

Stand der Dinge – Sicht der Verloader

Güterverkehrsreise Bahnjournalisten
25. Oktober 2018

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

www.cargorail.ch



Fakten zum VAP

Gründung: 1912, 300 Mitglieder

Präsidium: Ständerat Josef Dittli, Ulrich Walt, Fixit

Mitgliedschaften national: economiesuisse, Cargo Forum Schweiz

Mitgliedschaften international: ERFA, AIEP/IVA/CRE, UIP

Zweck:

- Verkehrspolitik für Verlader, Anschliesser, Wagenhalter
- Beratung in Technik, Betrieb, Recht
- Teilnahme in Expertengruppen von Bundesämtern und Kantonen
- Fachveranstaltungen

Politische Herausforderungen für den VAP im Bahngüterverkehr

1. Rahmenbedingungen Markt

Beschluss «Organisation der Bahninfrastruktur» im Parlament

➔ Mitwirkung bei der Fahrplangestaltung für Verlader
Wettbewerb als Grundsatz verankern

2. Netzkapazitäten für Güterverkehr sichern/schaffen

➔ Ausbauschnitt 2030/35, Entwicklung Güterverkehrsanlagen/
Freiverlade

3. Logistik- und Produktionsstandorte sichern/schaffen

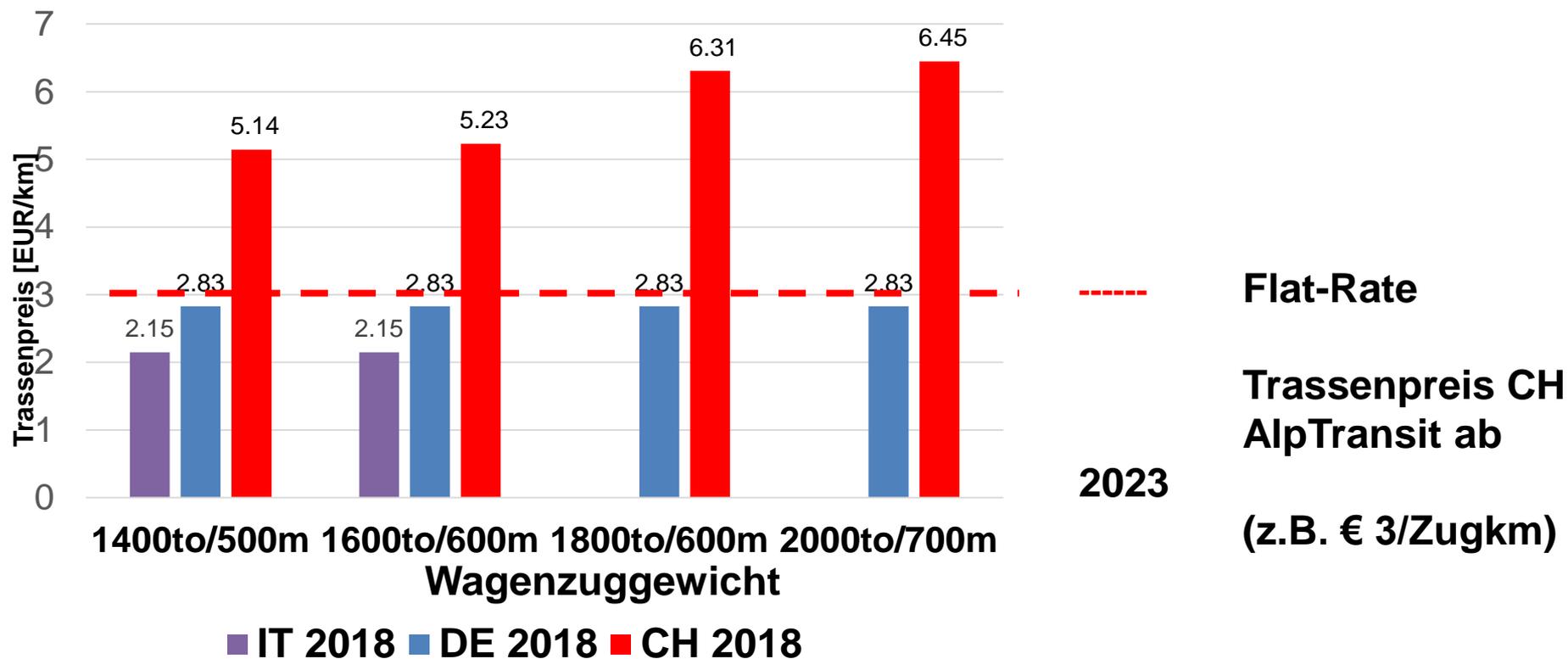
➔ Zusammenarbeit mit Kantonen, BPUK und Bund

