



---

# Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

## Grundlage des Bundes für die Weiterentwicklung der Infrastrukturen für den Gütertransport auf der Schiene

---

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

Entwurf für die zweite Ämterkonsultation und die zweite Anhörung der Kantone gemäss Art. 20 RPV

Stand: 31.8.2017





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

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen ihm, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereiche der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

Konsultation



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

## Inhaltsverzeichnis

1. Zweck und Stellenwert des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene .....	4
1.1 Zweck .....	4
1.2 Stellenwert und Geltungsbereich .....	6
2. Übergeordnete Ziele und Grundsätze.....	7
2.1 Ziele und Leitvorstellungen .....	7
2.2 Grundsätze .....	11
3. Instrumente .....	14
4. Anlagenkategorien .....	17
4.1 Verladeanlagen für den Güterverkehr auf der Schiene.....	18
4.2 Bahnhöfe des Güterverkehrs .....	29
5. Ausblick.....	35
Abkürzungsverzeichnis .....	36
Glossar .....	37



# 1. Zweck und Stellenwert des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene

## 1.1 Zweck

**Das Konzept spezifiziert Rahmenbedingungen für die Planung und Finanzierung von Anlagen des Schienengüterverkehrs aus der Sicht des Bundes.**

Mit dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene legt der Bundesrat die Grundlagen für die Entwicklung der verschiedenen Anlagen des Schienengüterverkehrs fest. Dabei handelt es sich um ein Instrument nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG<sup>1</sup>). Der Auftrag zur Erarbeitung ist in Artikel 3 des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GÜTG<sup>2</sup>) festgehalten.

Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene formuliert die Position des Bundes mit Blick auf die langfristige Ausrichtung der Planung von Anlagen des Schienengüterverkehrs. Der Bund erhöht so die Planungssicherheit für heutige und zukünftige Eigentümer und Betreiber von Anlagen sowie für die verschiedenen Akteure im Schienengüterverkehr, die die Anlagen direkt oder indirekt in Anspruch nehmen. Das Konzept formuliert hierzu Grundsätze zur Priorisierung des Mitteleinsatzes des Bundes für die Anlagen des Schienengüterverkehrs. Von besonderer Bedeutung ist die Abstimmung mit der Planung des Ausbaus und des Erhalts der Bahninfrastruktur sowie den Instrumenten der Finanzierung der Bahninfrastruktur. Zudem präzisiert das Konzept, wie die Kantone die Bundesinteressen bei der Planung von Anlagen des Schienengüterverkehrs wahrnehmen können.

Gewisse Abstimmungsfragen können nur im konkreten Einzelfall im Rahmen der stufengerechten Interessenabwägung geklärt werden. In diesen Fällen definiert das Konzept strukturierte Prozesse, wie eine Entscheidungsfindung zur Weiterentwicklung der Anlagenlandschaft herbeigeführt werden kann. Das Konzept soll dazu dienen, die räumlichen Auswirkungen des Güterverkehrs auf der Schiene gemäss der Verkehrs- und Verlagerungspolitik des Bundes mit den übrigen relevanten Bundesinteressen abzustimmen.

---

<sup>1</sup> SR 700

<sup>2</sup> SR 742.41



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

### **Das Konzept zeigt auf, wie der Bund seine Interessen im Planungsprozess einfließen lässt.**

Das Konzept dient als Basis für die Planungen von Anlagen des Schienengütertransports durch Kantone, Gemeinden, Infrastrukturbetreiberinnen und Privaten. Zugleich ist es Grundlage für die erforderliche Abstimmung der Anlagen des Schienengüterverkehrs mit der Strassen- und Hafeninfrastuktur. Mit ihm werden die massgeblichen Bundesinteressen rechtzeitig und adäquat gegenüber den Planungspartnern aufgezeigt, so dass diese angemessen berücksichtigt werden können.

Das Konzept zeigt zugleich auf, wie im Rahmen der Konkretisierung und Umsetzung der Inhalte des Konzepts die Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes, der kantonalen Richtplanung und weiteren Planungs- und Finanzierungsinstrumenten des Bundes erfolgen soll.

