

## Standorte für den kombinierten Güterverkehr

---

### *Kennzeichnung*

---

<i>Geschäftsnummer</i>	VI 36
<i>Sachbereich</i>	Verkehr
<i>Verfasst durch</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Am</i>	24. April 2001
<i>Siehe auch</i>	VI 35 Anschlussgleise

---

### *Beschreibung*

---

#### **Situation des Güterverkehrs**

Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz ist geprägt von der unwälzenden Veränderung des Marktes seit Bestehen der Eisenbahnen. Die Deregulierung, die in der EU-Verordnung 91/440 festgeschrieben wurde, verändert das Bild der Bahnen in ganz Europa. Insbesondere die Staatsbahnen mit ihrer Quasi-Monopolstellung werden sich in den nächsten Jahren auf verstärkten Wettbewerb mit anderen Staatsbahnen, aber auch mit leistungsfähigen Privatbahnen einstellen müssen. Dadurch müssen bestehende Angebote überprüft und die Kostensituationen dem Markt angepasst werden. Diese Entwicklung wird allerdings erst in der nächsten Zeit verstärkt einsetzen, da die Staatsbahnen derzeit noch ihre Monopolstellungen verteidigen. Dennoch gibt es jetzt schon vereinzelte Beispiele am Markt, wo Privatbahnen Verkehre kostengünstig aufgebaut haben bzw. aufbauen werden.

Um die neuen Möglichkeiten der Bahn zu nutzen, ist es notwendig, die Entwicklungen in Europa im Auge zu behalten, vorhandene Potentiale zu erfassen und rechtzeitig die notwendigen Infrastrukturen zur Verfügung zu stellen. Auf die neuen Entwicklungstendenzen im Schienengüterverkehr müssen sich auch die Kantone einstellen und frühzeitig Massnahmen zur strategischen und wirtschaftlichen Optimierung finden. Fasst man die bisherigen Aktivitäten der Kantone im Güterverkehr zusammen, so lassen sich folgende Ansätze nennen (vgl. Strategiepapier vom 4. September 1998 der Arbeitsgruppe Güterverkehr der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehr; Zukunft des Güterverkehrs aus der Sicht der Kantone):

- Unterstützung der Aktivitäten des Bundes im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb von Anschlussgleisen (Beiträge/Standortsicherung);
- Unterstützung von Pilotprojekten in energiesparenden Technologien (Investitionen in den kombinierten Verkehr, insbesondere flächensparende und kostengünstige Umschlagsysteme);

- Raumplanerische Koordination, mit dem Ziel die notwendigen Flächen frühzeitig zu sichern;
- Akquisition von Ganzzugsverkehren in einzelnen Segmenten.

Im Gegensatz zum regionalen Personenverkehr, der eine eigenständige regionale Erschliessungsfunktion aufweist, ist der regionale Güterverkehr (z.B. als Anschlussverkehr ab Rangierbahnhof zum Anschlussgleis) Teil einer gesamten Transportkette, die national, oft gar international betrachtet werden muss. Wenn das Bahngüternetz in der Feinverteilung geschwächt wird, hat dies Konsequenzen auf das gesamte Netz. Im Vergleich zum Personenverkehr ist der Anschluss an das übergeordnete Netz im Güterverkehr ungleich wichtiger. Damit wird deutlich, dass es neben der Umsetzung von optimalen Rahmenbedingungen eine aktive Führung und Koordination durch den Bund auf nationaler Ebene im Umsetzungsbereich braucht:

- Mitgestaltung der Gesamtstrategie, insbesondere auf Ebene des Gesamtsystems, vor allem in Bezug auf die Infrastrukturnetze mit den raumplanerischen Konsequenzen;
- Koordination der Akteure und Bereitstellung von Plattformen für die Umsetzung von neuen Ideen;
- Anstossfinanzierung für technologische Investitionen bzw. Bereitstellen von Sicherheiten.

Der herkömmliche Wagenladungsverkehr nimmt in der Schweiz eine besondere Stellung ein. Mit rund 3000 Anschlussgleisen besitzt die Schweiz das dichteste Feinverteilungsnetz der Welt. Das Problem des Wagenladungsverkehrs ist der teilweise nicht kostendeckende Status, der sich ohne weitere flankierende Massnahmen im Rahmen der Bahnreform gegenüber dem Strassengüterverkehr verschlechtern dürfte.

Der kombinierte Verkehr bietet die Chance, im Sinne der Nachhaltigkeit vermehrt Güter von der zunehmend mit Schwerverkehr belasteten Strasse auf die Schiene umzulagern. Der nachgeführte Massnahmenplan Luftreinhaltung sieht vor, dass die zuständigen Stellen des Staates Konzepte zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn erarbeiten.

