weg zur Eigenwirtschaftlichkeit effizienter zu machen und den Verkehr auf der Schiene zu halten. Diesem Ziel muss die Umsetzung Rechnung tragen.

Denn mit öffentlichen Mitteln geht auch Verantwortung einher. Die Politik muss klare Rahmenbedingungen setzen und hinschauen, wenn die von ihr definierten Ziele aus dem Blick geraten. Die staatlichen Mittel müssen dazu beitragen, den EWLTV effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen – ohne dass dabei zahlreiche Verkehre an die Strasse verloren gehen.

Am Ende gilt ein einfacher Grundsatz: Verlader entscheiden sich für die Schiene, wenn das Angebot zuverlässig, wirtschaftlich und wettbewerbsfähig ist. Fehlen diese Voraussetzungen, ziehen die Kunden ihre Konsequenzen.

Wettbewerb ist Teil der Lösung

Zu den zentralen Zielen des VAP gehört deshalb auch ein funktionierender Wettbewerb. Denn Wettbewerb schafft Marktpreise, fördert Qualität, Innovation und Investitionen und sorgt für einen effizienten Einsatz der verfügbaren Ressourcen. Vor allem aber schafft er Vielfalt und Kundenorientierung.

Gleichzeitig weiss die Branche sehr wohl: SBB Cargo spielt im Schweizer Schienengüterverkehr eine zentrale Rolle und wird dies auch künftig tun. Gerade weil SBB Cargo heute eine derart bedeutende Stellung hat, braucht es aber Wettbewerb und faire Chancen für andere Anbieter.

Bei der nächsten Leistungsperiode des EWLTV soll deshalb der Weg auch für private Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Rolle spielen. Denkbar sind beispielsweise regionale Zustellungen durch private Anbieter unter der Systemführerschaft von SBB Cargo. Das konkrete Modell ist letztlich zweitrangig. Entscheidend ist, dass Markteintritte möglich sind, private Anbieter eine faire Chance erhalten und damit Wettbewerb ermöglicht wird. Öffentliche Mittel dürfen bestehende Marktstrukturen nicht auf Jahre hinaus zementieren.

Wie wichtig gute und verlässliche Rahmenbedingungen sind, zeigt sich aktuell bei den Rangierleistungen auf der ersten und letzten Meile. Private Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dort häufig auf Leistungen von SBB Cargo angewiesen. Die heutige Struktur ist historisch gewachsen und in vielen Fällen auch sinnvoll, weil SBB Cargo über das dichteste Netz an Rangierressourcen in der Fläche verfügt. Es wäre weder wirtschaftlich noch betrieblich zweckmässig, wenn an jedem Bedienpunkt mehrere Anbieter eigene Rangierressourcen vorhalten müssten. Umso wichtiger ist aber, dass diese Leistungen nach klaren, transparenten und diskriminierungsfreien Regeln zur Verfügung stehen.

Genau daran mangelt es derzeit. SBB Cargo sorgt mit der kurzfristigen Einschränkung von Rangierleistungen und einer teilweise widersprüchlichen Kommunikation für erhebliche Unsicherheit im Markt. Kein Verloader kann seine

Logistik auf Leistungen aufbauen, bei denen unklar ist, ob und unter welchen Bedingungen sie morgen noch erbracht werden. Werden Rangierleistungen eingeschränkt oder fehlt die notwendige Planungssicherheit, gefährdet dies bestehende und neue Schienenverkehre und erschwert privaten Anbietern den Marktzugang.

Das ist nicht nur ein betriebliches Problem, sondern auch ein Wettbewerbsproblem. Eine zentrale Leistung der ersten und letzten Meile darf nicht zum Nadelöhr für den Wettbewerb auf der Schiene werden. Wettbewerb im Ganzzugverkehr kann nur funktionieren, wenn auf der ersten und letzten Meile möglichst gleich lange Spiesse gelten. Hier braucht es klare Rahmenbedingungen und Rechtssicherheit. Nur so entstehen Effizienz und Kundenorientierung.