4. City-Logistik

➔ Agglomerationsprogramme schaffen Strukturen, ARE

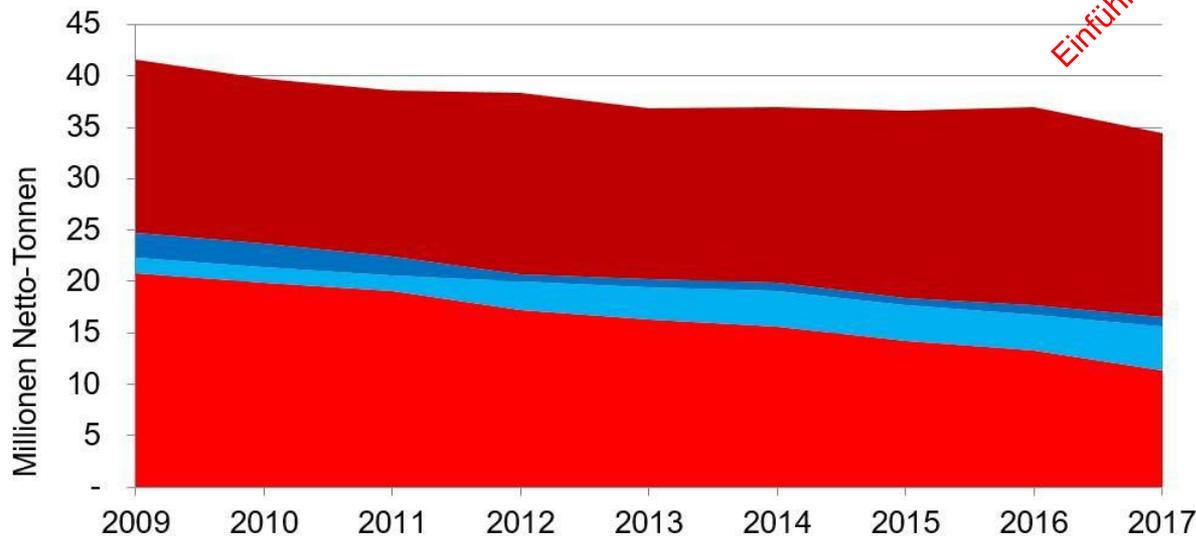
Mehr Verlagerung ab 2023 ?

