

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

Mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 5. Juli 2017

## **Anhörung zum Konzept für den Gütertransport auf der Schiene**

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung zum oben erwähnten Konzept Stellung nehmen zu können.

### **Grundsätzliche Überlegungen**

Das BAV prognostiziert auf der Grundlage der „Verkehrsperspektiven 2040“ eine ungebremste Zunahme des Güterverkehrs bis 2030 resp. 2040. Zwar würden durch die teilweise Abwanderung der Schwerindustrie aus der Schweiz Transporte wegfallen, die traditionellerweise auf der Schiene abgewickelt wurden. Gleichzeitig gebe es aber durch die Globalisierung der Märkte eine stetige Zunahme der Überseefracht und damit einen anhaltenden Druck auf einen zügigen und wirtschaftlich effizienten Anschlusstransport nach der Anlandung in den Seehäfen im Norden und Süden Europas. Die Leistungen im inländischen Güterverkehr (in der Fläche und im Transit) werden im Jahr 2030 gegenüber 2010 um insgesamt 25% zugenommen haben. Auf der Strasse um gut 21.8%, auf der Schiene sogar um 30%, wobei hier der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) im inländischen Gütertransport am meisten zulegen wird. Hingegen wird sich aber der Modalsplit zwischen Schiene und Strasse mit nur 1.5% kaum zu Gunsten der Schiene verschieben.

Dennoch zeigt sich das BAV im erläuternden Bericht überzeugt davon, dass die kürzlich erfolgten Entscheide den Gütertransport auf der Schiene grundsätzlich stärken. Die Revision des Gütertransportgesetzes GÜTG habe die Benachteiligung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr gemindert, weil dem Güterverkehr nun bessere Trassen zur Verfügung stehen sollen. Ausserdem werde für den Ausbauschnitt 2030 im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP eine Begleitgruppe im Planungsprozess die Interessen des Güterverkehrs wahrnehmen. Zudem würden auch die Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit und der Verzicht auf ein Verlagerungsziel beim Güterverkehr in der Fläche das System effizienter und flexibler machen. Der SGB teilt diesen Optimismus gerade in Bezug auf die beiden letztgenannten Gründe überhaupt nicht. Der Gütertransport in der Fläche hat auf der Strasse erhebliche Wettbewerbsvorteile, die durch die Digitalisierung verstärkt werden. Waren werden nicht mehr lange gelagert, sondern in kleinen Lieferwagen Tag und Nacht im Land verteilt. Die Bestellungen erfolgen kurzfristig. Damit kann der Transport auf der Schiene trotz günstigeren Preisen nicht mithalten.

Auch im Transit spricht man, ebenfalls begünstigt durch die technologische Entwicklung, von einer Renaissance der Strasse. Fahrerlose Lastwagen oder länderübergreifende Über-ähnliche Plattformen sind vorerst nicht mehr als Stichworte. Aber technische Innovationen sind auf der Strasse schneller und billiger zu realisieren als auf der Schiene. Aktuell scheinen auch die realen Zeitgewinne im Schienentransport durch den Gotthard-Basistunnel nicht wirklich von Nutzen zu sein, da sie durch fehlende länderübergreifende Koordination bei Baustellen- und Trassenplanung wieder verlorengehen.

Das BAV äussert sich im ergänzenden Bericht skeptisch über die Weiterentwicklung des kombinierten Güterverkehrs in der Fläche. Die Zahl der in dem Bereich aktiven Eisenbahnunternehmen sei gering und es frage sich, ob diese unternehmerisch breit genug aufgestellt seien um das prognostizierte Wachstum zu bewältigen. Gefragt seien immer mehr Angebote aus einer Hand für die gesamte Transportkette.

Es brauche deshalb laut BAV mehr Koordination und Absprachen zwischen den Akteuren. Hier erwähnt das BAV den erfolgreichen Mediationsprozess, der zum Verzicht auf das Gateway Limmattal und zur Einigung auf den Grossterminal Basel-Nord geführt habe. Der SGB unterstützt diese Bestrebungen. Es braucht eine klare konzeptionelle Ausrichtung des Gütertransports auf die Schiene, und zwar aus raumplanerischen, ökologischen und sozialen Gründen. Das ist nur durch koordinierte Anstrengungen zu erreichen. Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit ist da nicht zielführend, zumal eine Zunahme des Gütertransports auf der Strasse vielerorts eine unmittelbare Beeinträchtigung der Lebensqualität mit sich bringt.