Dass sich kombinierter Verkehr und Wagenladungsverkehr ergänzen können und innovative Konzepte im kombinierten Verkehr den Wagenladungsverkehr stärken können, beweisen z.B. neuartige Umschlagsysteme bei Anschlussgleisen. Der Transport von Gütern aus der Region zu einem Umschlagbahnhof des kombinierten Verkehrs könnte damit verstärkt werden.

Gemäss Schlussbericht des Kantons Zürich vom 9. Juli 1997 «Kombinierter Verkehr, Raumplanerische Massnahmen zur Standortsicherung und weiterer Handlungsbedarf» gewährleisten Freiverlade- und Anschlussgleise an möglichst jedem Bahnhof den dezentralen Zugang zur Schiene mit innovativen Angeboten des kombinierten Verkehrs. Ein Anschlussgleis ausreichender Länge mit angrenzendem Umschlagplatz und geeigneter bahnseitiger Erschliessung an möglichst vielen Bahnhöfen ist deshalb von zentraler Bedeutung. Im Rahmen des von der SBB forcierten Rationalisierungsprogrammes «Schlanke Infrastruktur» sind dezentrale Anlagen für den Güterumschlag vom Rückbau bedroht.

## Potentialanalyse und Standortbeurteilung für geeignete Umschlagsanlagen

Im Mai 1998 wurde eine Machbarkeitsstudie Kombiverkehr Schweiz KLV-CH für ein nationales Zugsystem im kombinierten Verkehr abgeschlossen. Sie kommt zum Schluss, dass ein solches System grundsätzlich machbar ist. Die Studie war im Frühjahr 1999 Anlass für den Kanton St.Gallen, in Zusammenarbeit mit dem Fürstentum Liechtenstein auf der Basis statistischer Daten und einer Unternehmensbefragung die regionalen Schienengüterverkehrspotentiale im kombinierten Verkehr ermitteln zu lassen. Darüber hinaus sollten mögliche vorhandene und neu zu errichtende Umladestationen geprüft und beurteilt werden. Ziel der Studie war es, konkrete Handlungsempfehlungen zu formulieren, wie die Attraktivität des kombinierten Verkehrs im Untersuchungsgebiet in Zukunft erhöht werden kann.

Die Potentialanalyse hat ergeben, dass im Einzugsgebiet des Kantons St.Gallen im nationalen Verkehr (Binnenverkehr) eine Gütermenge von jährlich 6,3 Mio. Tonnen und im internationalen Verkehr von knapp 1,1 Mio. Tonnen je Jahr von der Strasse auf den kombinierten Verkehr verlagert werden könnte. Das entspricht rund 29 000 Tonnen je Verkehrstag. Anhand der Auswertung ergeben sich 2909 zu transportierende Ladeeinheiten je Verkehrstag. Bei einem realisierbaren Marktanteil von 8 Prozent dieser bahnaffinen Güter entspricht dies 233 Ladeeinheiten oder 116 Bahnwaggons täglich, die für eine weitergehende Beurteilung der Situation im kombinierten Verkehr heranzuziehen sind.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Kombiverkehr Schweiz KLV-CH wurden auch potentielle Halteorte für ein nationales Kombizugsystem evaluiert. Die Beurteilung basiert auf betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten; sie zeigt u.a. kostengünstige und kurzfristig realisierbare Möglichkeiten zur Einrichtung von Haltepunkten und zur Integration der Kombizüge in die bestehenden Umschlagbahnhöfe des kombinierten Verkehrs. Die untersuchten Haltepunkte auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen für ein nationales Kombiverkehrsangebot wurden wie folgt bewertet:

St.Gallen (HB, St.Fiden, Winkeln)	nicht geeignet
Steinach (Arbon)	bedingt geeignet
St.Margrethen	nicht geeignet
Buchs	bedingt geeignet
Wil	nicht geeignet

## Handlungsempfehlungen

Für Planungen im Bereich des kombinierten Verkehrs innerhalb des Einzugsgebiets des Kantons St.Gallen ist der Aufbau eines speziellen Güterzugsangebots oder die Schaffung neuer Standorte für Umladestationen im kombinierten Verkehr zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu empfehlen.

Der Aufbau des Konzeptes Kombiverkehr Schweiz sollte abgewartet werden, um anschliessend marktnah handeln zu können. Im weiteren wird empfohlen, in einer län-

derübergreifenden Strategie die grenznahen Gebiete in der Bodenseeregion in Bezug auf den kombinierten Verkehr im Detail zu analysieren. Dazu gehören unter anderem eine Standortanalyse sowie erste Überlegungen in Richtung eines Strategiekonzepts für den kombinierten Verkehr.

