



Während die Politik über Subventionen im Einzelwagenladungsverkehr diskutiert, fordert der schweizerische Dachverband der Wirtschaft Economiesuisse anlässlich der Fachtagung mehr Wettbewerb und weist auf die Spannungsfelder zwischen Staat und Privatwirtschaft, Integrierte Bahn versus Trennung Betrieb / Netz, Legacy versus Digitalisierung sowie zwischen priorisiertem Personenverkehr und nachrangigem Güterverkehr hin.

Schweiz: Fachtagung Schienengüterverkehr

Produktiv! – Innovativ! – Distributiv!

Unter dem Titel „Zukunft Schienengüterverkehr in der Fläche, Produktiv! – Innovativ! – Distributiv!“ organisierte die Vereinigung der BahnJournalisten Schweiz eine Fachtagung mit Referaten zum Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Experten aus den Bereichen Verkehrs- und Transport-Unternehmen, Kantone, Verbänden, Industrien und Medien besuchten diesen Anlass.

Im Parlament stehen zurzeit zwei Varianten für die Förderung des EWLV zur Diskussion:

- Die Variante 1 zielt auf einen weiterhin eigenwirtschaftlichen Schienengüterverkehr. Die auf Wettbewerb ausgerichtete Marktordnung wird beibehalten. Der Gütertransport auf der Schiene soll mit zusätzlichen Anreizinstrumenten gestärkt werden, beispielsweise mit Verbilligungsbeiträgen an die Verloader.
- Die Variante 2 sieht vor, dass der EWLV abgestimmt mit der Branche umfassend modernisiert und seine Attraktivität für Kunden gezielt gesteigert wird. Dieser fordert eine umfassende finanzielle Förderung des EWLV durch den Bund.

Im Bereich des EWLV hält die SBB Cargo eine Monopolstellung. Das Unternehmen äußerte sich bereits mit dem Vorbehalt eines möglichen zukünftigen Rückzugs aus dem EWLV bei Umsetzung der Variante 1. Oder in anderen Worten, nur bei Direktsubventionen bleibt die Dienstleistung wie bisher ge-

währleistet. Da das Unternehmen seit über 15 Jahren meist Verluste respektive immer wieder außerordentliche Abschreibungen ausweist, ist der Ruf nach Subventionen nachvollziehbar. Ob diese Strategie auf Dauer sinnvoll respektive EU-kompatibel ist, sei dahingestellt. SNCF Fret macht hier zurzeit schmerzliche Erfahrungen. Somit setzte die Fachtagung Akzente auf alternative Maßnahmen.

Produktiv! – Effizienz statt Subventionen

Auf Prozessoptimierungen nach den Prinzipien des Lean Managements setzt

das private Güter-EVU railCare des Großverteilers COOP. Im Fokus stehen hier schlanke und durchgängige vertikale Prozessketten, die auf Insourcing und Standardisierungen, kurze Umladezeiten, elektrisch durchgängige Kühlketten (auf Bahnwagen, Lkw und Standplätzen) und ökologische Transporte fokussieren. Für seinen EWLV „COOP Rail“ beschaffte das Unternehmen sechssachsige Sdggmrs-Taschenwagen mit zwei 45-Fuß-Reefer-Containern, die durch eine über dem Mitteldrehgestell angebrachte Ladefläche be- und entladen werden können. Das Containervolumen entspricht demjenigen eines Lkw-Sattelschlepper, das einen schlanken 1:1-Umlad gewährleistet. Ergänzt wird dieses Konzept durch die bisher eingesetzten Wechselbrücken für den lastmile-Verkehr.

Die privat betriebenen Güter-EVU TR Transrail und UTL fokussierten in ih-

Kein Cüplianlass:
**Güterbahn-
Projekte** sind für
Politiker nicht sexy.

Monopolisierter
**Güterwagen-
verkehr** überlebt nur
mittels Subventionen.

Beim bestehenden
**Güterwagen-
verkehr** mangelt es
an Qualität und Flexibilität.

Innovative ETH-
Laufroboter
unterstützen
Wagenmeister/Visiteuren
bei der Wagenkontrolle.

BAV **Anschluss-
Gleisinventare**
sind weder aktuell noch
vollständig.

Güterbahnkunde muss bei
**Störungs-
Meldung** selbst
nachforschen.

ren Beiträgen auf den Kundennutzen sowie die Chancen und Gefahren im schweizerischen Binnengüterverkehr. Eine flexible, klar auf den Kunden ausgerichtete und zuverlässige Dienstleistung wird zunehmend nachgefragt und ermöglicht auch kleineren Güter-EVU eine tragende Marktnische.

