



# Branchen-Leitlinien für den EWLK

Dezember 2023

## **Impressum**

Autor: Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr – IG WLV  
Titel: Branchen-Leitlinien für den EWLK

Ort: Bern  
Datum: 22. Dezember 2023

### **Projektgruppe**

Nicolas Germanier, SBB  
Leonie Lendenmann, SBB  
Thomas Schweiger, SBB  
Philipp Wegmüller, VöV  
Bernhard Adamek, VöV  
Frank Furrer, VAP  
Jürgen Maier, VAP  
Hubert Meier, VAP  
Vincent Baeriswyl, VAP

### **Prozessbegleitung**

René Neuenschwander, Ecoplan  
Matthias Setz, Ecoplan  
Martin Wagenbach, Ecoplan

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inhaltsverzeichnis .....</b>                                      | <b>3</b>  |
| <b>Management Summary .....</b>                                      | <b>4</b>  |
| <b>Einleitung .....</b>                                              | <b>3</b>  |
| <b>Ausgangslage – Wovon wir ausgehen .....</b>                       | <b>5</b>  |
| <b>Zielbild EWL 2035 .....</b>                                       | <b>6</b>  |
| <b>Prioritäten für die Ausgestaltung der ersten LV-Periode .....</b> | <b>11</b> |
| <b>Glossar .....</b>                                                 | <b>15</b> |

## Management Summary

Ziel der Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr (IG WLV) ist ein zuverlässiger, sicherer, wettbewerbsfähiger und qualitativ hochwertiger Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), was in einem gut ausgelasteten und regional ausgewogenen Netz resultiert. Mit den Branchen-Leitlinien für den EWLTV zeigt die IG WLV, wie sie dieses Ziel umsetzen will. Sie unterbreitet dem BAV einerseits ihr Zielbild für den EWLTV im Horizont 2035 und andererseits die daraus abgeleiteten prioritären Massnahmen für die erste Leistungsvereinbarung (LV) zwischen dem Bund und den Netzwerkanbieterinnen im EWLTV. Die Schweiz erhält für das gesprochene Geld einen modernisierten EWLTV, der auf die Stärken des schienengebundenen Verkehrs und des intramodalen Wettbewerbs ausgerichtet ist.

Der Schienengüterverkehr erhöht die Effizienz der Logistikketten und trägt dank seinem eigenen Netzwerk zur Zuverlässigkeit und Resilienz des Güterverkehrs in der Schweiz bei. Durch den gezielten Ausbau der Infrastruktur sollen in Zukunft die für den EWLTV erforderlichen Trassen in guter Qualität zur Verfügung gestellt und die lückenlose Erreichbarkeit der Übergabepunkte einschliesslich ihrer Anbindung an andere Verkehrsträger sichergestellt werden.

Im Zielbild ist der EWLTV eigenwirtschaftlich. Auf dem Weg dahin ermöglicht dessen Förderung eine Transformation des Produktionsmodells bzw. die Optimierung der Produktivität und legt gleichzeitig die Grundlage für intramodalen Wettbewerb. Des Weiteren gehören Investitionen in die Digitalisierung sowie Automatisierung von Vertrieb und Produktionsprozessen zur Transformation. Sie sollen zu einer Neuausrichtung des Angebots und zu einem für die Verlader (=Kunden) interessanten und effizienten Netzwerk führen. Hierzu wird zwischen den Bedienpunkten mit ausreichendem Aufkommen ein EWLTV-Netz aufgebaut, das diese Bahnhöfe mit einem wirtschaftlichen Angebot verbindet. Die Ressourcen und das Produktionskonzept der Netzwerkanbieterinnen werden auf dieses Netz ausgerichtet und optimiert. Eine solche Fokussierung ermöglicht Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen in der Produktion und im Overhead, sowie eine gestiegene Auslastung und Erlöse, die die Reinvestitionsfähigkeit sicherstellen. Verlader, deren Verladepunkte nicht am EWLTV-Netz angeschlossen sind, haben die Möglichkeit ihre Waren via Ganzzüge oder Zulieferung zu einem regelmässig bedienten Bedienpunkt zu versenden. Alternativ können Kantone Bedienungen von Bedienpunkten als Teil des EWLTV-Netzes bestellen und abgelden.

Ausmass und Zeitpunkt des erwarteten Automatisierungsschubs und der damit verbundenen Kostensenkungen hängen davon ab, wann die digitale automatische Kupplung (DAK) europaweit eingeführt werden wird. Digitalisierungsschritte sind aber auch ohne DAK möglich.

Für die erste LV-Periode setzt die Branche folgende Prioritäten:

- Als Ausgangspunkt für die Ausgestaltung der LV 2025 - 2028 stützen sich das BAV und die Netzwerkanbieterinnen auf das heutige Angebot. Die Planungsarbeiten für die Transformation des EWLTV werden aber sofort aufgenommen, so dass dies ab Fahrplan 2027 umgesetzt werden kann.
- Der Entwicklungspfad hin zur Eigenwirtschaftlichkeit wird im Rahmen der IG WLV begleitet. Die Netzwerkanbieterinnen erheben hierzu quartalsweise Kennzahlen zuhanden der IG WLV und erstellen regelmässig einen Bericht zur Entwicklung des EWLTV mit Vorschlägen zur Anpassung des Angebots.

- Der Bund erstellt jährlich einen Monitoringbericht. Dabei prüft er, ob der Zugang diskriminierungsfrei erfolgt und ob die Bundesbeiträge zu keinen Wettbewerbsverzerrungen führen.
- Die Umsetzungsschritte zur Automatisierung und Digitalisierung werden gemäss Zeitplan des bestehenden Branchenprojekts unter Leitung BAV fortgesetzt.

