



Aktenzeichen: scn / BAV-212.22-00001/00003/00011/00006/00002

September 2017

---

# Ergebnisse des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens gemäss Art. 19 RPV<sup>1</sup>

## Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

---

### 1 Anhörung und öffentliche Mitwirkung zum Entwurf des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene

Die Anhörung und öffentliche Mitwirkung gemäss Artikel 19 RPV zum Entwurf des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene hat vom 6. April 2017 bis zum 7. Juli 2017 stattgefunden.

52 Stellungnahmen sind zur Vernehmlassung eingegangen. 24 Kantone, 1 kantonale Konferenz, 1 Gemeinde und 26 gesamtschweizerische Verbände, Organisationen oder Unternehmen haben sich zu dem in die Vernehmlassung gegebenen Konzept und zum ergänzenden Bericht geäussert. Die vollständige Liste findet sich im Anhang.

Die wesentlichen Ergebnisse der Anhörung sind in diesem Bericht zusammengefasst. Die Haltung des Bundes zu den jeweiligen Stellungnahmen ist in kursiver Schrift wiedergegeben. Die wichtigsten Anpassungen am Konzept aufgrund der Anhörung sind im letzten Teil dieses Berichts dargelegt.

### 2 Ergebnisse

#### Generelle Bemerkungen

- Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, dessen Inhalte und Stossrichtungen werden in allen Stellungnahmen begrüsst. Die Ausnahme bilden Centre patronal (cp) und Chambre vaudoise des arts et metiers (fPv), welche das Konzept ablehnen.
- Die Zielsetzungen gemäss Raumplanungsgesetz (RPG)<sup>2</sup> und Gütertransportgesetz (GüTG)<sup>3</sup> sind erfüllt. Einige Kantone forderten eine Klärung der Ziele des Bundes oder eine verkehrsträgerübergreifende Koordination bzw. ein Gesamtlogistikkonzept.  
→ *Das Konzept kann bei der Formulierung von Zielsetzungen nicht über die Bestimmungen*

---

<sup>1</sup> Raumplanungsverordnung SR 700.1

<sup>2</sup> SR 700

<sup>3</sup> SR 742.41



*der Gesetzgebung hinausgehen, welche explizit kein Verlagerungsziel für den nicht alpenquerenden Verkehr beinhaltet. Desgleichen beschränkt sich die Kompetenz des Bundes aus dem Gütertransportgesetz (GüTG) auf die Erarbeitung eines Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene und nicht auf ein Gesamtlogistikkonzept. Die Revision des Programmtells Sachplan Verkehr wird verkehrsträgerübergreifende Überlegungen beinhalten.*