Temporäre Trassenpreis-Reduktion - optimal als Flat-Rate



Mengenentwicklung bei SBB Cargo

- Rückgang im EWLV seit 2009
- Expressverkehr und Ganzzug stabil



Einführung Buchungssystem

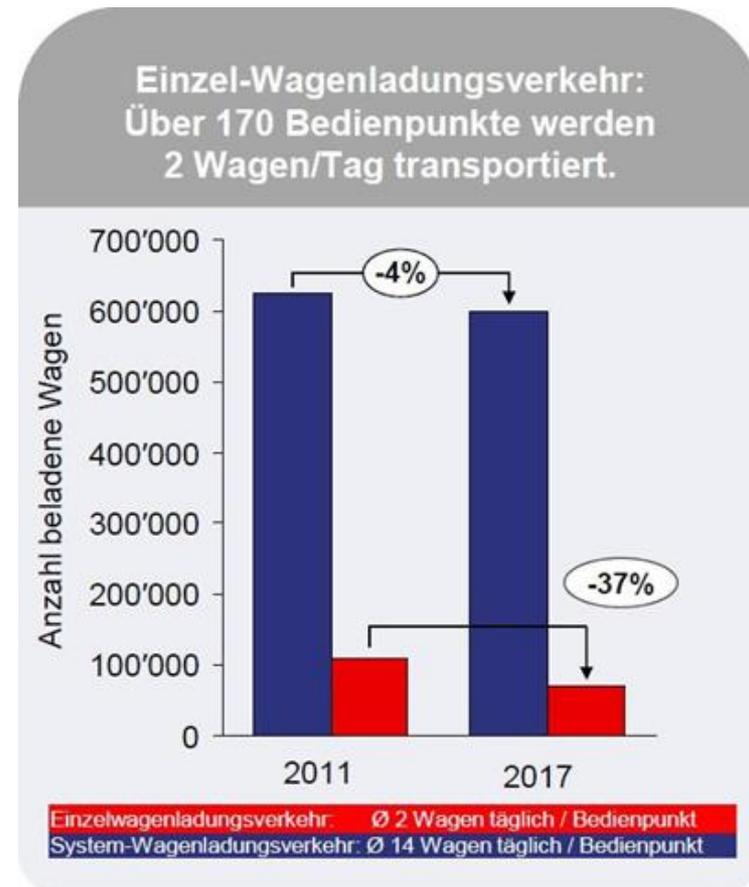
- Cargo Train WLV (GZ)
- Paket-/Briefpost
- Cargo Express (EWLV)
- Cargo Rail (EWLV)

Quelle: SBB

System- versus Einzelwagenladungsverkehr

Neue Begrifflichkeit:

- System-Wagenladungsverkehr
- Einzel-Wagenladungsverkehr



Quelle: SBB

Mögliche Ursachen

- Kontinuierlicher Abbau, mangelnde Kundenorientierung SBB Cargo
- Netzkapazitäten, Trassenqualität, Bedienungsqualität
- Verlust zentraler Standorte
- Verunglückte Einführung des Buchungssystems Ende 2016
- Ausstieg von Kunden aus dem WLV wegen des Buchungssystems

Konzept für den Gütertransport auf der Schiene Art. 3 GüTG

1. Der Bundesrat erarbeitet für den Gütertransport auf der Schiene ein Konzept nach ...
2. Er legt darin die Grundlagen fest für die Entwicklung der Rangierbahnhöfe [...], der Freiverlade [...], der KV-Umschlagsanlagen, der Anschlussgleise, weiterer für den Gütertransport bedeutender Einrichtungen.
3. Er stimmt das Konzept mit der Entwicklung der Eisenbahn- und Strasseninfrastruktur, dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab.
4. Er bezieht die Kantone und die betroffenen Akteure frühzeitig in die Erarbeitung des Konzepts ein.