## Einleitung

### Anlass

Mit der Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» setzt sich der Bundesrat zum Ziel, die zukünftige Rolle des Schienengüterverkehrs (SGV) zu klären, insbesondere was den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) anbelangt. Die Vorlage betrachtet aktuell den Einzelwagenladungsverkehr als nicht eigenwirtschaftlich und schlägt Fördermassnahmen vor.

Rund 70% des Binnen-Schienengüterverkehrs wird in der Schweiz im EWL

 produziert. Dies entspricht dem Transport von 600'000 beladenen und 370'000 leeren Wagen. Der EWL dient dem Warenaustausch Schweizer Unternehmen und ist deshalb nicht als «Service Public» zu qualifizieren. Der heutige Zustand des EWL ist die Folge einer Reihe von Ursachen. Dazu gehören ein Produktionskonzept, das sich noch auf ehemals höhere Transportmengen abstützt, aufwändige manuelle Prozesse wie das Kuppeln und die Bremsprobe, erhöhte Planungs- und Dispositionsaufwände sowie die teilweise erschwerte Erreichbarkeit der Übergabepunkte und eingeschränkte Manöverkapazitäten innerhalb der Bahnhöfe.

Die ungenügende Netzkapazität und -qualität führt teilweise dazu, dass die Qualität der Bedienung aus Sicht der Kunden abnahm. Es müssen demnach einschneidende Massnahmen zur Verbesserung des EWL

 in der Schweiz ergriffen werden.

Entsprechend der Mehrheit der Stellungnahmen schlägt der Bundesrat in seiner Botschaft von Anfang 2024 vor, den EWL

 zu transformieren und hierfür diesen während zwei Perioden à vier Jahre durch eine Leistungsvereinbarung (LV) zwischen Bund und Netzanbieterinnen finanziell zu unterstützen. Die erste LV-Periode betrifft voraussichtlich den Zeitraum 2025 bis 2028.

### Leitlinien der Branche für den EWL

Die Vorlage sieht mit der Ergänzung des Art. 3a GüTG zudem vor, dass die Branchenakteure, welche sich für einen gesunden WLV aussprechen, gemeinsame Leitlinien erstellen, die dann als eine der Grundlagen für die Ausgestaltung der LV dienen. Die Leitlinien sollen eine übergeordnete Sicht einnehmen und aus Branchensicht darstellen, wie der EWL

 zukünftig aufgestellt und weiterentwickelt werden soll. Zusätzlich befasst sich die Branche weiterhin mit den schon bisher in Art 3a GüTG erwähnten Themen.

Der inhaltliche Fokus der Leitlinien liegt beim zukünftigen Netzwerkangebot: Einerseits bei dessen räumlicher Ausgestaltung und Abgrenzung, andererseits beim Zugang zum Angebot und der erwarteten Leistung zu Transport- und Bedienqualität und schliesslich beim Grad der Automatisierung und Digitalisierung.

Nicht Gegenstand der Leitlinien sind hingegen die Ausgestaltung der effektiven Produktion im EWL

-Netzwerk und der Preispolitik.

**Struktur der vorliegenden Leitlinien**

Das Zielbild 2035 steht im Zentrum der Leitlinien. Es beschreibt, wohin sich der EWL entwickeln soll und fokussiert auf die mittel- bis langfristige Ausgestaltung des räumlichen Angebots und die technologischen Entwicklungen. Ebenso beschreiben die Leitlinien, wie ein Entwicklungspfad aussieht.

Zum Schluss werden prioritäre Massnahmen aufgeführt, die in die Leistungsvereinbarung für den EWL in der Periode 2025 – 2028 aufgenommen werden sollen und dazu beitragen werden, dass sich der EWL in Richtung Zielbild 2035 entwickeln kann.

## Ausgangslage – Wovon wir ausgehen

Der Schienengüterverkehr leistet einen Beitrag an die Dekarbonisierung und für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Vor dem Hintergrund knapper Strassenkapazitäten und zunehmender Stauhäufigkeiten könnte der SGV in Zukunft für die Versorgung der schweizerischen Wirtschaft und Bevölkerung weiter an Bedeutung gewinnen. Der SGV leistet einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung der Logistikketten und erhöht dank seinem eigenen Netzwerk die Redundanz und Resilienz des Güterverkehrs in der Schweiz. Die dazu notwendige Infrastruktur ist teilweise vorhanden und soll in den kommenden Jahren weiter auf die Bedürfnisse des Güterverkehrs angepasst werden.

Der SGV steht im Wettbewerb zum Strassengüterverkehr, gleichzeitig sind die beiden Verkehrsträger auch sinnvolle Ergänzungen eines effizienten und nachhaltigen Logistiksystems. In Bezug auf Sicherheit, Energieeffizienz, Platzbedürfnisse sowie mit dem Nachsprung hat der SGV Wettbewerbsvorteile, mit welchen er sich in Zukunft und trotz starkem Preisdruck am Markt durchsetzen kann. Unabhängig davon sind alle Akteure der Branche fortlaufend bestrebt, die Qualität ihres Produkts zu erhöhen und die Produktionskosten zu senken.

### Terminologie

Die bestehenden Grundlagen des BAV enthalten die für den EWL relevanten Konzepte, insbesondere die Produktionsformen und Produktionsgefässe im SGV sowie die Güterverkehrsanlagen.<sup>1</sup> Aus Konsistenz-Gründen wird an der bestehenden Terminologie festgehalten. Dies gilt auch für den Begriff «Einzelwagenladungsverkehr», auch wenn der heutige EWL mehrheitlich Wagengruppen betrifft und einzelne Wagen die Ausnahme bilden.

Die Branche geht von folgendem Verständnis der **Bedienpunkte** aus: Das EWL-Angebot setzt sich aus einem Netz von Bedienpunkten zusammen. Am Bedienpunkt werden die Wagen und Wagengruppen ins EWL-Netz eingespeist. Die Wagen werden über Formations- und Rangierbahnhöfe bis zum Zielbedienpunkt geführt und von dort zum Übergabepunkt (Anschlussgleis, Freiverlad oder KV-Umschlagsanlage oder anderweitig definierter Übergabepunkt) zugestellt.