- Verschiedene Stellungnahmen kritisierten, dass das Konzept keine konkrete Positivplanung der Anlagen beinhaltet.  
→ *Ein Konzept ist räumlich nicht konkret, weswegen eine Positivplanung nicht möglich ist. Zudem ist die konkrete Planung Sache der Kantone und der Infrastrukturbetreiberinnen, welche der Bund begleitet und mit dem Konzept strukturiert. Die Arbeiten der BPUK zu den Logistikstandorten von überregionaler Bedeutung sind eine gute Grundlage für diese Aufgabe.*
- Die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze des Konzepts werden in den meisten Stellungnahmen als korrekt und zielführend bezeichnet.
- Einige Kantone forderten eine bessere Abstimmung der Anlagen mit der Strasseninfrastruktur.  
→ *Die Anlagen des Schienengüterverkehrs führen in den wenigsten Fällen zu einer Belastung des Strassenverkehrs, welcher durch den Bund in seiner Planung berücksichtigt werden muss (ggf. im Falle der KV-Umschlagsanlage mit Gateway-Funktion). Der durch Freiverlade oder regionale KV-Umschlagsanlagen induzierte Verkehr ist in der kantonalen und kommunalen Planung einzubeziehen.*
- Einige Stellungnahmen weisen darauf hin, dass die Verfügbarkeit der Trassen für den Schienengütertransport sichergestellt werden muss.  
→ *Die Sicherstellung der Trassen erfolgt nicht über das Konzept sondern über das Netznutzungskonzept und die –pläne (Art. 9b Eisenbahngesetz). Diese Instrumente werden koordiniert.*
- Die Verzeichnisse der Anlagen sind im Allgemeinen als korrekt und angemessen bezeichnet worden. Einzelne Korrekturen sind bereits erfolgt. Weitere Anpassungen können im Rahmen der dafür im Konzept vorgesehenen strukturierten Prozesse vorgenommen werden.
- Der Prozess zur Anpassung der Verzeichnisse ist angemessen und zielführend. Klärungsbedarf ergab sich beim Einbezug der Interessen der Kantone und der Klärung der Kompetenz für die Interessensabwägung.
- Verschiedenen Stellungnahmen nannten weitere Interessen, welche bei der Planung der Anlagen zu berücksichtigen sind (Gefahrgut, Grundwasser, Wildtierkorridor, etc.).  
→ *Diese Interessen sind unbestritten und werden in den dafür vorgesehenen Prozessen berücksichtigt (v.a. Plangenehmigungsverfahren (PGV) und die damit verbundene Verfahren). Im Konzept werden sie nur insofern beachtet, als dass das Konzept eine Auswirkung darauf hat.*
- Die Zielbilder und Festlegungen bezüglich der einzelnen Anlagekategorien sind für die meisten Stellungnehmenden vollständig, angemessen und zielführend.
- Für einige Stellungnehmende sind die Kriterien für die Entscheidung einer Schliessung einer Anlage zu wenig greifbar, welche bei einem Interessenskonflikt in Anwendung gelangen.  
→ *Das Konzept beschreibt die Interessen und die grundsätzlichen Kriterien, welche bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden müssen. Jedoch ist eine Gewichtung der Kriterien nur im Einzelfall möglich. Zudem fehlt dem Bund die Erfahrung solcher Entscheidungsfindungen, um eine abschliessende Methode darzulegen. Die Erarbeitung einer solchen Methode mit den Kantonen und den Anspruchsgruppen wird Teil der Weiterentwicklung und Aktualisierung des Konzepts sein.*
- Die Prognosen zum Schienengüterverkehr wurden von verschiedenen Stellungnahmen kritisiert. Für einige Verlagerer sind insbesondere die Prognosen für den kombinierten Verkehr zu hoch.  
→ *Die Prognosen orientieren sich grundsätzlich an den Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes. Vertiefungsarbeiten zu den Verkehrsperspektiven haben das prognostizierte Transportaufkommen auf den Umschlagsbedarf hochgerechnet. Dafür wurden Expertenmeinungen eingeholt. Aus diesen Arbeiten ergaben sich Anpassungen an den Umschlagskapazitäten im Zielbild. Der Bedarf für den Binnen-KV wurde erhöht, jener im Import/Export gesenkt.*
- Einige Stellungnahmen beantragten, dass die Defizite des Umschlagsbedarfs in den Regionen ausgewiesen werden (Soll-Ist-Abgleich).

- Die Erhebung der heutigen Kapazitäten ist komplex, weil die reine Kapazität in einer Anlage auch zu Lasten der Produktivität und Attraktivität erhöht werden kann (bspw. Ausweitung der Betriebszeiten auf unattraktive Randzeiten). Zudem müssten zur Bestimmung des Defizits nicht nur die Kapazitäten, sondern auch die Produktivität der bestehenden Anlagen einbezogen werden.
- Für einige Kantone wäre ein Verzeichnis der bestehenden Anschlussgleise für die Planung hilfreich.  
→ Anschlussgleise sind per Definition private Anlagen. Der Bund verfügt über keinerlei Durchgriffsrecht auf diese Anlagen und ihre Planung. Des Weiteren besteht keine vollständige Erhebung dieser Anlagen, deren Nutzung und Instandhaltung von privaten Akteuren entschieden wird.
  - Verschiedene Kantone beantragen die Aufnahme neuer regionaler Entwicklungsschwerpunkte für Güterverkehrsanlagen.  
→ Diese Schwerpunkte sind über die dafür vorgesehenen Prozesse (STEP, Leistungsvereinbarung) zu beantragen und zu prüfen. Im Konzept sind nur die Projekte enthalten, die bereits in diesen Prozessen eingebracht bzw. bestätigt wurden.

