

Anhang**Fragenkatalog zur Anhörung des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene****A *Konzept***

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

Das Konzept erfüllt aus unserer Sicht die Ziele nach Art. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) grösstenteils. Die Konzentration von Anlagen leistet einen positiven Beitrag zur haushälterischen Nutzung des Bodens. Der im Konzept vorgeschlagene Prozess sowie die Abstimmung des Konzepts mit der Sach-, Richt- und Nutzungsplanung sichern grundsätzlich die gegenseitige Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten. Die Sicherung bestehender Standorte und deren Weiterentwicklung tragen zum Ziel der Schaffung und Erhaltung der räumlichen Voraussetzung für die Wirtschaft bei. Allerdings wird das Ziel der Sicherung einer ausreichenden Versorgungsbasis des Landes aufgrund der noch unsicheren Umsetzung von Anlagen zur Sicherstellung der fehlenden Kapazitäten, insbesondere im kombinierten Verkehr, nur in Teilen erfüllt.

Grundlage für das Konzept ist Art. 13 RPG. Das Konzept erfüllt die Anforderungen an den Inhalt nach Art. 14 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) nur teilweise. Insbesondere fehlen konkrete Angaben zu Prioritäten und zu Mitteln, wie die Aufgaben umgesetzt werden sollen (vgl. Art. 14 Abs. 2 Bst. b RPV).

Aus unserer Sicht sollte der Bund zudem Massnahmen prüfen und im Konzept ergänzen, welche die Unsicherheiten und Risiken in der Entwicklung des kombinierten Verkehrs (Marktversagen, Marktorganisation) reduzieren.

2. *Sind die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze des Konzepts zielführend? (Kapitel 2)*

Die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze für das Konzept sind grundsätzlich zielführend. Das Konzept beschränkt sich jedoch auf die bahngebundenen Güterverkehrsanlagen. Logistikstandorte ohne Bahnanschluss sind mit dem Konzept nicht abgedeckt. Auch diese Standorte benötigen einen Bahnzugang, z.B. via Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlaganlagen), Binnenhäfen und Freiverlade.

Ein effizienter Zugang zur Schieneninfrastruktur und eine effiziente Verknüpfung mit der Strasse und der Binnenschifffahrt sind für eine nachhaltige Abwicklung des Güterverkehrs von zentraler Bedeutung. Aus unserer Sicht sollte Folgendes bei der Überarbeitung aufgenommen werden:

- Bei den Leitvorstellungen ist das Prinzip der Positivplanung für Verladeanlagen und Bahnhöfe des Güterverkehrs aufzunehmen.
- Der „Anlagenbedarf“ ist besser herzuleiten. Dabei sind Nachfrage und Aufkommen, Angebote und Dienstleistungen sowie Produktionskonzepte zu berücksichtigen.

Die in den Grundsätzen hervorgehobene Möglichkeit, Anlagen zu schliessen, welche nicht mehr verwendet werden oder höchst unrentabel sind, ist im Grundsatz volkswirtschaftlich sinnvoll. Allerdings unterliegt die Güterverkehrsbranche einem dynamischen Wandel und die Bedürfnisse ändern sich dementsprechend schnell. Es muss darauf geachtet werden, dass nicht Standorte, welche derzeit zwar nicht genutzt werden, aber ein Potenzial für künftige Entwicklungen aufweisen, vorschnell aus städtebaulichen und nur auf die aktuelle Situation hin vorgenommenen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen stillgelegt und umgenutzt werden.

«Cargo sous terrain» findet in den Unterlagen keine Erwähnung. Aus unserer Sicht wäre es wünschenswert, wenn das Konzept kompatibel mit der privaten Initiative „Cargo sous terrain“ wäre.

Darüber hinaus gilt es bei der Planung zu beachten, dass stillgelegte Bahnanlagen auch wertvolle Lebensräume für Tiere, vor allem für Vögel und Reptilien und für Pflanzen darstellen. Demzufolge sind auch Aspekte des Natur- und Artenschutzes bei den Interessenabwägungen explizit zu berücksichtigen.