– *Bedienpunkte sind Bahnhöfe des Güterverkehrs (Formations-, Annahme- oder Rangierbahnhöfe), an denen Verladeanlagen (Freiverlad, Anschlussgleis, KV-Umschlagsanlage) angebunden sind und die im EWL bedient werden können.*

Der Abschnitt zwischen dem Übergabepunkt beim Kunden und dem Bedienpunkt bildet die erste, bzw. **letzte Meile**.

---

<sup>1</sup> Vgl. Glossar.

## Zielbild EWLTV 2035

### EWLTV-Angebot

Effizienzsteigerungen in der Produktion, Kostensenkungen und das Erreichen einer Mindestauslastung einhergehend mit konkurrenzfähigen Preisen bilden zusammen mit Erlösen, welche die Reinvestitionsfähigkeit sicherstellen, die Voraussetzung für die im Zielbild vorgegebene Eigenwirtschaftlichkeit. Dafür wird eine Anpassung des EWLTV-Angebots und der Produktionsformen notwendig sein. Dies soll unter anderem mit dem Eintritt neuer Akteure in den EWLTV-Markt verbunden sein.

**EWLTV-Leistungen.** Die Produktion des EWLTV ist Sache der Netzwerkanbieterinnen. Zum EWLTV-Angebot gehören folgende Leistungen im EWLTV-Netz:

- das Zustellen von leeren Wagen über den Bedienpunkt bis zum Übergabepunkt
- das Abholen der beladenen oder leeren Wagen beim Übergabepunkt und das Transportieren der Wagen auf der ersten Meile bis zum dazugehörigen Bedienpunkt
- der Transport im EWLTV-Netzwerk bis zum Bedienpunkt am Bestimmungsort
- der Transport der Wagen auf der letzten Meile vom Bedienpunkt bis zum Übergabepunkt

Die Netzwerkanbieterinnen übernehmen diese Dienstleistungen und tragen das Auslastungsrisiko. Es kann aber auch vereinbart werden, dass sich der Kunde selber um die erste und / oder die letzte Meile kümmert (z. B. wenn er eigene Lokomotiven hat).

Ebenso kann der Kunde ausgehend von einem Bedienpunkt des EWLTV-Netzes die Wagen zu einem Bedienpunkt (und dem daran angeschlossenen Übergabepunkt) ausserhalb des EWLTV-Netzes transportieren lassen, wobei er diesen Zubringerdienst als Leistung am Markt bezieht.

#### a) Räumliches Angebot im Zielbild

**Es braucht eine optimale Grösse des EWLTV-Angebots, die Bündelungseffekte ermöglicht und die Kosten in Grenzen hält, um konkurrenzfähige Preise am Markt anbieten zu können.** Der EWLTV ist als Netzwerk aufgebaut, was die Bündelung von Wagen und Wagengruppen und damit verbundene Kosteneinsparungen ermöglicht. Wird ein Bedienpunkt nur selten und mit wenigen Wagen angefahren, können die Vorhaltekosten nicht gedeckt werden.

Die im künftigen EWLTV-Netz enthaltenen Bedienpunkte werden anhand von **Mindestkriterien** so festgelegt, dass der EWLTV im Zielbild eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Ressourcen und Produktionskonzept werden auf das EWLTV-Netz ausgerichtet und optimiert. Das Angebot wird nicht abschliessend festgelegt, da sich die wirtschaftliche Lage und damit verbunden die Nachfrageentwicklung im Lauf der nächsten Jahre verändern wird und sich das EWLTV-Angebot flexibel an die Entwicklungen anpassen muss.

**Standortbezogene Wirtschaftlichkeit der Bedienpunkte im EWLTV-Netz:** Je Bedienpunkt muss der erzielbare Erlös die Eigenwirtschaftlichkeit des EWLTV-Netzes ermöglichen. Der Erlös ergibt sich aus der Wagenzahl und dem Durchschnittserlös je transportiertem Wagen am

Standort. Dabei werden die zukünftig erwarteten Effizienzsteigerungspotenziale berücksichtigt, namentlich Kostensenkungen infolge von Automatisierungen und/oder anderen technologischen Fortschritten, sowie internen Optimierungen von Prozessen und Ressourcen (bzw. Overhead). Dementsprechend kann sich das EWLK-Netz über die verschiedenen Perioden verändern.

**Flexibilität bei der Ausgestaltung des Netzes:** Ist ein Bedienpunkt günstig gelegen und passt seine Bedienung in das optimierte Produktionskonzept für das EWLK-Netz, so kann sich dies positiv auf den erforderlichen Mindesterlös auswirken, der erforderlich ist, damit der Bedienpunkt in das Grundangebot aufgenommen werden kann. In seltenen Fällen kann es zur gegenteiligen Situation kommen, dass ein Anschluss ans EWLK-Netz aufgrund lokaler Gegebenheiten (z. B. mangelhafter Anlagenzustand oder Auslösen hoher sprungfixer Kosten durch Bedienung) nicht sinnvoll ist und deshalb alternative Lösungen gesucht werden müssen. Schlussendlich entscheiden die Netzanbieterinnen nach betriebswirtschaftlichen und produktionstechnischen Kriterien über die Ausgestaltung des Netzes.