Konflikte mit Bundesinteressen, die in einer späten Projektierungsphase zu einer Nichtrealisierung, Verzögerungen oder einer Ablehnung der Finanzierung oder Mitfinanzierung durch den Bund führen könnten, können dadurch rechtzeitig erkannt und nach Möglichkeit vermieden werden.

### **Das Konzept zeigt Formen der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen beteiligten Akteuren auf.**

Das Konzept äussert sich zu Strukturen und Prozessen, die eine effiziente Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Stellen des Bundes mit den Kantonen, Infrastrukturbetreiberinnen und Privaten ermöglichen. Eine gesamtschweizerisch einheitliche Stossrichtung für den Erhalt und die Entwicklung von bestehenden Anlagen des Schienengüterverkehrs und der Errichtung neuer Anlagen unterstützt eine kohärente Entwicklung des Schienengüterverkehrs in allen Landesteilen und eine verbesserte Abstimmung mit anderen Verkehrsinfrastrukturen sowie den Schieneninfrastrukturen und wichtigen Güterverkehrsanlagen im benachbarten Ausland.

Das Konzept unterstützt Ansätze für eine vermehrt kantonsübergreifende Anlagen- und Standortplanung. Indem es Angaben zur räumlichen Verteilung des Anlagenbedarfs und deren Kapazitäten macht, ermöglicht es überregionale Planungsansätze bei der Ausscheidung von geeigneten Gebieten und Standorten für Anlagen des Schienengüterverkehrs und unterstützt somit die Abstimmung von Richt- und Nutzungsplänen mit benachbarten, vom Güterverkehr betroffenen Gebieten. Es fördert zudem die Bestrebungen des Bundes, in jeder Phase der Projektentwicklung von Güterverkehrsanlagen rasche und nachvollziehbare Entscheide auf Stufe Bund zu erreichen.



## 1.2 Stellenwert und Geltungsbereich

Das Konzept schafft kein neues Recht und keine neuen Kompetenzen, sondern konkretisiert die Anwendung bestehender Bestimmungen. Es hilft dadurch, den Erhalt und die Entwicklung bestehender Anlagen des Schienengüterverkehrs und die Realisierung neuer Anlagen in planerischer Hinsicht zu optimieren.

Das Konzept ist nach Artikel 22 der Raumplanungsverordnung (RPV<sup>3</sup>) behördenverbindlich und daher von Bundesstellen, Kantonen, regionalen Planungsträgern, Städten und Gemeinden bei der Erarbeitung, Anwendung und Überprüfung ihrer Sach-, Richt- und Nutzungspläne zu berücksichtigen. Die Aussagen des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene beziehen sich somit materiell in ihrer raumplanerischen Ausrichtung auf die Stufe der Richtplanung. Die bestehenden Kompetenzen zur Ausscheidung von Gebieten und Standorten des Bundes in den Sachplänen und der Kantone und Gemeinden in Richt- und Nutzungsplänen, die für Anlagen des Schienengüterverkehrs geeignet sind, bleibt auch mit dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene erhalten.

Bei der Planung von Güterverkehrsanlagen haben die Planungsträger nachzuweisen, dass die Bestimmungen der Gesetzgebung des Bundes und der Kantone berücksichtigt werden. Im Entscheid über die Plangenehmigung von Güterverkehrsanlagen ist deren Einhaltung zu prüfen. Insbesondere müssen die Anliegen des Umweltschutzes gemäss Umweltschutzgesetz, Waldgesetz, Gewässerschutzgesetz, Fischereigesetz, Natur- und Heimatschutzgesetz und den damit verbundenen Ausführungsvorschriften wie z. B.: den Vorgaben in der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV<sup>4</sup>) eingehalten werden.

Für das Ausscheiden von Gebieten und Standorten für Anlagen des Schienengüterverkehrs macht das Konzept keine räumlich konkreten Vorgaben. Festlegungen zur räumlichen Verteilung des Anlagenbedarfs beziehen sich in der Regel auf Regionen und haben keine konkreten Flächen oder Standorte zum Gegenstand. Das Konzept wird ergänzt durch einen Erläuterungsbericht, der zusätzliche Informationen zu den Planungsprozessen sowie zu den Bundesinteressen enthält.

