



**Zum Thema**

Kurt Metz zur Notwendigkeit schlanker Logistikprozesse

**Humanes Potential fördern**

Das vorgeschlagene neue Gütertransportgesetz geht mit Vorschusslorbeeren ins Parlament. Kein Wunder: Es sieht massive finanzielle Unterstützung der Verloader und der Bahnen vor, ohne konkrete Ziele festzulegen, wie dies beim Schienentransit durch die Alpen der Fall ist.

Dem mit der Totalrevision des GüTG im Jahr 2015 festgelegten Instrumentarium gelang es nicht, die gewünschten Impulse für eine umfassendere Nutzung des Schienengüterverkehrs und einen höheren Marktanteil der Schiene im Gütertransport umzusetzen. Dies sei in erster Linie durch die Wett-

bewerbssituation im Güterverkehrsmarkt auf Strasse und Schiene bedingt, moniert die Vorlage des Bundesrats. Sie erschwere den EVU, aus der normalen Geschäftstätigkeit attraktive neue Angebote zur Gewinnung von Kunden und zusätzliche Transportmengen aufzubauen. Das mag in einigen Bereichen stimmen, denn bei vielen Akteuren – sowohl den Entscheidungsträgern der öffentlichen Hand als auch bei Branchenakteuren, insbesondere im Personenverkehr – fehlt das Verständnis für die Bedürfnisse der Logistik.

Nun ist Logistik nicht nur eine Angelegenheit von Investitionen in Infrastrukturen und Transportmittel. Um diese leistungsfähig, effizient und finanziell attraktiv einzusetzen, sind auch Fachleute gefragt. Denn Logistik hat sehr viel mit Marktverständnis zu tun und mit Kreativität. Sie führen zu innovativen und optimierten Lösungen. Subventionen in den Betrieb dienen kaum der notwendigen Motivation.

Die traditionellen Strassengüterverkehrs-Unternehmen agieren heute als Gesamtlogistiker, die Last- wie Bahnwagen nutzen. Wenn die Priorität der Vorlage auf der Schaffung der organisatorischen, infrastrukturellen und finanziellen Voraussetzungen für eine Modernisierung der Angebote liegt, so fehlen mir darin die Komponente logistische Kompetenz, der Rolle des Managements und seines Verständnisses der Verladenden Wirtschaft. Es gilt in schlanken Logistikprozessen zu denken und zu handeln. Organisatorische und physische Schnittstellen sind möglichst effizient zu gestalten. Diese Fähigkeit erwirbt man sich im direkten Kundenkontakt vor Ort, in der Produktion, an der Verladestelle und im Terminal, und nicht am Arbeitsplatz hinter dem Bildschirm. Der Verlust des EWLV des Detailhändlers Coop – über 30 000 Wagen im Jahr – von SBB Cargo an das hauseigene Logistik- und EVU Railcare im 2021 – spricht eine deutliche Sprache.

RB 19.2.24

**Wagenladungs- und DAK-Förderungen sind in Sicht**

**Güterverkehr** Der Schienengüterverkehr ist für die schweizerische Volkswirtschaft von grosser Bedeutung: Etwa 40% der gesamten Gütertransportleistung werden mit der Bahn vornehmlich im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbracht. Der Marktanteil im Binnen-, Import- und Exportverkehr – dem „Schienengüterverkehr in der Fläche“ – liegt bei rund 25%. Dieser ist gemäss Gütertransportgesetz (GüTG) von 2015 eigenwirtschaftlich zu betreiben. Der EWLK wird heute ausschliesslich durch SBB Cargo angeboten. Das Geschäft ist chronisch defizitär.

Der Bundesrat (Regierung) verabschiedete am 10.01.2024 die Botschaft zu den zukünftigen Rahmenbedingungen des Schweizer Gütertransports zur Beratung und Beschlussfassung in den beiden Kammern des Parlaments. Das neue GüTG soll in den kommenden Sessionen beraten und verabschiedet werden.

Im Zentrum der Vorlage stehen die Aspekte Transportlogistik, Versorgungssicherheit und Regionalpolitik.

Das neue Gütertransportgesetz strebt eine massgebliche Verminderung der Treibhausgasemissionen und eine nachhaltige Nutzung von Raum und Umwelt durch den Schienengüterverkehr an. Der Schienengüterverkehr soll technisch und organisatorisch modernisiert, die multimodalen Transportketten gestärkt sowie die Schifffahrt besser eingebunden werden. Dafür notwendig ist die gezielte finanzielle Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV).

Konkret soll der Bund den Anbietern eines EWLK-Netzwerkangebots während einer befristeten Zeit eine Überbrückungsfinanzierung leisten. Vorgeschlagen ist, ein Bonus als Anreiz zur weiteren Verlagerung einzuführen, und zwar in Form eines Verbilligungsbeitrags für den Verlad auf die Schiene. Die Kosten für alle Massnahmen belaufen sich für die nächsten vier Jahre auf 680 Mio. CHF. Geplant ist, diese zusätzlichen Ausgaben ohne Belastung des Bundeshaushalts zu finanzieren. Ein Teil soll aus den Einnahmen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) stammen, der

sonst in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen würde.

Außerdem sind Transformationsfinanzierungen für Automatisierungen und Digitalisierung sowie technische Modernisierungen vorgesehen. Dabei geht es hauptsächlich um die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Die Umrüstung der 15 000 Güterwagen und 520 Lokomotiven soll bis etwa im Jahr 2033 erfolgen. Dafür sieht der Bundesrat 180 Mio. CHF vor.