**Zubringerdienst zum EWLK-Netz und bestellte Bedienpunkte:** Verladeanlagen, deren Verladeanlagen nicht im EWLK-Netz liegen, können das EWLK-Netz dennoch nutzen, indem ein Zubringerdienst die Distanz bis zum nächstgeeigneten Bedienpunkt im EWLK-Netz überbrückt. Für solche Zubringerleistungen besteht ein offener Markt. Sie können in Konkurrenz oder auch in Kooperation erbracht werden. Alternativ können Ganzzugslösungen vereinbart werden oder Kantone den Bedienpunkt als Teil des EWLK-Netzes bestellen und abgelden. Die allfällige Konzentration der Bedienpunkte im EWLK-Netz bedeutet somit nicht, dass Verladeanlagen nicht mehr angefahren oder vom Netz abgeschnitten werden.

**Zielbild Güterverkehrsanlagen als Ausgangspunkt und Rahmen:** Das Zielbild Güterverkehrsanlagen liegt den vorliegenden Leitlinien zugrunde. Es wurde von der Branche im Auftrag des BAV 2022 erarbeitet und benennt die Anlagen der Infrastruktur, die im Zielbild zur Verfügung stehen, sowie deren Standard. Damit verbunden sind Investitionen des Bundes in einzelne Anlagen, die heute noch nicht im erforderlichen Standard zur Verfügung stehen.

## b) Bedienqualität

Das Zielbild enthält keine detaillierten Vorgaben zu den Bedienqualitäten im EWLK. Ein effizienter und kundenorientierter Betrieb des EWLK bedingt, dass das Angebot nicht nur räumlich, sondern auch hinsichtlich der Bedienqualität flexibel den Marktgegebenheiten angepasst werden kann. Für das Zielbild 2035 wird entsprechend von einem marktgerechten Angebot ausgegangen, ohne dessen Ausgestaltung vorzugeben. Dies würde den EWLK nur einschränken.

Dennoch hat die Branche bezüglich Bedienqualität im Zielbild folgende Vision:

- Der Nachsprung ist die «Unique Selling Proposition» des SGV. Er bleibt der zentrale Pfeiler des EWLK-Angebots und wird weiter optimiert (Abholung so spät wie möglich, Zustellung so früh wie möglich, hohe Verlässlichkeit).
- Die Kundenbedürfnisse stehen im Zentrum. Die Netzanbieterinnen optimieren das EWLK-Angebot und richten es so gut wie möglich auf die Mengen und Bedürfnisse

der Kunden aus. Wo möglich bieten die Kunden ihrerseits Hand dafür, bei den Bedienzeiten auf Rahmenbedingungen der Produktion Rücksicht zu nehmen.

### **c) Transformation des EWL-Angebots**

Ausgehend von einer gründlichen Analyse des heutigen Angebots, der Bedienqualität und der Produktionsprozesse sowie einer Einschätzung der Potentiale der DAK und effizienterer Produktionsprozesse und der Einführung intramodalen Wettbewerbs werden die Netzwerkanbieterinnen ein erstes EWL-Angebot definieren. Die Fördermassnahmen des Bundes werden darauf ausgerichtet.

## **EWL-Markt**

Der EWL wird auch künftig ein wichtiger Bestandteil des SGV sein. Insbesondere im Binnenverkehr ist sein Stellenwert hoch. Viele Kunden sind auf den Transport im EWL angewiesen, da ihre Mengen einen Ganzzug nicht auslasten würden.

Der EWL hat auch eine Funktion als Sprungbrett für den Einstieg in den SGV und trägt damit zu dessen Weiterentwicklung bei. Mit dem Transport von kleineren Mengen bietet der EWL ein attraktives Angebot. Ohne EWL wäre die Eintrittshürde viel grösser, dennoch besteht hier Optimierungsbedarf.

Im Hinblick auf die Etablierung des intramodalen Wettbewerbs als Garant für wettbewerbsfähige Angebote sind die Bildung mehrerer EWL-Netzwerke oder die Aufteilung der verschiedenen Tätigkeiten innerhalb eines EWL-Netzwerks auf mehrere EVU und Logistikunternehmen denkbar. Hauptmerkmal ist dabei stets, dass das Auslastungsrisiko bei der Netzwerkanbieterin liegt.

## **Digitale Transformation (Automatisierung und Digitalisierung)**

### **a) DAK als Beginn des Transformationsprozesses**

Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) bildet einen tragenden Pfeiler der Automatisierung. Sie ermöglicht insbesondere Effizienzsteigerungen beim Rangieren und bei der letzten Meile (in Kombination mit automatisierter Bremskontrolle und Zugvorbereitung, Datenaustausch dank Stromversorgung) und generiert effektivere, interessantere Arbeitsinhalte und somit attraktivere Arbeitsplätze. Zusätzlich erlaubt die DAK, verbunden mit weiteren Sensoren, die bessere Verfügbarkeit von Echtzeit-Daten zum Zustand und Verhalten des Rollmaterials. Die Entwicklung und Implementierung von automatisierten Produktionsabläufen sowie die Einführung von technischen Neuerungen werden europaweit koordiniert, um die Interoperabilität der Systeme, der Produktion und des Rollmaterials sicherzustellen.

## b) Modernisierung und Digitalisierung

Die Digitalisierung hat das Potenzial zu weiteren Effizienzsteigerungen, die im Zielbild umgesetzt werden und einen substanziellen Mehrwert schaffen.

**Digitale Datenverfügbarkeit:** Grundsätzlich ermöglicht die digitale Integration aller Stakeholder Bündelungsmöglichkeiten und Synergiepotenziale (inter- und intramodal) besser auszuschöpfen, flexibler auf die Kundenbedürfnisse zu reagieren, eine raschere Reaktion auf kurzfristige Ereignisse und die Verfügbarkeit von Echtzeitdaten zu erhöhen. Dies steigert nicht nur die Effizienz des Gesamtsystems, sondern bringt auch den Kunden einen Mehrwert in Form umfassender und rechtzeitig zur Verfügung stehender Informationen.

