



Ohne Gleisanschluss verliert der Bahngüterverkehr seine Kunden im Wagenladungsverkehr. Die Entwicklung vor allem in Frankreich und Italien, teils auch in Deutschland, zeigt das Dilemma auf: Der Modal Split im WLK verändert sich kaum und die Verlagerungspolitik bleibt ohne neue Gleisanschlüsse weitgehend ein Lippenbekenntnis.

Wagenladungsverkehr Schweiz

Potenziale ausschöpfen

Anschlussgleise bleiben ein unverzichtbarer Wirtschafts- und insbesondere Logistikfaktor für die Versorgung der Schweiz. Unter Umweltaspekten betrachtet, ist ihre Bedeutung sogar noch größer. Ihre diskriminierungsfreie Bedienung durch Güterbahnen und eine intakte Anbindung an das Schienennetz sind dabei zentrale Erfolgsfaktoren.

Der schweizerische Wagenladungsverkehr (WLK) blickt auf eine wechselhafte Entwicklung zurück: meist abnehmend. Der Konzentrationsprozess der Industrie, das sich verändernde Logistikvolumen und Zeitverhalten sowie die nach wie vor attraktiven Straßentransporte tragen das Ihre dazu bei.

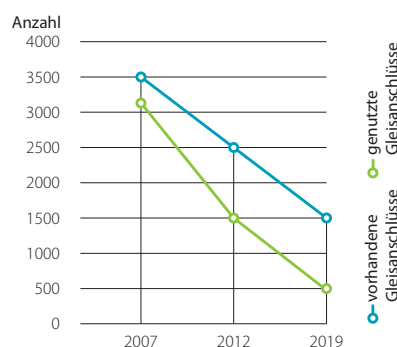
Anschlussgleise

Mitte der 1990er-Jahre existierten rund 2300 private Anschlussgleise in der Schweiz. Durch sie waren um die 4000 Betriebe ans öffentliche Schienennetz angebunden.

Heute schließen noch gegen 500 genutzte Anschlussgleise Firmen direkt an das Schienennetz an. In den letzten Jahren war festzustellen, dass das über diese Anschlussgleise abgewickelte Transportvolumen nur wenig rückläufig ist. Das heißt, je Anschlussgleis werden größere Tonnagen abgewickelt. Dies entspricht den Konzentrations-tendenzen in Logistik- und verladender Wirtschaft.

Rund 90 Prozent des konventionellen Bahngüterverkehrs werden über solche

Anschlussgleise abgewickelt. Nach wie vor stellen diese einen wichtigen Eckpfeiler für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene dar. Je nach Datenquelle existieren unterschiedliche Werte für die Anzahl verbundener und genutzter Anschlussgleise. Unbestritten bleibt dagegen der starke Niedergang der Anschlüsse in der Schweiz.



Je nach Datenquelle existieren unterschiedliche Werte für die Anzahl der verbundenen und genutzten Anschlussgleise.

Fördermittel

Der Bund leistet, wenn die Voraussetzungen gegeben sind, Investitionsbeiträge zum Bau, der Erweiterung oder Erneuerung von Anschlussgleisen. Die gesetzlichen Grundlagen bilden Gütertransportgesetz und die Gütertransportverordnung sowie das Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz).

Die Bundesbeiträge berechnen sich auf Basis der geplanten Verkehrsmengen über den Gleisanschluss. Sie betragen maximal 60 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Für die Anschlussvorrichtung (Anschlussweiche) sind die Infrastrukturbetreiber zuständig. Die Finanzierung erfolgt durch die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Infrastrukturbetreibern. Daneben sprechen auch einzelne Kantone Fördermittel zu.

Problematischer ist die Rückbauoffensive von SBB Infrastruktur. Wo auch immer eine Anschlussweiche mit wenig Verkehr zur Erneuerung anfällt, offeriert diese den Gratis-Rückbau. Damit ist das Gleis vom Netz.

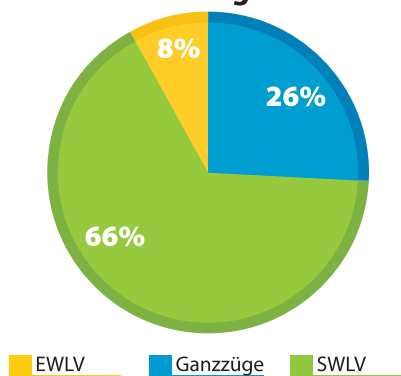
System-Wagenladungsverkehr

Der für die Versorgung der Schweiz strategisch bedeutende System-Wagenladungsverkehr hat sich im Jahr 2018

mit einem leichten Umsatzwachstum von 1,7 Prozent positiv entwickelt. Heute werden 90 Prozent der Wagen über etwa die Hälfte der 344 SBB-Bedienpunkte transportiert. Die SBB Cargo will diesen System-WLV in Wirtschaftsräumen mit großen Gütermengen weiter stärken und den Kunden ein regelmäßiges und zuverlässiges Angebot bieten.

Mit schnelleren und häufigeren Verbindungen, reservierten Trassen und nicht zuletzt dank der Automation will sich die SBB Cargo auch mit steigenden Anforderungen in der Logistikkette erfolgreich positionieren.