Das Konzept dient als Entscheidungsgrundlage für die verschiedenen Finanzierungsinstrumente, die bei der Finanzierung oder Mitfinanzierung von Anlagen des Schienengüterverkehrs zum Tragen kommen. Die Festlegungen und Verbindlichkeiten der bestehenden Beschlüsse bleiben unangetastet. Für

---

<sup>3</sup> SR 700.1

<sup>4</sup> SR 814.012



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

zukünftige Finanzierungsentscheidungen dient das Konzept als Grundlage, um die Anwendung einheitlicher Kriterien bei Erhalt und Entwicklung bestehender Anlagen und der Realisierung neuer Anlagen zu ermöglichen.

## 2. Übergeordnete Ziele und Grundsätze

Die Kapitel 2 bis 4 umfassen die wichtigsten materiellen Aussagen des Konzepts sowie spezifische Massnahmen, welche die Umsetzung des Konzepts unterstützen. Es ist somit der zentrale Teil des Konzepts, der die explizit behördenverbindlichen Aussagen beinhaltet, welche blau hinterlegt sind.

Die Formulierungen der Ziele, Grundsätze und Massnahmen in diesem Kapitel sind bewusst knapp gehalten. Die Ausführungen in themenspezifischen Kapiteln des Erläuterungsberichts tragen zum vertieften Verständnis der Aussagen in Kapitel 2 bei.

### 2.1 Ziele und Leitvorstellungen

Die strategischen Ziele des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene dienen den Planungsaktivitäten im Bereich des Schienengüterverkehrs als Basis. Sie sind aus übergeordneten Strategien des Bundes und der Bundesgesetzgebung abgeleitet.

*Folgende strategische Ziele verfolgt das Konzept:*

#### **A) Das Konzept unterstützt die Grundsätze und Ziele des Gütertransportgesetzes.**

*Gemäss Art. 2 GüTG setzt der Bund Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser; für ein effizientes Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern; für den Bau und Betrieb geeigneter KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise, deren optimale Anbindung an die Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastuktur und den diskriminierungsfreien Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen und den Anschlussgleisen. Die mit dem Konzept gemachten behördenverbindlichen Aussagen zur Entwicklung der Anlagen für den Schienengüterverkehr unterstützen und konkretisieren diese Grundsätze.*



**B) Die Stossrichtungen des Konzepts sind eingebettet in die Zielsetzungen der schweizerischen Verkehrspolitik.**

Das Konzept wird in Abstimmung mit den zentralen verkehrspolitischen Aufgaben und Zielsetzungen der Schweiz erstellt. Das Verkehrsnetz muss funktionsfähig und auf einem hohen technischen Standard erhalten und entwickelt werden. Investitionen sind langfristig und nachhaltig zu tätigen, damit das Verkehrssystem leistungsfähig bleibt und Kapazitätsengpässe rechtzeitig beseitigt werden. Das Bevölkerungswachstum, die knappen Landreserven und die Mobilitätsbedürfnisse künftiger Generationen sind frühzeitig einzubeziehen.

Die adäquate Entwicklung der Anlagen für den Schienengüterverkehr ist Teil dieser umfassenden verkehrspolitischen Aufgabenstellung. Sie dient einer an den langfristigen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen ausgerichteten Infrastrukturentwicklung. Leistungsfähige Anlagen für den Schienengüterverkehr stellen somit einen effizienten Zugang zur Schieneninfrastruktur bzw. im Sinne der Ko-Modalität eine effiziente Verknüpfung des Schienengüterverkehrs mit dem Güterverkehr auf der Strasse und dem Binnenschiff sicher.