Im Rahmen von Datenaustauschplattformen – wie derzeit durch den Bund mit MODIG für den Personenverkehr vorgesehen – kann jeder Akteur auf relevante Basisdaten des operativen Betriebs und der Infrastruktur zurückgreifen. Dies verhindert das mehrfache Aufsetzen individueller Datenbanken oder den Austausch via Exceltabellen. Die Datenbanken sollen durch eine neutrale Stelle, wie den Bund, aufgesetzt werden. Darauf basierend werden auf dem freien Markt neue Anwendungen entwickelt. Hier soll ebenfalls eine Abstimmung mit ähnlich gelagerten Initiativen auf EU-Ebene stattfinden, um die Anbindung an die internationalen Korridore und Warenflüsse sicherzustellen.

**Digitalisierung des Vertriebs:** Neben dem digitalen Vertrieb der EWLK-Leistungen, die im Zielbild genutzt werden, sind vor allem standardisierte digitale Schnittstellen für die Effizienzsteigerung im EWLK relevant. Digitale Schnittstellen werden von den Netzanbieterinnen (z.B. für eine Datenaustauschplattform) zur Verfügung gestellt und ermöglichen eine nahtlose Integration aller Akteure und einen offenen Datenaustausch. Dabei werden die erforderlichen Datenschutzstandards eingehalten.

**Digitalisierung der Produktionsprozesse (intern):** Wo möglich sollen heutige, manuelle Produktionsprozesse digitalisiert und automatisiert werden. Dies betrifft die Automatisierung der Ressourcenplanung (Personal und Loks), die Optimierung der Disposition und eine auf die Nachfrage ausgerichtete Kapazitätssteuerung. Ziel ist es, proaktiv auf Marktbedürfnisse und Mengenveränderungen reagieren zu können, die Auslastung der Züge zu erhöhen und den Ressourceneinsatz zu optimieren (die richtige Menge mit den benötigten Ausprägungen und Kompetenzen am richtigen Ort).

### Fazit: Was verändert sich im Zielbild gegenüber heute?

Damit der EWLK wieder eigenwirtschaftlich und erfolgreich wird für seine Verlager und Anbieter, muss sich einiges ändern:

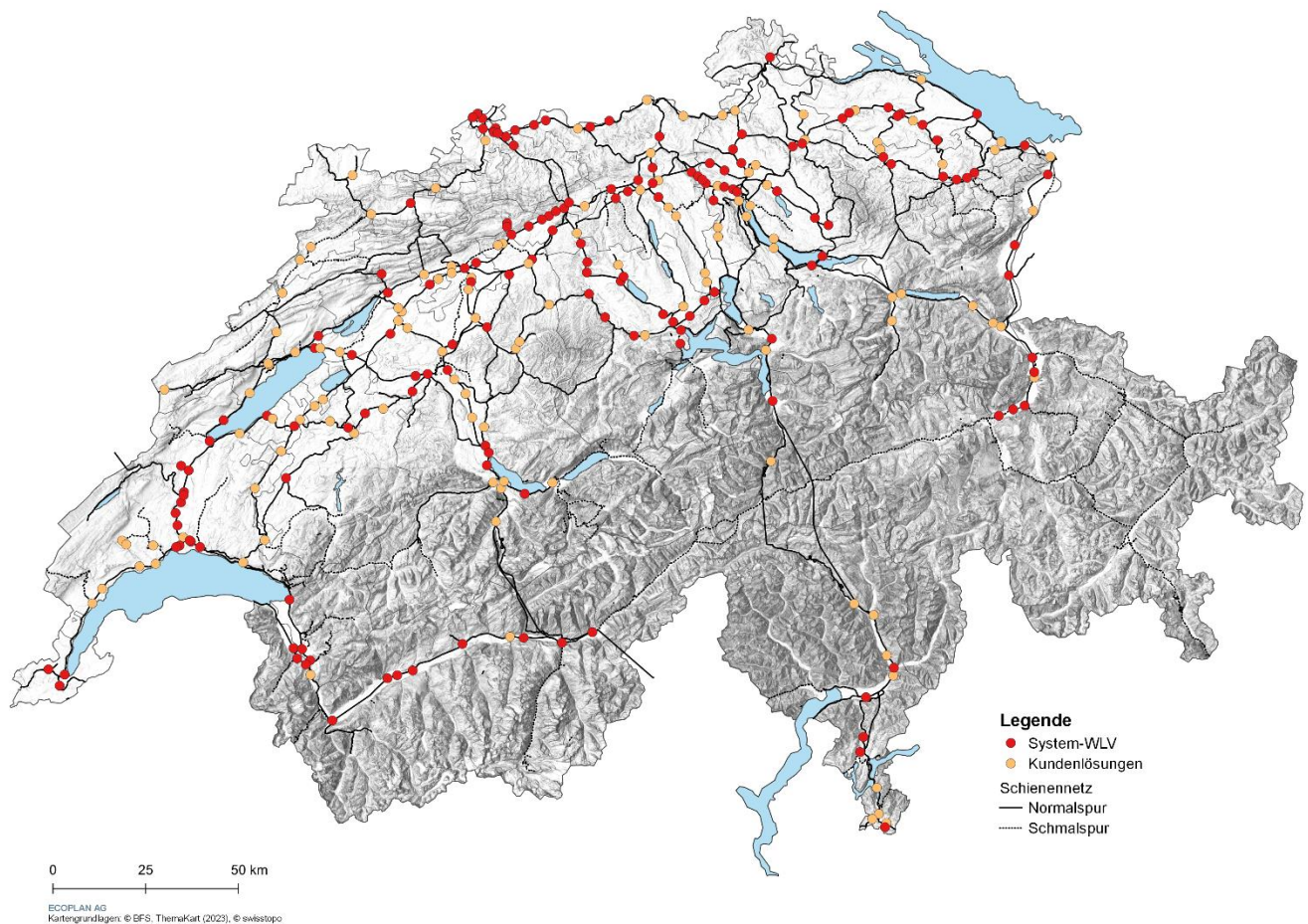
- Die Produktionsressourcen werden optimal auf das EWLK-Netz ausgerichtet und verbessern somit die Auslastung. EWLK-Kunden ausserhalb des Netzes können via frei am Markt einkaufbarer Zubringerleistung das EWLK-Netz nutzen.
- EWLK-Kapazitäten stehen über standardisierte Schnittstellen auch anderen Firmen und Plattformen zur Verfügung zur Integration in ihre jeweiligen Produkte.