## Übernommene Anträge

- Die Verknüpfung mit dem Raumkonzept Schweiz als Orientierungsrahmen für die künftige Raumentwicklung wurde im *Ziel D* besser verankert. Dadurch werden auch die Handlungsansätze und Entscheidungskriterien klarer, welche in einigen Stellungnahmen kritisiert wurden.
- Die führende Rolle des Bundes bei der Planung der Anlagen wurde geschärft (*Leitvorstellung a*). Zudem soll der Bund die Kantone bei der Identifizierung von geeigneten Standorten für KV-Umschlagsanlagen unterstützen (*Festlegung 2.3*).
- Die stärkere Berücksichtigung der Planung der Kantone durch den Bund wurde in der *Leitvorstellung d* verankert.
- Die Planung von Neu- und Ausbauten ist neu im *Grundsatz II* beschrieben. Für Anlagen gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG macht das Konzept grundsätzliche Aussagen. Die Konkretisierung und Umsetzung erfolgt entsprechend der in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV)<sup>4</sup> festgelegten Planungsabläufen.
- Der *Grundsatz VIII* regelt neu die Erarbeitung und Pflege der Verzeichnisse der bestehenden Anlagen. In den *Festlegungen 3.1-3.5* und *4.1-4.5* sind für die Anpassung der Verzeichnisse die Prozesse und Rollen definiert. Der Einbezug der Kantone und die Berücksichtigung ihrer Interessen wurden geklärt und gestärkt. Die Auswirkung der Verzeichnisse auf die kantonale und kommunale Planung sowie auf die Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen wurde präziser gefasst. Die Kompetenz des Bundes der Interessensabwägung und des Entscheids wurden geklärt.
- Für einige Kantone ist das Konzept als Grundlage zur Ausscheidung potenziell künftiger Anlagen ungeeignet. Eine Ergänzung im Konzept mit *Festlegung 2.3* ermöglicht die Zusammenarbeit zwischen Kantonen und Bund, um geeigneten potenziellen Standorte für den Neubau von KV-Umschlagsanlagen zu bestimmen und diese in die geeigneten raumplanerischen Instrumente zu verankern.
- Die Angaben zum künftigen Kapazitätsbedarf der KV-Umschlagsanlagen in den Regionen wurden überprüft. Vertiefungsarbeiten im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts haben die Güterverkehrsperspektiven, welche das schweizweite Transportaufkommen prognostizieren, auf den regionalen Umschlagsbedarf umgelegt. Die Ergebnisse fanden im Zielbild zu den KV-Umschlagsanlagen ihren Niederschlag (*Abbildung 1*).
- Die *Verzeichnisse* der Anlagen wurden im Detail überprüft und um offensichtliche Fehler bereinigt.

Weitere Detailpunkte fanden in die Überarbeitung Eingang und verbessern die Klarheit und Verständlichkeit des Konzepts.

---

<sup>4</sup> SR 742.120

### 3 Liste der Stellungnahmen

#### Kantone, Gemeinden und kantonale Konferenzen

- Aargau - AG
- Appenzell Ausserrhoden - AR
- Basel-Land - BL
- Basel-Stadt - BS
- Bern - BE
- Freiburg - FR
- Genf - GE
- Glarus - GL
- Graubünden - GR
- Jura - JU
- Luzern - LU
- Neuenburg - NE
- Nidwalden - NW
- Schaffhausen - SH
- Schwyz - SZ
- Solothurn - SO
- St. Gallen - SG
- Tessin - TI
- Thurgau - TG
- Uri - UR
- Waadt - VD
- Wallis - VS
- Zug - ZG
- Zürich - ZH
  
- Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs - KKDöV
  
- Gemeinde Venthône

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Obwalden haben auf eine Stellungnahme verzichtet.

#### Gesamtschweizerische Verbände, Organisationen und Unternehmen

- ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
- BLS AG
- Cargo Forum Schweiz - CFS
- Centre patronal - CP
- Chambre vaudoise des arts et métiers - fPv
- Communauté régionale de la Broye - Coreb
- economiesuisse
- Fenaco
- Gewerkschaft des Verkehrspersonals - SEV
- Interessensgemeinschaft Detailhandel Schweiz - IG DHS
- Komitee "Gateway: so nicht"
- La Forestière
- SBB AG
- Schweizer Städteverband
- Schweizerischer Baumeisterverband - sbv
- Schweizerischer Gewerbeverband - SGV

Aktenzeichen: / BAV-212.22-00001/00003/00011/00006/00002

- Schweizerischer Gewerkschaftsbund - SGB
- Spedlogswiss
- Swiss Shippers' Council - SSC
- Swissterminal AG
- VAP Cargorail
- Verband kollektiver Getreidesammelstellen der Schweiz - VKSG
- Verband öffentlicher Verkehr - VöV
- Verkehrsclub der Schweiz - VCS
- Wald Luzern
- Wald Schweiz