3. *Sind die Zielbilder und Festlegungen bezüglich der einzelnen Anlagekategorien vollständig, angemessen und zielführend? (Kapitel 4)*

Wir teilen die Auffassung des Bundes bezüglich der Anschlussgleise, dass sich die Gesamtzahl der Anschlussgleise stabilisiert, wobei es weiterhin zu Aufhebungen und Neubauten kommen wird. Die Festlegungen zu den Anschlussgleisen beurteilen wir aus raumplanerischer Sicht als schlüssig. Für die Umsetzung von Festlegung 1.1 sollten das BAV und das ARE eine Arbeitshilfe (Leitfaden) schaffen, welche die Kantone und Gemeinden bei der Anschlussgleiserschliessung unterstützt. Zudem wäre eine Statistik über die Anschlussgleise wichtig, um die Entwicklungen verfolgen zu können (Angebot und Nutzung der Anschlussgleise). Die Federführung müsste dabei beim Bund (BAV bzw. Bundesamt für Statistik, BFS) sein.

Bezüglich der KV-Umschlaganlagen teilen wir die Auffassung des Bundes, dass die bestehenden Anlagen den heutigen Anforderungen zu einem grossen Teil nicht genügen und dass für die Abdeckung des Mengenwachstums zusätzliche Kapazitäten, das heisst Erweiterung von bestehenden geeigneten Anlagen sowie neue Anlagen, notwendig werden. Die Festlegungen zu den KV-Umschlaganlagen erscheinen grundsätzlich schlüssig, sind aus unserer Sicht aber sehr stark am Bestand orientiert und nicht an einer vorausschauenden Planung.

Aus dem Konzept geht nicht hervor, wo räumlich konkretisiert Kapazitätsengpässe bestehen. Anstelle der Abb. 1 zum „Erwarteten Kapazitätsbedarf“ wäre eine Darstellung hilfreich, die den Abgleich zwischen Bestand und Bedarf darstellt.

Nach Festlegung 2.3 obliegt die Aufgabe der Feststellung des Kapazitätsbedarfs für KV-Umschlaganlagen den Kantonen. Wir sind der Auffassung, dass die Sicherung und Planung des Bedarfs an KV-Umschlaganlagen Aufgabe des Bundes sein muss. Entsprechend sollte bei dieser Festlegung die Sachplanung (SP) und die Zusicherungsverfügung (ZV) blau markiert werden.

Die Festlegung 2.5 zum Grossterminal mit Gatewayfunktion in der Nordwestschweiz ist für die Gesamtschweiz und auch für den Kanton Solothurn von Bedeutung. Ergänzt werden sollte die Festlegung um die Aussagen, dass dieser Grossterminal trimodal ist.

Das Gäu als Standort einer KV-Umschlaganlage ist nachvollziehbar. Die Beanspruchung neuer Flächen für eine solche Anlage dürfte aber angesichts der anderen Vorhaben in diesem Raum (A1 Ausbau inkl. Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen [AEM] gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz und Anschlussprojekte, Hochwasserschutz [HWS] und Revitalisierung Dünnern, Regionale Arbeitsplatzzonen [RAZ] usw.) auf grossen Widerstand seitens der Landwirtschaft, aber auch seitens der Bevölkerung stossen. Bei der Standortsuche ist daher eine Integration in eine bestehende Anlage, z.B. beim Bahntechnik-Center in Hägendorf, anzustreben. Allenfalls müssten auch innovative Projekte geprüft werden, z.B. mit einer kombinierten mehrgeschossigen Nutzung. Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass die Region bereits heute mit neuen raumrelevanten Projekten stark belastet ist und bei einer Realisierung auf der „grünen Wiese“ erhebliche Widerstände zu erwarten wären. Deshalb ist dem Kulturland- und Landschaftsschutz eine hohe Priorität einzuräumen.

Aus unserer Sicht ist es nicht Aufgabe des Bundes, Standards für KV-Umschlaganlagen festzulegen (Festlegung 2.6). Dies sollte den privaten Normierungsorganisationen vorbehalten bleiben (in diesem Falle dem VSS). Der Bund sollte entsprechende Normierungsbedürfnisse in die zuständigen Normierungsgremien einbringen.