- Dank zusätzlichen Expresstrassen werden – zusammen mit den verkürzten Prozesszeiten – attraktivere Transportzeiten angeboten.
- Der neue Umschlags- und Verladebeitrag des Bundes an die Verlagerung sorgt für einen zusätzlichen Anreiz, den Güterverkehr auf der Schiene zu nutzen.
- Die finanzielle Förderung der DAK und der Aufbau einer Datenaustauschplattform sichert den Transformationsprozess und die Integration des Schienengüterverkehrs in die multimodalen (nationalen und internationalen) Logistikketten.
- Dank Automatisierung der Prozesse werden die Kosten reduziert und die Handling-Zeiten verkürzt.
- Mit der Automatisierung des Kupplungsvorgangs wird die Arbeit der Rangierer ergonomisch verbessert und das Berufsbild hat wieder Zukunft.
- Die gesamte Produktion wird, wo sinnvoll, von analog zu digital transformiert.
- Der Transformationsprozess wird durch ein nachvollziehbares, transparentes Monitoring begleitet mit entsprechend zeitnaher Erfolgskontrolle.
- Die IG WLV bekräftigt ihre Rolle, den Transformationsprozess gemäss Art. 3a Abs. 1 lit. a, b, c und d anhand gemeinsam erarbeiteter Kennzahlen zu begleiten.

## Prioritäten für die Ausgestaltung der ersten LV-Periode

### EWL-Angebot

Als Ausgangspunkt für die Formulierung der LV 2025–2028 stützen sich das BAV und die Netzanbieterinnen auf das heutige Angebot. Dieses bildet zusammen mit den Förderbeiträgen die Grundlage für das EWL-Angebot im Jahr 2025. Die folgende Abbildung 1 zeigt die Ausgangslage für das Normalspurnetz im Status quo. Bestehende Kundenverträge behalten ihre Gültigkeit bis zum Ablaufdatum.



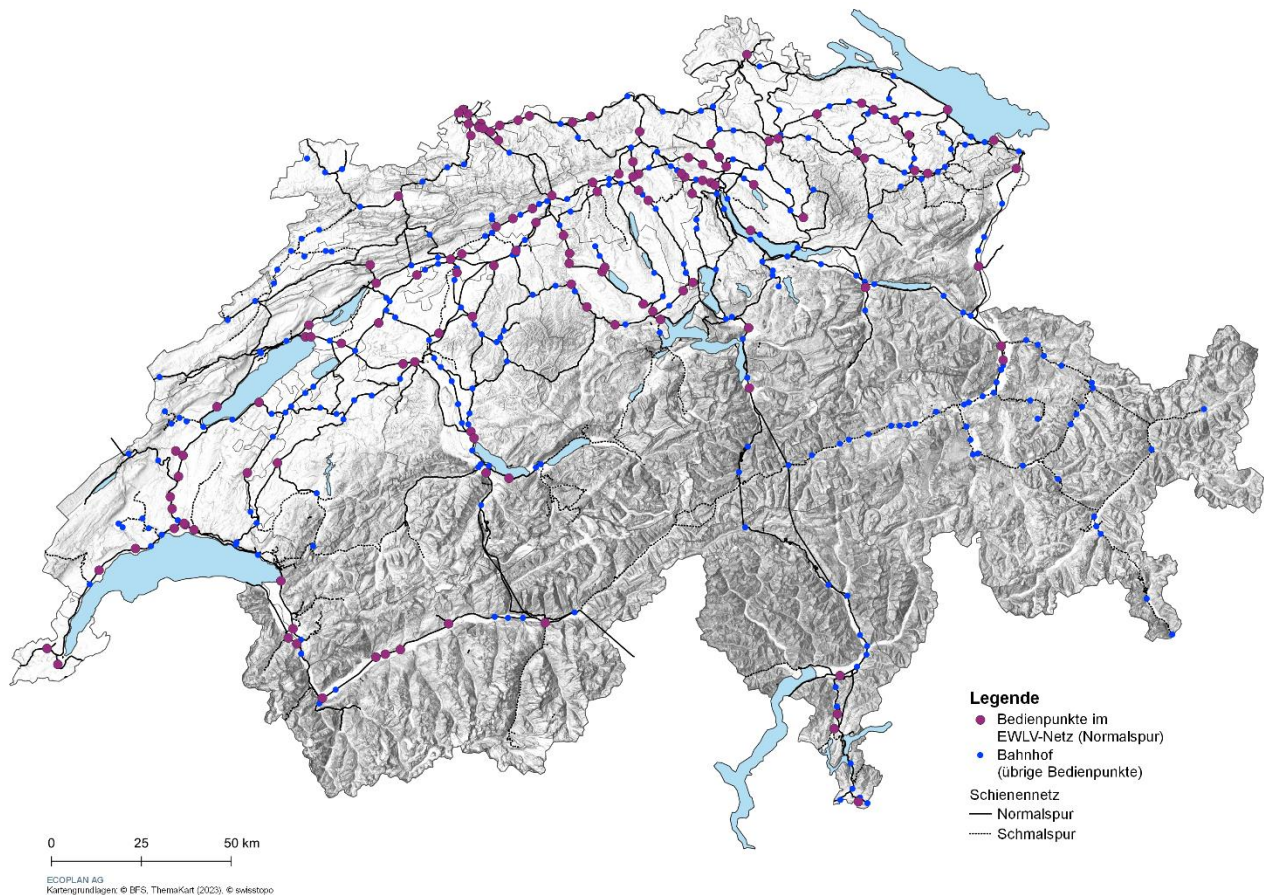
**Abbildung 1: Bedienpunkte im Status quo (ohne RhB)**

Um das Zielbild 2035 eines eigenwirtschaftlichen EWL zügig anzugehen, werden ab 2024 die Planungsarbeiten für das transformierte Angebot aufgenommen, damit dieses dann in der zweiten Hälfte der ersten LV-Periode (ab Fahrplan 2027) umgesetzt werden kann.