Die Infrastrukturfrage endet nicht an der Landesgrenze

Damit komme ich zu einem weiteren zentralen Thema: der Infrastruktur. Mit «Verkehr '45» werden derzeit wichtige Weichen für die langfristige Entwicklung des Schweizer Bahnsystems gestellt. Für den VAP ist diese Diskussion so zentral, dass wir die Eckwerte kritisch prüfen und mögliche Verbesserungen für den Schienengüterverkehr erarbeiten lassen.

Der Schienengüterverkehr steht seit Jahren unter zunehmendem Druck. Unsere Erwartung ist deshalb klar: Er muss den Stellenwert erhalten, der ihm angesichts seiner Bedeutung für die Versorgungssicherheit, die Klimaziele des Bundes und nicht zuletzt auch seiner hohen Flächeneffizienz zukommt.

Leider beobachten wir, dass es für Güterzüge zunehmend schwieriger wird, die notwendigen Trassen zu erhalten. Der Personenverkehr wächst und beansprucht zusätzliche Kapazitäten. Doch unser Bahnnetz muss für beide da sein. Deshalb müssen die notwendigen Kapazitäten für den Güterverkehr von Beginn an mitgedacht und langfristig gesichert werden.

Gleichzeitig dürfen wir bei «Verkehr '45» nicht nur über neue Ausbauten sprechen. Mindestens ebenso wichtig sind Erhalt und Unterhalt der bestehenden Infrastruktur. Jeder zusätzliche Ausbau verursacht auch dauerhafte Folgekosten für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung. Deshalb müssen Investitionen dort erfolgen, wo sie einen möglichst grossen Nutzen bringen.

La situation en Allemagne nous montre actuellement clairement les conséquences qui peuvent survenir si la préservation de la substance est négligée au fil des années. S'il existe des restrictions dans le réseau, le transport ferroviaire de marchandises est souvent le premier à en souffrir.

Und die Infrastrukturfrage endet nicht an unserer Landesgrenze. Wir haben mit der NEAT enorme Investitionen in leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen getätigt. Doch ein Güterzug beginnt seine Fahrt nicht am Nordportal des Gotthard-Basistunnels und beendet sie auch nicht am Südportal. Der Schienengüterverkehr funktioniert in europäischen Korridoren.

Fehlende Kapazitäten, Baustellen und mangelnde Zuverlässigkeit auf den ausländischen Zulaufstrecken wirken sich unmittelbar auf den Schweizer

Schienengüterverkehr aus. Deshalb brauchen wir beides: eine leistungsfähige und gut unterhaltene Infrastruktur in der Schweiz und zuverlässige internationale Korridore.

Sicherheit braucht europäische Lösungen

Ein weiteres Thema, das uns in den vergangenen Monaten intensiv beschäftigt hat und weiter beschäftigen wird, sind die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im europäischen Schienengüterverkehr.

Eines möchte ich dabei unmissverständlich festhalten: Sicherheit hat höchste Priorität.

Aber ebenso klar ist: In einem so internationalen System wie dem Schienengüterverkehr kann Sicherheit nur europäisch gedacht und wirksam organisiert werden. Güterwagen verkehren täglich über mehrere Landesgrenzen hinweg. Nationale Sonderlösungen schaffen deshalb nicht automatisch mehr Sicherheit. Sie können vielmehr zusätzliche Komplexität, Kosten und Rechtsunsicherheit verursachen.

Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts hat diesen Grundsatz nochmals unmissverständlich unterstrichen. Nationale Sondermassnahmen können nicht losgelöst vom europäischen Rechtsrahmen eingeführt werden. Für uns bestätigt dies eine zentrale Position: Wir brauchen beim Schienengüterverkehr einen gemeinsamen europäischen Rechtsrahmen und keinen zusätzlichen Swiss Finish.

Mit dem Schlussbericht des europäischen Joint Network Secretariat liegt inzwischen ein gemeinsamer europäischer Ansatz für zusätzliche Massnahmen bei Güterwagenrädern vor. Diese Massnahmen werden von den Wagenhaltern mit dem notwendigen Vorlauf umgesetzt. Gleichzeitig zeigen die Ereignisse und Diskussionen der vergangenen Monate aber ebenso deutlich: Sicherheit kann keine alleinige Aufgabe der Wagenhalter sein.

Auch Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber tragen Verantwortung. Ein wirksames Sicherheitssystem muss deshalb alle Beteiligten angemessen einbeziehen.