Innovativ! – Neues statt alter Pfade

Das EVU railCare setzt erstmals den von der ETH entwickelte Laufroboter als Wagenmeister respektive Visiteur zur Wagenkontrolle ein. Die Kontrollpunkte werden bildmäßig erfasst und zukünftig an einen (wettergeschützten) Arbeitsplatz zur Kontrolle übermittelt. Dieser innovative Ansatz vereint gleich mehrere Potenziale: Der Detaillierungsgrad ist ein Mehrfaches des menschlichen Auges, die lückenlose Dokumentierung läuft nebenher, beim zeitgleichen Einsatz zweier Roboter lassen sich die Zugstandzeiten halbieren. In Test haben sich die Laufroboter im Schotterbett wie auf Bergwanderungen, Treppen und so weiter bewiesen. Feldschlösschen Getränke AG, eine Tochtergesellschaft von Carlsberg, setzt zunehmend auf den Bahnverkehr und kann heute bei der Bier-Rohstoffanlieferung einen Bahnanteil von 80 Prozent ausweisen, bei der Distribution erfolgen 60 Prozent mit der Bahn zu Großkunden und zum Cross-Docking zur Feinverteilung. Im Europavergleich nimmt damit das Unternehmen einen Spitzenplatz ein.

Da die amtlichen Verzeichnisse der Anschlussgleise weder aktuell noch akkurat sind konnte das Ingenieur- und Planungsunternehmen EBP Schweiz AG bereits für mehrere Kantone Anschlussgleis-Inventare erstellen. Damit bekommen die Mobilitätsämter, die Raumpla-

nung wie auch Industriekunden erstmals umfassende Unterlagen für die Weiterentwicklung des Bahn-Güterverkehrs. Eine Umfrage bei einigen Kantonen ergab, dass für den Güterverkehr diesbezüglich noch keine Klimaziele festgelegt wurden.

Die Vereinigung SwissRailvolution zeigte in ihrem Beitrag auf, dass die bisherige Bahn-Infrastrukturpolitik des Bundesamtes für Verkehr und der Kantone eine nicht zielführende Politik darstellt (siehe auch PriMa 6/2023, Seiten 30/31). Dies führt auch dazu, dass der Güterverkehr zukünftig primär auf der Straße wachsen wird und sich der Modalsplit prognostiziert nur um marginale 2 Prozentpunkte bis 2050 zugunsten der Güterbahn verschieben wird. Die Politik muss zwingend lernen, dass Kundenbedürfnisse und Potenziale zu einem Tonnenkilometer-Angebotskonzept (im SPV entsprechend Personen-Kilometer) führen und erst dann Ausbauten der Infrastruktur zu beschließen sind.

Distributiv! – Neu denken statt Déjà-vu

Die Schweizerische Post benutzt für rund 50 Prozent aller Brief- und Paket-sendungen die Bahn. Dennoch ist der Lastwagen nicht wegzudenken: In einem Zug/Lkw Vergleich Rampe – Rampe ist letzterer rund 25 bis 40 Pro-

zent schneller als der Zug. Auch die reine Fahrzeit des Zuges ist länger als beim Lastwagen, selbst bei den täglichen Staus. Die „Schnellgüterzüge“ der Post bummeln gerade mal mit durchschnittlich rund 60 Kilometer pro Stunde durch die Landschaft. Und am Horizont stehen die eLkw, die schon heute ab jährlichen 100.000 Einsatz-Kilometer wirtschaftlicher als Diesel-Lkw sind. Die Preisentwicklung bei den Batterien und der eLkw-Technik werden mittelfristig den EWLK massiv bedrängen.

Auch unter dem Boden werden Projekte konkreter: Das Unternehmen Cargo sous terrain treibt für ihre 70 Kilometer lange erste Teilstrecke Flughafen Zürich-Kloten Richtung Bern erste Sondier-Bohrungen in die Tiefe und die Standortplanung der elf geplanten oberirdischen Hubs nimmt Formen an. Damit soll der von der Bahn neben dem EWLK verabschiedete Stückgut-Einzeltransport wieder von der Straße geholt werden und in gebündelten und ökologischen City-Liefer-Transporten auf der letzten Meile die Kunden erreichen.

*Peider Trippi,
Co-Organisator der Fachtagung*

*Die Referate sind einsehbar unter:
[https://www.bahnjournalisten.ch/
anlaessereisen.php](https://www.bahnjournalisten.ch/anlaessereisen.php)*

eLKW werden den
**Einzelwagen-
ladungsverkehr**
mittelfristig verdrängen.

Noch keine
**Güterverkehr-
Klimaziele** bei den
Kantonen definiert.