Beladene Wagen 2018



Der SWLV machte mit zwei Dritteln den Großteil der beladenen Wagen 2018 aus.

Einzel-Wagenladungsverkehr unter Druck

Zwischen 2009 und 2017 haben sich die rund 20 Millionen Netto-Tonnen des Einzel-Wagenladungsverkehrs (EWLV) halbiert. Dieser nahm 2018 erneut um 2,4 Prozent ab und steht immer stärker unter Druck. Deshalb überprüfte die SBB Cargo mit ihren Kunden im Jahr 2019 Alternativen zu einer fixen täglichen Bedienung, etwa gebündelte Lieferungen.

Die Erfahrungen in den ersten Regionen zeigen: In etwa 60 Prozent der Fälle können bessere Lösungen als bisher auf der Schiene (sprich Straße) gefunden werden. Dies ist hauptsächlich dem Trend hin zu kleineren Sendungsgrößen und mehr Flexibilität geschuldet. Aufgrund dieser negativen Entwicklung überprüft SBB Cargo gemeinsam und vorausschauend mit ihren Kunden,

ob es Alternativen zu einer fixen täglichen Bedienung gibt.

Dazu gehören beispielsweise die Bündelung von Verkehren über andere Standorte, die Konzentration von Mengen, regionale Ringzüge und auch, wo sinnvoll, die Kombination mit der Straße, Übergangslösungen oder alternative Finanzierungen beispielsweise durch Kantone.

Neue Interessengemeinschaft

Der Wagenladungsverkehr wird seit Herbst 2018 in der neu gegründeten Interessengemeinschaft IG WLW gemeinsam mit der Branche, dem Verband der Verladenden Wirtschaft (cargorail.ch), dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und SBB Cargo untersucht.

Ziel dabei ist es, die Effizienz und damit die Wettbewerbsfähigkeit des WLW zu verbessern. In zwei Arbeitskreisen werden einerseits das Bahnangebot in der Logistikkette – inklusive Verbesserungen für Abläufe und Effizienz – und andererseits der Technologieeinsatz in der Logistikkette für die rasche Umsetzung vertieft:

- Die IG WLW hat in Zusammenarbeit mit Wirtschaftsvertretern eine Karte erstellt, in der Räume mit erheblichem Entwicklungspotenzial in der Logistik abgebildet sind.
- Diese Karte wurde in der Kantonskonferenz mit den Kantonen diskutiert. Ergänzend wurde dazu aufgezeigt, welche (infrastrukturellen) Maßnahmen zur Ausschöpfung der Potenziale nötig sein werden.
- Die Sicht der Wirtschaftsvertreter soll nun in einem zweiten Schritt mit derjenigen der Kantone abgeglichen werden.

Ausblick

Bis Ende 2020 soll die SBB Cargo insgesamt weitere 100 schwach frequentierte Bedienpunkte überprüfen. Anschließend folgt bis Ende 2023 die Überprüfung von rund 70 weiteren Punkten. Parallel zum fixen Netz des System-Wagenladungsverkehrs soll ein flexibles Angebot mit Punkt-zu-Punkt-Verbindungen für Sendungen

Xrail Allianz

Im internationalen Kontext arbeitet die Xrail Allianz aus sieben Staatsbahnen kontinuierlich an der Harmonisierung von Prozessen und IT-Systemen, um den Kunden ein passgenaues und umfassendes WLW-Angebot offerieren zu können. Ziel ist die Standardisierung von Schnittstellen und Prozessen, um so eine verbesserte Interoperabilität und durchgängige Produktion über das gesamte Netzwerk mit mehr als 12.000 Bedienpunkten zu ermöglichen. Dabei sind rund zwei Drittel des gesamten Wagenladungsverkehrs in Europa grenzüberschreitend.

mit spezifischen Kundenbedürfnissen zum Einsatz kommen.

Durch das Aufkommen privater Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), wie Widmer Rail Services, Eisenbahn Dienstleister GmbH, Sersa und anderer, bieten sich für Industrien, Handel und Logistikbetriebe alternative Möglichkeiten. Dies wird durch die angepasste Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) für einen diskriminierungsfreien Zugang für Anschlussgleise unterstützt.

So wurde der 850.000-Tonnen-Zuckerrübenverkehr 2018 erstmals durch private EVU abgewickelt. Dazu kommen die Angebote im Kombinierten Verkehr mit integrierten Lkw-Zu- und Abtransporten von railCare, das seit 2010 zu 100 Prozent dem Schweizer Detailhandelskonzern Coop gehört und zunehmend auch Drittverkehre mit seinen acht Siemens Vectron ausführt.

Die mit dem STEP Ausbauschnitt 2030/35 vorgesehenen Ausbauten auf der Ost-West-Achse kommen insbesondere dem Güterverkehr zugute und unterstützen zeitsensitive Transporte. Die geplanten Maßnahmen sowie die neue Bewusstseinshaltung sollten nach vielen Strategie-Diskussionen und Verbandsinitiativen der letzten Jahrzehnte nun eine nachhaltige Umsetzung ermöglichen.

Peider Trippi