Interessengemeinschaft WLW

Motivation des VAP

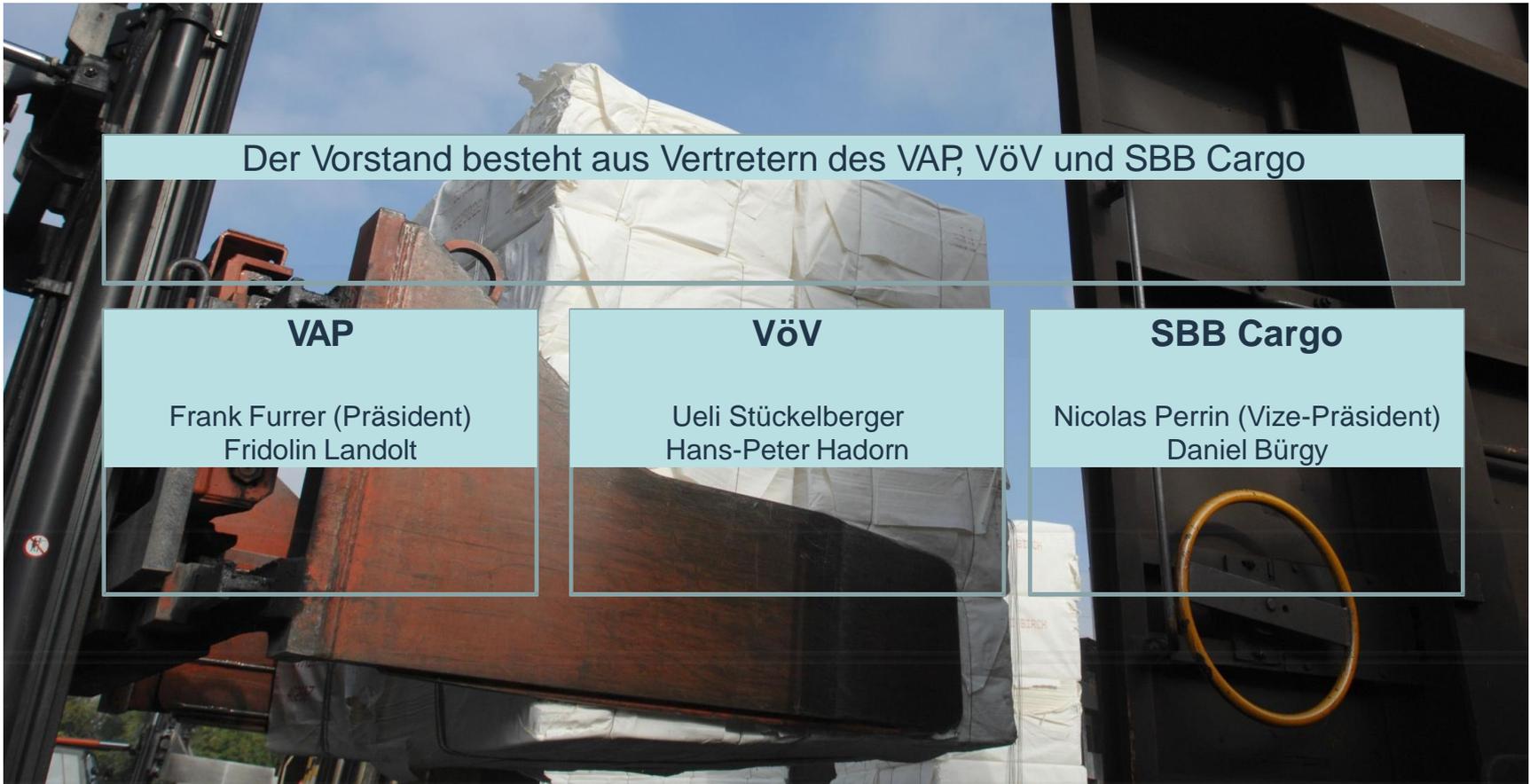
System Wagenladungsverkehr zum Erfolg führen

Kundennutzen und Kundenmehrwert im Fokus

Lösungsorientierter Ansatz

Kooperativer Ansatz Kunden, SBB Cargo, weitere Eisenbahnunternehmen

Der Vorstand.



Der Vorstand besteht aus Vertretern des VAP, VöV und SBB Cargo

VAP

Frank Furrer (Präsident)
Fridolin Landolt

VöV

Ueli Stückelberger
Hans-Peter Hadorn

SBB Cargo

Nicolas Perrin (Vize-Präsident)
Daniel Bürgy

Ziele und Hintergrund zur IG WLK.

Art. 3 a GüTG.

¹ Die Akteure des Schienengüterverkehrs können gemeinsam Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes erarbeiten. Diese können insbesondere betreffen

- a. technische Neuerungen
- b. Effizienzverbesserungen in den Produktionsabläufen
- c. Verbesserte Integration des Schienengüterverkehrs in die Logistikwirtschaft.

² Die Erarbeitung wird durch das Bundesamt für Verkehr in geeigneter Weise unterstützt.

Ziele und Hintergrund zur IG WLW.

Den schweizerischen Wagenladungsverkehr gemeinsam mit der Branche entwickeln.

- ^ Der Wagenladungsverkehr soll in der neu gegründeten Interessengemeinschaft WLW gemeinsam mit der Branche entwickelt werden.
- ^ Ziel: Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit verbessern.
- ^ Zwei Arbeitskreise:
 - 1) Bahnangebot in der Logistikkette inkl. Verbesserungen für Abläufe, Effizienz
 - 2) Technologieeinsatz in der Logistikkette

Vorgehen bei der weiteren Entwicklung – Matrix Branche/Region



Ergebnisse aus den Branchenworkshops

- Erstmals findet wirklicher Austausch Anbieter – Kunde statt
- Kunden sehen vor allem Entwicklungspotential
- Einbezug aller weiteren Güterbahnen ist vielversprechend
- Risiko: Konzentration führt zu Kapazitätsengpässen