Für die Bestimmung des EWL-Netzes auf der Normalspur dient das Kriterium einer standortbezogenen Wirtschaftlichkeit. Abbildung 2 zeigt ein mögliches EWL-Netz, das sich an diesem Mindestkriterium aus heutiger Sicht orientiert. Dieses Mindestkriterium wird laufend überprüft und ist nicht als fix zu verstehen. Bei der Festlegung des EWL-Netzes sind insbesondere:

- die Effizienzsteigerungspotenziale zu berücksichtigen, die dank Automatisierung und weiteren Massnahmen erzielt werden können;
- die anhand von Langfristverträgen und mit Kunden abgestimmten Mengenprognosen zur zukünftig zu erwartenden Nachfrageentwicklung in die Analyse einzubeziehen;
- die Verladeanlagen hinsichtlich der Einhaltung von Mindestkapazitätsstandards zu prüfen. Wenn die Mindeststandards nicht erfüllt sind, ist abzuklären, ob mit einem entsprechenden Ausbau die Nachfrage am Bedienpunkt erhöht werden könnte, so dass dieser das Mindestkriterium erfüllt;
- auch allfällige Zubringerdienste oder kantonale Bestellungen für einzelne Bedienpunkte zur Diskussion zu stellen.

Netzwerkanbieterinnen, die im EWLK-Netz Angebote offerieren und das damit verbundene Auslastungsrisiko tragen, sind abgeltungsberechtigt. Zu diesem Zweck werden mit diesen Akteuren LV vereinbart.



**Abbildung 2: Bedienpunkte im EWLK-Netz Normalspur und übrige Bedienpunkte (exemplarische Übersicht)**

## Monitoringbericht mit Vorschlägen zur Anpassung des Angebots

Gemäss der Botschaft zum Gütertransportgesetz wird der Bundesrat regelmässig die Entwicklung im Schienengüterverkehr in der Fläche sowie die Wirkung des bisherigen Mitteleinsatzes evaluieren. Für die Zwischenjahre ist eine jährliche Berichterstattung des BAV vorgesehen.

Die Netzanbieterinnen verpflichten sich, den Abgeltungsbedarf zu minimieren. In ihrer regelmässigen Berichterstattung zuhanden des BAV schlagen die Netzanbieterinnen weitere Massnahmen zur Erhöhung der Effizienz und Senkung der Kosten vor, die für die Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit und damit zur Umsetzung des Zielbilds 2035 notwendig sind.

Parallel dazu sollen im Rahmen der IG WLV Kennzahlen festgelegt werden, die die mengenmässige Entwicklung des EWLK sowie die Subventionseffizienz in kürzeren Abständen messbar machen sollen. Diese Daten werden quartalsweise erhoben und durch die Netzanbieterinnen der IG WLV zur Verfügung gestellt. Darauf aufbauend lassen sich weitere Massnahmen zur Steigerung der Effizienz identifizieren, die wiederum in die Berichterstattung ans BAV fliessen. Auch der Stand der Infrastruktur und allfällige nötige Massnahmen sollen beschrieben werden.

## EWLK-Markt

Der diskriminierungsfreie Zugang im SGV ist rechtlich gegeben und wird gewährleistet. Der Markteintritt neuer Akteure ist möglich, auch im EWLK. Der offene Marktzugang stellt sicher, dass die bestehenden Netzanbieterinnen durch andere Akteure ergänzt und konkurrenziert werden können und so zusätzliche Effizienzsteigerungen durch wettbewerbliche Impulse erzielt werden können. Hierzu werden folgende Grundsätze garantiert:

- Abgeltungen des Bundes für den EWLK müssen bei den Netzanbieterinnen exklusiv dem EWLK zugutekommen und dürfen in keiner Weise in den Bereich Ganzzug fliessen. Hierzu müssen die Netzanbieterinnen den EWLK rechnerisch sauber von Angeboten im Ganzzug trennen entsprechend den Vorgaben, die das BAV auch für die Trennung von Regionalem Personenverkehr und Fernverkehr im Personenverkehr erlässt. Entsprechende Vorgaben werden in der künftigen LV auf Basis des revidierten GÜTG definiert und durch den Bund kontrolliert.
- Abgeltungen des Bundes für den EWLK dürfen nicht zu einer generellen Senkung der Preise im EWLK führen und damit Ganzzugsverkehre in den EWLK transferieren. Daher soll die LV für den EWLK auch Vorgaben zur Entwicklung der durchschnittlichen Erlöse je Wagen enthalten. Insbesondere dürfen die Erlöse pro Wagen aufgrund von allfälligen Abgeltungen nicht abnehmen und somit zu wettbewerbsverzerrenden Preissenkungen führen.
- Leistungen der letzten Meile werden wie bisher gemäss GÜTV Art. 6a anderen EVU zu publizierten Konditionen zur Verfügung gestellt.

- Synergien bei der letzten Meile dürfen nicht einseitig dem Ganzzugverkehr von Netzwerkanbieterinnen zugutekommen, sie müssen gleichermassen von allen Güterverkehrsbahnen genutzt werden können. Leistungen und Konditionen müssen für alle im Wettbewerb stehenden Angebote diskriminierungsfrei fakturiert werden.