## **Fragekatalog**

### **A- Konzept**

#### **1. Erfüllt das Konzept die Zielsetzung gemäss Gütertransportgesetz und Raumplanungsgesetz?**

Das Raumplanungsgesetz postuliert ganz grundsätzlich einen haushälterischen Umgang mit dem Boden und den Schutz der Landschaft (Art. 1 und 2 RPG). Das Gütertransportgesetz wiederum will den nachhaltigen Transport auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser fördern (Art. 1), verlangt im selben Artikel, dass der Gütertransport eigenwirtschaftlich zu erfolgen habe, hingegen sich der Bund auch an Bestellungen von Angeboten beteiligen und die Entwicklung von neuen Angeboten fördern kann (Art. 2 GÜTG). Das vorliegende Konzept orientiert sich in 2.1 Ziele und Leitvorstellungen stark an diesen gesetzlichen Bestimmungen und spiegelt damit auch das Verständnis, dass Güterverkehr ein Teil des Service public ist. Im Gegensatz dazu steht dann in 2.2 Grundsätze unter Planungsgrundsätze I, dass „...sich die Produktionsbedingungen des Schienengüterverkehrs nicht verschlechtern (sollen).“ Das ist sehr schwach formuliert, hier müsste klar eine Verbesserung angestrebt werden.

#### **2. Sind die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze des Konzepts zielführend?**

Mehrheitlich ja, ausser im oben genannten Punkt.

#### **3. Sind die Zielbilder und Festlegungen bezüglich der einzelnen Anlagekategorien vollständig, angemessen und zielführend?**

Der SGB unterstützt das Ziel, den Schienengüterverkehr attraktiver zu gestalten, es muss unbedingt verhindert werden, dass ein grösserer Anteil der Import-/Exportverkehre auf der Strasse abgewickelt wird. Nach Einschätzung des BAV wird der künftige Grossterminal Basel-Nord die

leistungsfähige zentrale Umschlagsanlage sein, die mit entsprechendem Schienenvor- und nachlauf die effiziente und produktive Bündelung der Verkehre ermöglicht. Unterstützt wird vom SGB die Erhöhung der Umschlagskapazitäten in den Regionen. Bei den Anschlussgleisen sollte ebenfalls weniger auf Schliessungen, sondern auf Neubauten und Erneuerungen gesetzt werden. Und bei Freiverladen sollte weniger die reine Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen, sondern der Fokus soll auf der breiten räumlichen Abdeckung an attraktiven Standorten liegen, die ein grösseres Volumen aufnehmen können. Die Schliessung sollte also nur zulässig sein, wenn in der Region überzeugende Alternativen auf der Schiene bestehen oder geschaffen werden können.

**4. Sind die Verzeichnisse der Anlagen korrekt und angemessen?**

Keine Anmerkungen.

**5. Ist der Prozess zur Anpassung der Verzeichnisse angemessen und zielführend?**

Keine Anmerkungen.

**B- Ergänzender Bericht**

**6. Sind der heutige Schienengüterverkehr in der Schweiz und die erwartete Marktentwicklung nachvollziehbar dargestellt und entsprechen sie Ihren Einschätzungen?**

Die Prognosen decken sich mit Aussagen aus der Branche. Die ökonomische Entwicklung in den umliegenden Ländern bewirkt jedoch immer sehr unmittelbare Schwankungen im Transittransport. Die Tendenz im Binnenverkehr zu kleinerem Stückguttransport auf der Strasse ist zutreffend und bedingt umso mehr Anstrengungen um die Angebote des Schienengüterverkehrs in der Fläche attraktiver auszugestalten.

**7. Sind die Produktionskonzepte nachvollziehbar dargestellt?**

Das Wachstum wird bei den zeitsensitiven Verkehren stattfinden. Das deckt sich mit dem oben geschilderten Nachfrageverhalten der Kundschaft. Zur Zuglänge: Die EU fordert 740-Meter-Züge, ebenso die Transportbranche, denn die Zuglänge ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaftlichkeit. Aber die langen Züge sind auch eine starke zusätzliche Belastung für die Anwohnerschaft und bedingen Ausbauten bei den bestehenden Anlagen. Bisher verkehren z.B. in Deutschland nur 11% der Güterzüge mit einer Länge von 740 Metern. Die Zielkonflikte sind vorhanden.


**8. Sind die verschiedenen Anlagekategorien des Schienengüterverkehrs nachvollziehbar dargestellt?**

Ja.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Paul Rechsteiner  
Präsident



Dore Heim  
Geschäftsführende Sekretärin