Dieser Betrag decke je nach Umbautauglichkeit rund 30 bis 40% der geschätzten Investitionen von 10 000 CHF pro Wagen und 75 000 CHF pro Lokomotive. Zu deutlich höheren Kosten kam im November 2022 die hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung in Karlsruhe im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV): Sie errechnete Beträge von 21 000 bis 44 000 CHF pro Güterwagen und 60 000 bis 250 000 CHF pro Lok je nach Schwere des Umrüstungsgrads.

RB 19.2.24 (km)



Foto: Flix

Noch fahren Flixtrain-Züge nur in Deutschland und nicht in der Schweiz, doch das soll sich bald ändern.

## Flixtrain will in Eigenregie fahren – erste Umsetzung bei München–Zürich geplant, wahrscheinlich in Tagesrandlagen

**Personenfernverkehr** Flixtrain plant, in Eigenregie in die Schweiz zu fahren, vorerst auf der Strecke München–Zürich. Die EU fordert seit längerem ein entsprechendes Recht für alle EU-Bahnen. Der Schweizer Bundesrat (Exekutive) ist bereit, für den internationalen Bahnverkehr diesen für Anbieter aus der EU zu öffnen. Dagegen sträuben sich die Gewerkschaften und die SBB.

Ausländische Bahnen dürfen seit langem in die Schweiz verkehren. Sie benötigen jedoch im Personenverkehr für den Schweizer Streckenabschnitt eine schweizerische Bahn als Kooperationspartner. Gemäss dem Entwurf des Verhandlungsmandats des Bundesrats mit der EU soll dies zukünftig auch ohne Kooperationspartner möglich werden. Flixtrain muss aber nachwei-

sen, dass die Schweizer Errungenschaften im öV eingehalten werden: Vorrang des Taktverkehrs, Tarifintegration bei nationalen Angeboten und branchenübliche Löhne.

Die Herausforderungen dabei sind die im Taktverkehr dicht befahrenen Strecken mit kaum vorhandenen zusätzlichen Trassen sowie die Verspätungsanfälligkeit der in die Schweiz verkehrenden Züge. Möchte Flixtrain auch innerschweizerische Verbindungen anbieten, so müssen auch alle in der Schweiz gültigen Billette und Abonnemente bei Flixtrain gültig sein. So bietet Flixbus auch keine rein innerschweizerischen Verbindungen an, aber entsprechende Billette der Schweizer Bahnen. Anzumerken ist: Alle Normalspurbahnen bieten eine 1. Klasse

an, und es besteht nirgends eine Reservationspflicht.

Es wird wahrscheinlich darauf hinauslaufen, dass Flixtrain, zumindest in den Tagesrandlagen, in die Schweiz verkehren kann, aber keine rein innerschweizerischen Billette anbieten wird. So könnte Flixtrain ab München nach Zürich beispielsweise in St. Gallen und Winterthur nur für den Ausstieg anhalten, aber keine Fahrgäste zusteigen lassen. Umgekehrt könnte der Zug auf dem Weg nach München in Winterthur und St. Gallen nur für den Zustieg anhalten. In Anbetracht davon, dass Flixbus Tickets für München–Zürich ab etwa 14,99 EUR verkauft, besteht auch für ungünstig trassierte Züge ein erhebliches Potenzial.

RB 19.2.24 (lüt)

## Tram-Neuausschreibung der BVB – Preis nur mit 30% gewichtet

**Straßenbahnen** Wie bereits in *Rail Business 7/23* gemeldet, verzichteten die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) auf die Einlösung einer Option über weitere 23 Strassenbahnen vom Typ Flexity. Alstom war nicht mehr bereit, die Fahrzeuge zum vereinbarten Preis zu liefern. Bis spätestens im März 2024 will nun die BVB eine Neuausschreibung starten. Dazu wurden die Hersteller bereits vorab informiert und alle europäischen Hersteller haben Interesse bekundet.

Fest bestellt werden 23 Meterspurfahrzeuge mit einer Maximallänge von 45 m und 2,3 m Breite. Für die Ausbauplanung Tramnetz 2030 sind optional fünf

bis zehn weitere Fahrzeuge vorgesehen. Sollten gleichzeitig auch die Wagen vom Typ Combino ersetzt werden, werden es optional bis 2037 insgesamt 28 bis 44 Fahrzeuge.

Um den Velofahrern an den Haltestellen mehr Platz zwischen der rechten Schiene und der Haltekante zu ermöglichen, möchte die Politik, dass alle Trams mit Schiebetritten zur Überbrückung des um 25 bis 29 cm vergrösserten Abstandes versehen werden. Alle vorhandenen Trams können jedoch nicht mit Schiebetritten nachgerüstet werden. So könnte es sein, dass bis 2049 auch die von 2015 bis 2018 beschafften 61 Flexity bereits ersetzt

werden müssen. Dazu werden total bis zu 100 Optionen vereinbart. Die zu bestellenden Trams werden für Schiebetritte lediglich vorbereitet.

Bemerkenswert ist die Gewichtung der Offerten. Der Preis fliesst mit 30% in die Bewertung ein, die Qualität mit 25%, die Lieferfrist mit 20%, die Dienstleistungen mit 5%, die Nachhaltigkeit mit 10% und die Anbieterpräsentation mit 10%. Bis zum Spätsommer 2024 soll der Zuschlag erfolgen. Danach wird der politische Kreditbewilligungsprozess bis Mitte 2025 benötigen, so dass gegen Ende 2027 das erste Fahrzeug in Betrieb gehen könnte.

RB 19.2.24 (uet)