Bezüglich Freiverladeanlagen teilen wir die Auffassung des Bundes, dass bei zentralen Anlagen ein hoher Umnutzungsdruck besteht und die bestehenden Anlagen den Ansprüchen an eine wirtschaftliche Bedienung nur teilweise genügen. Für die Bedienung der Fläche, also von Industrie, Handel und Landwirtschaft, ist eine ausreichende Dichte solcher Anlagen zentral. Diejenigen Anlagen können stillgelegt werden, welche heute nicht genutzt werden und auch mittel- und längerfristig kein Potenzial aufweisen.

Aufgrund des grossen Potenzials von innerstädtischen Lagen sollten Freiverlade auch in den städtischen Zentren erhalten bleiben, sofern der Bedarf dafür ausgewiesen oder absehbar ist und ein Interesse seitens Logistik-Betrieben besteht, allenfalls kombiniert mit KV-Umschlaganlagen. Die Festlegungen zu den Freiverladeanlagen erscheinen uns grundsätzlich schlüssig. Neben den Kantonen muss aber auch der Bund (ASTRA) für die hinreichende Erreichbarkeit der Freiverlade auf der Strasse sorgen. Als Instrumente sind auch der Sachplan Verkehr und STEP 2030 zu ergänzen.

Bezüglich der Annahme-, Formations- und Rangierbahnhöfe teilen wir die Auffassung des Bundes zu den Zielbildern und Festlegungen bezüglich der einzelnen Anlagenkategorien. Wir möchten auf folgende Punkte hinweisen:

- Aus dem Konzept geht nicht hervor, für welche Bahnhöfe Kapazitätsengpässe bestehen. Es wird den Kantonen überlassen, diese in kantonalen bzw. regionalen Güterverkehrskonzepten zu konkretisieren.
- Bei den Festlegungen zu den Bahnhöfen des Güterverkehrs 4.1 (Kapazitäten) und 4.2 (bedarfsgerechte Weiterentwicklung) müsste als Instrument des Bundes auch der Sachplan aufgeführt werden. So sollen das Verkehrsnetz "funktionsfähig und auf hohem technischen Stand", "Investitionen langfristig und nachhaltig" und mit allen anderen Konzepten aus den Bereichen Raumplanung, Umwelt, Energie usw. kompatibel sein.

Aus unserer Sicht sind die Zielbilder und Festlegungen in Bezug auf die Wildtierkorridore und die Interessenabwägungen im Bereich Arten- und Naturschutz nicht vollständig. Zu ergänzen ist die Berücksichtigung der Aspekte des Natur- und Artenschutzes in den Interessenabwägungen.

Bei der Festlegung von Entwicklung und Umnutzung von Freiverladeanlagen haben Bund und Kantone im innerstädtischen Raum prioritär auf die Bedürfnisse der Logistikwirtschaft zu achten. Bei Freiverladen im ländlichen Raum beantragen wir hingegen, auch auf die Bedürfnisse wandernder Wildtiere innerhalb von Wildtierkorridoren zu achten. Wir beantragen deshalb den Einbezug der Thematik wandernder Wildtiere unter dem Thema Freiverlad.

Wir beantragen auch bei der Entwicklung von Bahnhöfen des Güterverkehrs den expliziten Einbezug der Wildtierkorridore in die Planungen.

Der Kanton Solothurn ist in Bezug auf den Bundesauftrag zur Sanierung nationaler Wildtierkorridore verschiedentlich betroffen, z.B. Klus Balsthal (SO08), Bahnhof Däniken – Dulliken (SO12).

4. *Sind die Verzeichnisse der Anlagen korrekt und angemessen? (Anhänge 4 - 8)*

Die Prüfung, ob die Tabelleneinträge in den Anhängen korrekt und angemessen sind, erfolgt durch die jeweiligen Kantone. Wünschenswert wäre es, wenn für die betreffenden Standorte bereits die Flächenauswertung und -bewertung aus der BPUK Studie „Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung“, 3. Etappe, hätte berücksichtigt werden können.

Mit dem bestehenden Konzept ist unklar, welche Standorte und Anlagen nicht in das Verzeichnis aufgenommen wurden und aus welchen Gründen (aufzugebende Standorte). Hier besteht eine zu geringe Transparenz. Dies muss im Konzept ergänzt werden.