Darüber hinaus müssen auch die aktuellen politischen Rahmenbedingungen betrachtet werden. Es sind dies:

#### Rahmenbedingungen Strasse

- Mehr Schwerverkehrskontrollen auf der Strasse
- Arbeitsbedingungen im Strassengüterverkehr
- Lenkung des Schwerverkehrs (im Interesse eines flüssigen Verkehrsablaufs)
- Verschärfte Kontrollen der Höchstgeschwindigkeiten

#### Rahmenbedingungen Schiene

- Verbilligung des Trassenpreises
- Finanzielle Beteiligung an Terminals im Ausland
- Erleichterungen für den Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr
- Internationale Koordination

Angesichts rasch wechselnder unternehmerischer Entscheidungen in der Schweiz und in Europa bei der Wahl von Transportlösungen und Standorten im kombinierten Verkehr besteht die Gefahr, dass die raumplanerischen Festsetzungen der effektiven Marktentwicklung hinterherhinken. Deshalb soll der Beobachtung des Marktgeschehens und der Planung kurzfristig greifender Massnahmen vermehrt Beachtung geschenkt werden.

Im Bereich des kombinierten Verkehrs wird innerhalb des Einzugsgebiets des Kantons St.Gallen der Aufbau eines speziellen Güterzugsangebots oder die Schaffung neuer Standorte für Umladestationen im kombinierten Verkehr zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt.

### **Dokumentation**

- Kombiniertes Verkehr im Kanton Zürich, Raumplanerische Massnahmen zur Standortsicherung und weiterer Handlungsbedarf, Schlussbericht vom 9. Juli 1997
- Kombiverkehr Schweiz KLV-CH, Machbarkeitsstudie, November 1997 bis Mai 1998
- Massnahmenplan nach Luftreinhalte-Verordnung, Nachführung 1997 (RRB 1998/585)
- Zukunft des Güterverkehrs aus der Sicht der Kantone, Strategiepapier vom 4. September 1998 der Arbeitsgruppe Güterverkehr der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
- Konzept für den kombinierten Güterverkehr im Kanton St.Gallen und dem Fürstentum Liechtenstein vom 7. Dezember 1999 (Potentialanalyse)

---

*Beschluss*

---

**Strategie kombinierter Güterverkehr in der Bodenseeregion**

Der Kanton beantragt dem Bund zu prüfen, ob in einer länderübergreifenden Strategie die grenznahen Gebiete in der Bodenseeregion in Bezug auf den kombinierten Verkehr im Detail zu analysieren sind.

Die kantonalen Stellen klären ab, ob raumplanerische Massnahmen zur Sicherung eines geeigneten Standorts für einen überregionalen Güterverladeterminale zu treffen sind.

<i>Koordinationsstand</i>	Zwischenergebnis
<i>Federführung</i>	Bundesamt für Verkehr, Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Nachbarkantone, Nachbarländer, Planungsamt

**Prüfung geeigneter Standorte für den kombinierten Güterverkehr**

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Kombiverkehr Schweiz KLV-CH sind die Haltepunkte Steinach (Arbon) und Buchs als bedingt geeignet bezeichnet worden. Diese Standorte sind im Zusammenhang mit einer allfälligen Umsetzung eines internationalen oder kantonalen Kombiverkehrskonzepts auf ihre Eignung hin zu überprüfen.

<i>Koordinationsstand</i>	Vororientierung
<i>Federführung</i>	Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Schweizerische Bundesbahnen, Planungsamt, Gemeinden

**Standortsicherung von dezentralen Anlagen für den Güterumschlag**

Die kantonalen Stellen setzen sich dafür ein, dass Standorte von dezentralen Anlagen für den Güterumschlag auch bei der Umsetzung des SBB-Rationalisierungsprogrammes «Schlanke Infrastruktur» sowie die Flächen für Anlagen und Verkehrswege für mögliche Standorte von Umschlagsanlagen – insbesondere mit Blick auf allfällige Umnutzungen von Bahnhofarealen – gesichert werden.

<i>Koordinationsstand</i>	Vororientierung
<i>Federführung</i>	Schweizerische Bundesbahnen
<i>Beteiligt</i>	Bundesamt für Verkehr, Amt für öffentlichen Verkehr, Planungsamt, Gemeinden

### **Standortsicherung Verzweigungsbahnhof Ziegelbrücke**

Gemäss dem Schlussbericht Kombiniertes Verkehr im Kanton Zürich soll im Güterbahnhof Ziegelbrücke nichts unternommen werden, was die Nutzung des Bahnareals als möglicher Standort für einen Verzweigungsbahnhof für den kombinierten Verkehr erschweren könnte.

<i>Koordinationsstand</i>	Zwischenergebnis
<i>Federführung</i>	Schweizerische Bundesbahnen
<i>Beteiligt</i>	Amt für öffentlichen Verkehr, Planungsamt, Gemeinden

<i>Erlassen</i>	von der Regierung am 23. April 2002
<i>Genehmigt</i>	vom Bundesrat am 15. Januar 2003

---