



Noch offen ist, ob SBB Cargo die Kehrrichtverbrennungsanlage Cottendant bei Colombier (NE, Bild) weiter bedient. Die per Bahn abtransportierte Schlacke und Asche entspricht ca. 1200 Lkw pro Jahr.

## **SBB Cargo: Wagenladungsverkehr**

Wie kommen die Gespräche über die Zukunft des Wagenladungsverkehrs im Rahmen der Interessengemeinschaft WLV voran? Der Verband der verladenden Wirtschaft lobt SBB Cargo für ihr offenes Ohr.

Im März kündigte SBB Cargo an, die Hälfte ihrer noch 340 Zustellpunkte des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) zu überprüfen, weil deren Auslastung von durchschnittlich zwei Wagen pro Tag für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht genüge. Man müsse mit den Kunden über Zusammenlegungen oder flexible, nicht mehr tägliche Bedienung auf Bestellung sprechen. Zu diesem Zweck wurde die Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr (WLV) gegründet, bestehend aus SBB Cargo, dem Verband der Verloader, Anschlussgleis- und Wagenbesitzer VAP und dem VöV als Vertreter aller Verkehrsunternehmen. Eine positive Zwischenbilanz dieser Gespräche zogen VAP-Generalsekretär Frank Furrer und Hans-Peter Hadorn, Präsident der Kommission Güterverkehr des VöV, vor den Bahnjournalisten Schweiz an deren Inforeise zum Güterverkehr am 25. Oktober im Swissterminal in Frenkendorf (BL).

### **Rahmenbedingungen verbessern**

Frank Furrer ging zuerst auf den ständigen Rückgang des EWLV in den letzten Jahren ein. Als Gründe nannte er einerseits die allgemein schwierigen Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr wegen fehlender Netzkapazitäten und Anlagen. Sowie wegen seiner Benachteiligung gegenüber dem Personenverkehr nicht nur bei den Trassen, sondern z.B. auch bei den vom Bund finanzierten Agglomerationsprogrammen: Damit würden S-Bahnen und Trams gebaut, aber nichts für die ebenfalls wichtige logistische Versorgung der Städte.

Als weiteres Beispiel nannte Furrer die Klage des Zürcher Verkehrsverbands gegen die im Gütertransportgesetz (GüTG) neu vorgeschriebenen stündlichen Güterverkehr-Trassen zwischen Zürich und Bülach: Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Sache noch nicht entschieden, die Trassen aber einstweilen dem ZVV zugesprochen, um den Halbstundentakt zu ermöglichen. Dagegen klagte das Bundesamt für Verkehr (BAV) beim Bundesgericht, das aber die vorsorgliche Massnahme schützte.

«Immerhin hat der ZVV die Trassen nicht einfach bekommen, sondern klagen müssen», sagte Hans-Peter Hadorn. Denn mit dem GüTG habe das Parlament vor zwei Jahren den Güterverkehr dem Personenverkehr bei der strategischen Kapazitätsplanung gleichgestellt. „Das ist eine kleine Revolution!“ Auch muss der Bund nun für die Entwicklung der Güterverkehr-Infrastruktur – inklusive Rangierbahnhöfe, Freiverladeplätze, Kombiverkehr-Terminals, Anschlussgleise usw. – ein Konzept erarbeiten und dabei frühzeitig die Kantone und alle betroffenen Akteure einbeziehen, ebenso vor dem Rückbau von Anlagen.

### **Auf die Kunden hören**

Als hausgemachte Probleme nannte Furrer die Dominanz des Staatsbetriebs SBB Cargo allein durch seine Monopolstellung und die missglückte Einführung eines neuen Buchungssystems sowie die betrieblichen Probleme im letzten Jahr. „Und wenn man ständig signalisiert: ‚Wir bauen ab, der EWLV macht uns nicht wirklich Freude!‘, und einen erfreulichen ‚System-WLV‘ von einem unerfreulichen ‚Restmüll‘ unterscheidet, dann sind das Botschaften, die bei den Verladern ankommen. Dann setzen sie nicht mehr auf dieses Pferd!“

Umso positiver sieht Furrer die Arbeit der IG WLV: „Sie setzt beim Kundennutzen an und fragt: Wie machen wir es gemeinsam? SBB Cargo sitzt mit den Kunden gemeinsam an einem Tisch, und mit den anderen Bahnen. Ziel ist, das ganze Produktionssystem des konventionellen WLV und der Ganzzüge zum Fliegen zu bringen: Es soll Kunden und Anbietern mehr Freude machen. Die Bahn soll eine attraktive Alternative zur Strasse werden.“

Erreicht werden soll dies durch bessere Abläufe, mehr Effizienz und neue Technologien in der Logistikkette. Darüber wurde und wird in Workshops gebrütet: Getrennt nach Wirtschaftsbranchen wurden deren Bedürfnisse besprochen, mit den Grossverladern gesamtschweizerische Warenflüsse und Schwerpunkte und schliesslich regionenweise mit kleineren Verladern und Kantonsvertretern mengenkritische Standorte, Potenziale und Entwicklungskonzepte. Konkrete Ergebnisse nannte Furrer keine, zeigte sich aber zuversichtlich: «Es gibt ein wirkliches Gespräch zwischen Verladern und SBB Cargo über Erfahrungen, Bedürfnisse, Herausforderungen und Lösungen. Ich höre von allen Seiten: Das ist eine völlig neue Qualität des Umgangs miteinander. Bisher hatten wir Powerpoint-Präsentationen und irgendwelche Preisverhandlungen, aber wir haben uns nie gesagt, was Sache ist. Das findet jetzt statt. Ich glaube, es gibt eine erhebliche Chance, SBB Cargo und die grosse Kiste WLV in eine positive Zukunft zu führen.»

Wichtig sei für den Schienengüterverkehr aber auch eine Senkung des Trassenpreises wie in Deutschland, fordert Frank Furrer. Und es brauche mehr Netzkapazitäten und zusätzliche Anlagen an besseren Standorten.

Markus Fischer.

SEV, 6.11.2018.

SEV > SBB-Cargo. Warentransport. SEV, 2018-11-06