Die Verzeichnisse sind stark auf den Ist-Zustand bzw. den Bestand ausgerichtet. Es werden jedoch auch neue Anlagen benötigt. Im Verzeichnis fehlt die prospektive Komponente. Somit kann nicht sichergestellt werden, dass auch für neue Standorte oder für Standorterweiterungen mittel- und langfristig die notwendigen Flächen gesichert sind.

Die Verzeichnisse enthalten keine Mengenangaben (Anzahl Wagen, Tonnagen pro Jahr, Anzahl Anschlussgleise). Es ist unklar, wie mit Standorten umgegangen wird, die teilweise zurückgebaut oder teilweise umgenutzt werden.

5. *Ist der Prozess zur Anpassung der Verzeichnisse gemäss den Festlegungen 3.1 und 4.2 angemessen und zielführend?*

Die unter 3.1 aufgeführten Verfahren zur Weiterentwicklung der Freiverladelandchaft beurteilen wir aus raumplanerischer Sicht als angemessen und zielführend. Folgende Punkte sollten aus unserer Sicht berücksichtigt werden:

- Die Möglichkeit, einen Antrag zur Anpassung der Verzeichnisse (Streichung Standort, neuer Standort, Verlegung Standort) zu stellen, sollten nur die Kantone erhalten. Die Infrastrukturbetreiber können ihre Vorstellungen bei den Kantonen einbringen, sollten aber nicht selbst als Antragstellende auftreten können.
- Das BAV sollte neben den Vertretungen der Branchenverbände explizit auch die Operateure und die Anlagenbetreiber anhören.
- Die Interessenabwägung muss bei der öffentlichen Hand liegen, da der Infrastrukturbetreiber nicht in der Lage ist, eine gesamtheitliche Interessenabwägung vorzunehmen, insbesondere bei Interessenkonflikten, z.B. SBB Infrastruktur und SBB Immobilien. Die abschliessende Interessenabwägung sollte beim BAV liegen, da dieses auch den Entscheid fällt.
- Der Entscheid des BAV über Anpassungen der Freiverladelandchaft sollte durch das BAV auch dokumentiert (inkl. Begründungen, Resultat der Interessenabwägung) und kommuniziert werden (Dokumentierungs- und Kommunikationspflicht).

Die unter 4.2 aufgeführten Verfahren zur Weiterentwicklung der verschiedenen Bahnhöfe des Güterverkehrs sind aus raumplanerischer Sicht angemessen und zielführend. Folgende Punkte sollten aus unserer Sicht berücksichtigt werden:

- Wie bereits oben ausgeführt, sollten auch bei den Festlegungen unter 4.2 nur die Kantone ein Antragsrecht haben. Die Infrastrukturbetreiber können ihre Vorstellungen beim Kanton einbringen.
- Wie ebenfalls bereits oben ausgeführt, sollten auch bei den Festlegungen 4.2 nur Bund und Kantone die Möglichkeit einer Interessenabwägung zugesprochen werden. Die abschliessende Interessenabwägung und der Entscheid sollten beim BAV liegen.

B *Ergänzender Bericht*

6. *Sind der heutige Schienengüterverkehr in der Schweiz und die erwartete Marktentwicklung nachvollziehbar dargestellt und entsprechen sie Ihren Einschätzungen? (Kapitel 2)*

Die erwartete Marktentwicklung ist aus unserer Sicht grundsätzlich nachvollziehbar dargestellt; aufgrund fehlender Grafiken und Tabellen aber nur schwer lesbar.

Die Aussagen zu den veränderten Kundenanforderungen sind nur teilweise verständlich. Kundenanforderungen bestehen zum Umfang von Logistikdienstleistungen (Transport, Lager, Umschlag, Kommissionierung etc.), deren Qualität (Zuverlässigkeit, Laufzeit, Frequenz, Flexibilität, Schadenhäufigkeit etc.) sowie deren Preis. Auf diese drei Aspekte sollte näher eingegangen werden. Weiter wären Aussagen zu Logistiktrends und deren Bedeutung für die

Nutzung der Schiene und Strasse hilfreich.

Das Thema Liberalisierung im Schienengüterverkehr sollte stärker dargelegt werden. Insbesondere sollte aus unserer Sicht eine kritische Auslegeordnung zum Einzelwagenladungsverkehr (Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken) erfolgen.

