

## **Ja zum Schienengüterverkehr in der Fläche, aber unter der Bedingung, dass ein Gesamtkonzept vorliegt.**

Schweiz / Suisse / Svizzera, 24. Februar 2023. **In seiner Stellungnahme unterstützt SwissRailvolution eine starke Binnengüterverkehrslogistik. Es fehlt aber ein griffiges Fahrplankonzept 2050 sowie ein echter multimodaler Plan zwischen den Verkehrsträgern aufgrund eines Mobilität-Masterplanes.**

### **Raumplanerische Sicherheit schaffen**

SwissRailvolution unterstützt die Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Die Milliarden, die in die NEAT investiert wurden, haben eine Million LKW-Fahrten pro Jahr von unseren Strassen auf die Schiene verlagert. Ein Wegfall des EWLV würde zu einer Rückverlagerung von 650'000 LKW-Fahrten führen. Dies würde 30 Jahre an Bemühungen und Investitionen in die NEAT zunichtemachen.

Damit die Kantone und der Bund die zwingende Entwicklung des Schienennetzes besser in ihre Richtpläne integrieren können, ist es dringend notwendig, dass der Bund die Korridore der grossen internationalen und nationalen Achsen für Güter- und Personenverkehr festlegt. D.h. die Planung des von SwissRailvolution geforderten Verkehrskreuzes Schweiz mit Neubaustrecken auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen muss Teil eines Gesamtkonzeptes sein.

- 1.** Mit der Unterstützung des Binnengüterverkehrs muss der Bund festlegen, wie viele Trassen benötigt werden, insbesondere auf der Ost-West-Achse, entsprechend den Bedürfnissen der Güterkunden.

2. Es braucht ebenfalls ein griffiges Fahrplankonzept mindestens für 2050, wie es auch die SBB<sup>1</sup>, der VöV<sup>2</sup> oder SwissRailvolution<sup>3</sup> im Rahmen der Vernehmlassung zur Perspektive Bahn 2050 gefordert haben.
3. Schliesslich müssen die notwendigen Neubaustrecken und die intermodalen Hubs, die dem Güterverkehr vorbehalten sind, in die Raumplanung einbezogen werden. Das grenznahe Ausland muss auch Teil der raumplanerischen Überlegung sein.

Der Bund muss seine Führungsrolle beim Bahnausbau wahrnehmen und darf die Kantone bzgl. der europäischen Achsen Nord-Süd sowie Ost-West nicht im Unklaren lassen. Auf der Nord-Süd-Achse sind für die kantonalen Richtpläne (Raumplanung) zwar bereits mehrere Neubaustrecken für den Güterverkehr im Sachplan Infrastruktur detailliert aufzufinden. Insbesondere sollte die Strecke Lugano-Chiasso in Angriff genommen werden. Aber auf der Ost-West-Achse ist der Sachplan lückenhaft, auch wenn dort der Güterverkehr tiefer ausfallen wird als auf der Nord-Süd-Achse, muss nichtsdestotrotz wegen der starken Entwicklung des Personenverkehrs ein Zusammenspiel mit dem Güterverkehr festgelegt werden.

Ein konkretes Beispiel ist die Strecke Lausanne-Genf, wo es derzeit nur zwei Trassen für den Güterverkehr gibt. Wie von SwissRailvolution gefordert, sollte zwischen Genf und Lausanne eine Neubaustrecke gebaut werden. Der Ausbau der bestehenden Strecke ist teurer, wird keine Fahrzeitverkürzungen für den Personenverkehr bringen, stört mit Baustellen den laufenden Betrieb, ermöglicht keine Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten und schafft weniger Kapazitäten für Güter- und Personenverkehr trotz höherer Kosten. Schlussendlich bremst dies die Verkehrsverlagerung, wie das unpopulär gewordene Projekt Léman 2030 gezeigt hat. Dabei ist nicht nur die Strecke Lausanne-Genf, sondern die ganze Ost-West-Achse betroffen.

Es geht nicht nur darum, den Gütertransport in der Raumplanung «stärker» zu berücksichtigen, sondern genau zu definieren, wo sich der Gütertransport raumplanerisch entwickeln kann. Dabei ist eine klare Strategie einer progressiven Trennung der Kapazitäten und der Geschwindigkeiten zwischen Güter-, langsamem und schnellem Personenverkehr anzustreben. Die drei Etappen von Bahn 2000 können hier eine Anwendung finden:

1. Wo sind die Bedürfnisse der Güterkundinnen und -kunden in Tonnenkilometer?
2. Welcher Fahrplan wird dafür benötigt?
3. Wo müssen dann der Bund und die Kantone Infrastrukturmassnahmen treffen?