Genauso wichtig ist eine realistische Umsetzung. Zusätzliche Kontrollen und Instandhaltungsmassnahmen benötigen Werkstattkapazitäten, Fachpersonal und Zeit. Sicherheitsmassnahmen müssen wirksam sein, aber ebenso verhältnismässig und praktisch umsetzbar.

Denn wenn unterschiedliche nationale Anforderungen zusätzliche Kosten und Komplexität verursachen, schwächen sie letztlich die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Die Konsequenz kann sein, dass Volumen verloren gehen und Güter auf die Strasse verlagert werden. Das kann und darf nicht das Ziel einer sicherheitsorientierten Verkehrspolitik sein.

Eine ähnliche Grundsatzfrage stellt sich derzeit bei der Haftung im Schienengüterverkehr. Auch hier mussten wir in diesem Jahr leider ein Vorpreschen mit einem Schweizer Alleingang beobachten. Für uns als VAP war von Beginn an

klar: Eine Lösung der Haftungsfrage muss zwingend europäisch und branchenweit erfolgen. Dabei braucht es ein geschlossenes Verantwortungsdreieck zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Wagenhaltern und Infrastrukturbetreibern.

Die Verantwortung einfach an die Wagenhalter weiterzureichen, würde die Branche keinen Schritt weiterbringen. Vielmehr braucht es einen strukturierten Dialog unter Einbezug aller relevanten Akteure. Erste Austausche haben sowohl auf Seiten der Wagenhalter unter dem Dach der UIP als auch auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits stattgefunden. Genau solche gemeinsamen Prozesse braucht es, wenn am Ende eine tragfähige Lösung entstehen soll.

Die Perspektive der verladenden Wirtschaft

Meine Damen und Herren, so unterschiedlich diese Themen auch sind, eines verbindet sie alle: Am Ende muss der Schienengüterverkehr für seine Kunden funktionieren.

Wir brauchen einen Schienengüterverkehr, der zuverlässig und wirtschaftlich funktioniert und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz stärkt. Dafür braucht es gute Rahmenbedingungen und eine leistungsfähige Infrastruktur. Diese müssen so ausgestaltet sein, dass Wettbewerb möglich ist. Dieser Anspruch gilt umso mehr, wenn zusätzlich noch öffentliche Gelder fliessen.

Genau hier liegt auch die Kernaufgabe des VAP. Wir vertreten die Interessen unserer Mitglieder gegenüber Politik, Behörden und Öffentlichkeit. Wir bringen uns konstruktiv ein, beziehen aber auch klar Position, wenn Entwicklungen den Schienengüterverkehr schwächen, den Wettbewerb behindern oder an den Bedürfnissen unserer Mitglieder vorbeigehen.

Auch deshalb haben wir dieses Jahr intensiv darüber diskutiert, wie wir den VAP für die Zukunft aufstellen wollen. Unser Ziel ist klar: Der VAP soll sich wieder stärker auf sein Kerngeschäft konzentrieren – auf die Interessenvertretung unserer Mitglieder und unserer Branche. Denn wir stellen immer wieder fest, dass es im Schienengüterverkehr kaum Stimmen gibt, die konsequent die Perspektive der privaten Akteure und der verladenden Wirtschaft einbringen. Genau hier kommt dem VAP eine eminent wichtige Rolle zu.

Genau diesen Fokus legen wir auch in unseren neuen Statuten fest, die Sie im Vorfeld dieser Generalversammlung einsehen konnten und über die Sie noch in diesem Jahr an einer ausserordentlichen Generalversammlung entscheiden können. Sie sollen die Grundlage dafür schaffen, dass wir unsere Kräfte gezielt dort einsetzen, wo sie für unsere Mitglieder den grössten Nutzen erzielen: bei der Vertretung ihrer Interessen und bei guten, wettbewerbsfördernden Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr.

Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen in den VAP, für Ihre Unterstützung und ganz besonders für Ihr persönliches Engagement in unserem Verband.

Ensemble, nous continuerons à nous engager pour un transport ferroviaire de marchandises efficace, durable et orienté client à l'avenir – und dafür, dass die

Stimme der verladenden Wirtschaft und der privaten Akteure gehört wird – in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Vielen Dank.