Die Aussagen zu der erwarteten Marktentwicklung scheinen uns richtig, insbesondere wird der kombinierte Verkehr deutlich stärker wachsen als der konventionelle Schienengüterverkehr. Die Bedenken, dass 2030 die Infrastruktur (Terminals, Anlagen für die Zugannahme/-bildung) und Angebote für die Abwicklung des zunehmenden kombinierten Verkehrs (insbesondere Binnenverkehr) ungenügend sind, teilen wir. Die Marktentwicklung ist mit grösseren Unsicherheiten behaftet, auf die flexibel reagiert werden muss. Sie entsprechen grundsätzlich unseren Einschätzungen.

Ergänzend halten wir fest, dass ein Unternehmer den Güterverkehr als Teil seiner globalen Supply Chain betrachtet. Dieser Teil der Wertschöpfungskette befindet sich inmitten eines grossen Wandels. Im Zuge der Digitalisierung überdenken die meisten Unternehmen ihre Geschäftsmodelle. Gleichzeitig verändern neue Technologien die Logistik (teilweise radikal). Prognosen sind daher im Moment sehr schwierig. Die einst "totgesagte" Post hat beispielsweise im Bereich der Paketzulieferung durch die Onlineverkaufsplattformen massiv an Bedeutung gewonnen. Es ist anzunehmen, dass die Bedeutung des Pakettransports weiter zunehmen wird. Geschäftsmodelle, die "just in time"-Lieferungen vorsehen, werden in Zukunft auch immer wichtiger werden. Die Anforderungen der Logistikbetriebe können nicht alle mit dem Schienenverkehr erfüllt werden. Viele Unternehmen experimentieren mit 3D-Druckern und hoffen in absehbarer Zukunft direkt beim Kunden vor Ort zu produzieren. Die Ansprüche an die Logistik werden sich daher in den kommenden Jahren stark ändern.

7. *Sind die Produktionskonzepte nachvollziehbar dargestellt? (Kapitel 3)*

Die Produktionskonzepte sind nur teilweise nachvollziehbar dargestellt. Angebotsformen und Produktionsformen werden vermischt. Bei der Unterscheidung nach Produktionsformen ist die Differenzierung nach Produktionsgefäss nur beschränkt aussagekräftig bzw. die Begriffswahl missverständlich. Aus der Perspektive des Schienengüterverkehrs ist das Produktionsgefäss immer der Bahnwagen. Kombinierte Verkehr ist daher streng genommen keine Produktionsform des Schienengüterverkehrs (der Container ist nicht das Produktionsgefäss im Schienengüterverkehr).

Aus unserer Sicht wäre es eher zweckmässig, von angebotsorientierter Definition der Bahnbedienung, welche den Wagenladungsverkehr, Ganzzugsverkehr und den kombinierten Verkehr beinhalten sowie einer produktionsorientierten Definition der Bahnbedienung zu sprechen, welche Einzelwagen/Wagengruppen, Kurzzug/Shuttle (inkl. Linienzug) und Ganzzug umfassen (vgl. Forschungsbericht VSS 2011/807, in Genehmigung beim ASTRA). Dabei sollten auch Linienzüge berücksichtigt werden, welche ja bereits heute eingesetzt werden (wie railcare).

8. *Sind die verschiedenen Anlagekategorien des Schienengüterverkehrs nachvollziehbar dargestellt? (Kapitel 4)*

Die Aufteilung der Anlagekategorien nach Verladeanlagen (Hauptfunktion: Güterumschlag) und Güterbahnhöfen (Hauptfunktion: Zugbildung/-abfertigung) beurteilen wir als zweckmässig. Auch die weitere Untergliederung der Verladeanlagen in Anschlussgleise, Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs sowie Freiverlade ist aus unserer Sicht sinnvoll. Dies gilt auch für die Untergliederung der Güterbahnhöfe in Annahme-, Formations- und Rangierbahnhöfe. Die verschiedenen Anlagekategorien sind grundsätzlich auch nachvollziehbar dargestellt.

C Weitere Bemerkungen oder Ergänzungen zum Konzept

Wir haben keine weiteren Bemerkungen zum Konzept.