Der Bund stellt sicher, dass keine Wettbewerbsverzerrungen bestehen und auch die Netzwerkanbieterinnen treffen die dafür nötigen Vorkehrungen. In einem Bericht prüft der Bund einmal pro Jahr, ob der diskriminierungsfreie Zugang für alle EVU gewährleistet ist, und mit welchen Massnahmen allfällige Mängel behoben werden können.

Der Bund überprüft zudem, dass die Bundesbeiträge zu keinen Wettbewerbsverzerrungen führen und diese zielgerichtet eingesetzt werden. Als Grundlage dafür stellen die Netzwerkanbieterinnen der zuständigen Stelle die notwendigen Daten zur Erstellung eines jährlichen Berichts zur Verwendung der Förderbeiträge zur Verfügung.

## **Automatisierung und Digitalisierung**

Die Akteure (Wagenhalter, EVU, BAV) führen die Umsetzungsschritte in Sachen Automatisierung und Digitalisierung gemäss dem Zeitplan des Branchenprojekts unter Leitung BAV fort. Die Branche will keinen Sonderweg Schweiz gehen, sondern unterstützt die Bestrebungen, zeitlich abgestimmt mit den europäischen Akteuren die DAK einzuführen. Zwischenschritte zur schnellstmöglichen Effizienzsteigerung sind möglich, sofern diese aufwärtskompatibel und ohne Nachteile einzelner Akteure sind.

Zusätzlich zur Roadmap zur Einführung der DAK und weiteren Schritten zur fortschreitenden Automatisierung und Digitalisierung der EWL-Produktion bemühen sich alle Akteure, mögliche Effizienzgewinne zu erkennen und umzusetzen (z. B. beim Abbau von administrativen Hürden, nutzen von Synergien innerhalb des SGV, Realisierung von «quick wins»).

## Glossar

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Annahmehaus        | Anlagen für die lokale Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen wie Anschlussgleise, Freiverlade und KV-Umschlagsanlagen. Sie verarbeiten die Züge von oder nach den Rangier- oder Formationsbahnhöfen. Grosse Annahmehäuser verarbeiten in der Regel mehr als 10 Zugpaare pro Woche. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                 |
| Anschlussgleis     | Erschliessung eines Geländes oder Gebäudes, das selbst nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehört, durch Bahngleise zum Gütertransport; in der Regel in Privatbesitz. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Bedienpunkt        | Bedienpunkte sind Bahnhöfe des Güterverkehrs (Formations-, Annahme- oder Rangierbahnhöfe), an denen Verladeanlagen (Freiverlad, Anschlussgleis, KV-Umschlagsanlage) angebunden sind und die im EWL bedient werden können.                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| EWL                | Einzelne Eisenbahnwagen oder Wagengruppen werden aus Anschlussgleisen oder ab Freiverladeanlagen regional gesammelt, zu Zügen formiert und in Rangierbahnhöfe geführt, wo neue Züge je nach Bestimmungsregion zusammengestellt werden. Am Bestimmungsbahnhof werden sie wieder als einzelne Wagen oder Wagengruppen auf Anschlussgleise, an Freiverlade oder KV-Umschlagsanlagen verteilt. Im System EWL können sowohl Wagenladungen wie auch Transportbehälter transportiert werden. <sup>2</sup> |
| Formationsbahnhof  | Regionale Anlagen zur Verarbeitung der Züge von oder nach den Rangierbahnhöfen, zur Überfuhr zu weiteren Annahmehäusern oder zwecks Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Freiverlad         | Die öffentlichen Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, in denen selbstständig und unabhängig Güter umgeschlagen werden können. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Ganzzugsverkehr    | Ganzzüge verkehren in der Regel als Einheit vom Abgangs- zum Zielort (Anschlussgleis oder KV-Umschlagsanlage bzw. zugehöriger Annahmehaus). Solche Züge, die nicht in ihrer Zusammenstellung verändert werden, werden auch Blockzüge bzw. Ganzzugsverkehr genannt. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                                    |
| GüTG/GüTV          | Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schiffsverkehrsunternehmen / Verordnung über den Gütertransport durch (...)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| EWL-Netz           | Netz von Bedienpunkten, welches regelmässig im EWL erschlossen wird und für welches die Netzwerkanbieterin das Auslastungsrisiko trägt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| KV-Umschlagsanlage | Auch Terminal genannt. Anlage, die es ermöglicht Behälter des kombinierten Verkehrs zwischen Verkehrsträgern umzuschlagen. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Produktionsgefässe | Güterwagen im <b>Wagenladungsverkehr</b> sind an das Transportgut angepasst, das direkt in die Güterwagen verladen wird.<br>Güterwagen im <b>kombinierten Verkehr</b> dienen dem Transport von normierten Transportbehältern für den multimodalen Transport.<br>Beide Produktionsgefässe dienen sowohl dem EWL wie dem Ganzzugsverkehr. <sup>2</sup>                                                                                                                                               |
| Rangierbahnhof     | Bahnbetriebsanlage zur Sortierung von Wagen und zur Bildung von Nah- und Ferngüterzügen. Anlage, in der überregionale Güterzüge (Nahgüterzüge / Ganzzüge) ankommen und abfahren können. <sup>2</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Übergabepunkt      | Überbegriff für Verlade- und Umschlagsanlagen im Schienengüterverkehr. Bezeichnet Anfangs- und Endpunkt des Transports im Einzelwagenladungsverkehr.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Zubringerdienst    | Transport von EWL-Wagen von Verladepunkten, die nicht im EWL-Netz liegen, bis zum nächstgeeigneten Bedienpunkt im EWL-Netz. Für solche Zubringerleistungen besteht ein offener Markt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

<sup>2</sup> BAV (2017), Konzept für den Gütertransport auf der Schiene.