Nur so kann eine gleichzeitig weitsichtige und griffige Raumplanung stattfinden, wo Bund und Kantone die nötigen Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu

---

1 SBB:  
[https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/ueber-die-sbb/die-sbb-bewegt-die-schweiz/wirtschaft-politik/Stand-Ausbauprogramme-Bahninfrastruktur-Perspektive-BAHN-2050.pdf.sbbdownload.pdf](https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/ueber-die-sbb/die-sbb-bewegt-die-schweiz/wirtschaftspolitik/Stand-Ausbauprogramme-Bahninfrastruktur-Perspektive-BAHN-2050.pdf.sbbdownload.pdf) SEITE 3

2 VöV:  
<https://www.voev.ch/de/index.php?section=Downloads&download=18530> SEITE 4

3 SRV:  
[https://swissrailvolution.ch/wp-content/uploads/2022/12/2022\\_11\\_08\\_Stellungnahme\\_Bahn2050\\_SwissRailvolution\\_Kurzversion\\_1\\_2.pdf](https://swissrailvolution.ch/wp-content/uploads/2022/12/2022_11_08_Stellungnahme_Bahn2050_SwissRailvolution_Kurzversion_1_2.pdf) SEITE 11

wenig. Zusätzlich muss auch das grenznahe Ausland in die raumplanerischen Überlegungen für kritische Güterverkehrsinfrastrukturen mit einbezogen werden.

SwissRailvolution bedauert immer noch den fehlenden Mobilitäts-Masterplan. Die vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen spielen nämlich ausschliesslich für die Schiene, die Seilbahnen und die Schifffahrt. Hingegen sind die Strasse, der Luftverkehr oder andere ausgeschlossen, und scheinen unkoordiniert geregelt zu sein. Eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern dank eines Mobilität-Masterplanes wäre hier besonders notwendig.

### **Digitale Automatische Kupplung (DAK)**

Die Modernisierung und Automatisierung dank der Digitalen automatischen Kupplung (DAK) sollte eine Senkung der Betriebskosten für Güterverkehrsleistungen auf der Schiene ermöglichen. Dies könnte revolutionär sein, muss aber noch durch konkrete Anwendungen bewiesen werden. Die DAK erweckt auch bei SwissRailvolution viele Hoffnungen, sie darf aber nicht gleichzeitig zu einer Hürde im Güterverkehr werden, weil sie z.B. für den Rübentransport zu teuer wäre. SwissRailvolution begrüsst zwar den Willen des Bundes, den europäischen Plan einer weitgehenden Umrüstung auf DAK bis 2030 zu folgen. Es ist aber gleichzeitig Vorsicht geboten, dass die DAK nicht zu einem Hindernis in der Verlagerungspolitik und der Wirtschaftlichkeit der Bahn wird.

### **Letzte Meile ausgliedern**

Allgemein findet SwissRailvolution, dass die finanzielle Unterstützung durch den Bund keine Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Schienenverkehrs verursachen sollte. SwissRailvolution unterstützt insbesondere den Vorschlag von VAP (Verband der verladenden Wirtschaft) die letzte Meile auszugliedern und diskriminierungsfrei zu gestalten:

<https://cargorail.ch/letzte-meile-ausgliedern-und-diskriminierungsfrei-gestalten/>

**Zusätzliche Informationen :**

TEL (DE, FR) 079 584 60 89 **Tobias Imobersteg**, Generalsekretär SwissRailvolution

**SwissRailvolution – Verein für die Konzeption und Schaffung der schweizerischen Eisenbahn von morgen** (gemeinnütziger Verein nach Artikel 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches)

Nur eine langfristige Vision – unter Einbeziehung aller bereits beschlossenen Investitionen – wird eine Erneuerung des Schweizer Schienennetzes ermöglichen, die eine starke Verankerung in Europa einschliesst. Das Gerüst dieses neuen Netzes basiert auf dem Verkehrskreuz Schweiz, das zwei Hauptachsen in West-Ost- und Nord-Süd-Richtung, von Grenze zu Grenze, postuliert.