**C) Die Stossrichtungen des Konzepts sind abgestimmt mit den umwelt-, raumordnungs-, wirtschafts- und finanzpolitischen Zielsetzungen des Bundes.**

Die Entwicklung der Anlagen für den Schienengüterverkehr erfolgt im Kontext verschiedener Aufgabenstellungen des Bundes. Für eine nachhaltige Weiterentwicklung ist die Berücksichtigung der Anliegen der Umwelt- und Raumordnungspolitik unabdinglich, um einen angemessenen Umgang mit den knappen Ressourcen Umwelt und Boden zu gewährleisten. Die beschränkt verfügbaren finanziellen Mittel erfordern Kosten-Nutzen-Abwägungen bei der Frage, welche Anlagen zu erhalten, zu erneuern, produktiver auszugestalten oder neu zu errichten sind. Dies erfordert auch eine Priorisierung der Projekte sowie die Berücksichtigung der Folgekosten.

**D) Die raumordnungspolitischen Zielsetzungen des Konzepts leiten sich aus dem "Raumkonzept Schweiz" ab.**

Das Raumkonzept Schweiz ist ein von allen Staatsebenen der Schweiz getragener Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die künftige Raumentwicklung der Schweiz. Das Konzept Güterverkehr auf der Schiene unterstützt die Ziele des Raumkonzepts. Es fördert die Abstimmung zwischen der Entwicklung des Verkehrssystems und der des Raums. Im Weiteren tragen die im Konzept enthaltenen Aussagen dazu bei, dass die Verkehrsträger besser entsprechend ihren Stärken kombiniert werden können und auch die internationale Einbindung verbessert wird. Das Konzept strebt die optimale Nutzung der Infrastrukturen an und hilft Räume und Trassen freizuhalten damit Güterumschlagsplätze sinnvoll eingeordnet und bedürfnisgerecht weiterentwickelt werden können. Zusammen mit den Bestrebungen der Kantone, Städte und Gemeinden trägt das Konzept dazu bei, dass schweizweit gute Standorte für Logistikinfrastrukturen erhalten oder entwickelt werden können. Darüber hinaus





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

*werden insbesondere die polyzentrische Raumentwicklung und die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen unterstützt.*

**E) Die Stossrichtungen des Konzepts sind mit den Bedürfnissen der Branche abgestimmt.**

*Die Inhalte des Konzepts und die Festlegung der Stossrichtungen des Konzepts werden zusammen mit Vertretern der bedeutenden Branchenverbände in der Begleitgruppe des Bundesamts für Verkehr zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs diskutiert und präzisiert. Die Entwicklung der Anlagen für den Schienengüterverkehr darf hierbei nicht gezielt die Strategien einzelner Unternehmen unterstützen, sondern ist der Transportwirtschaft als solcher förderlich. Die Branche wird auch bei der Überarbeitung des Konzepts im Rahmen der rollenden Planung beigezogen.*

**F) Das Konzept ist Grundlage für die Entscheidungen des Bundes, ob und in welcher Höhe Anlagen für den Gütertransport auf der Schiene (mit)finanziert werden.**

*Gemäss Art. 8 Abs. 3 GÜTG berücksichtigt der Bund bei der Gewährung und der Bemessung der Investitionsbeiträge insbesondere das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene. Je mehr ein Vorhaben den mit dem Konzept beschriebenen Zielbildern und Festlegungen entspricht, desto höher ist die Priorität und Beteiligung des Bundes bei der Finanzierung.*

Die Leitvorstellungen ergänzen die strategischen Ziele mit den Rollen von Bund, Kantonen, Infrastrukturbetreiber und weiterer an der Planung von Anlagen des Schienengüterverkehrs beteiligter Parteien bei der Umsetzung des Konzepts.

**Leitvorstellungen**

**a) Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene wird in rollender Planung alle 4 - 8 Jahre aktualisiert.**

Entsprechend den Aussagen des Bundesrats in der Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes vom 30. April 2014 wird das Konzept in rollender Planung alle vier bis acht Jahre aktualisiert. Dies erfolgt möglichst zeitlich abgestimmt mit dem strategischen Entwicklungsprogramm zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (STEP) gemäss Art. 48a, 48b und 48c EBG und den Perioden der Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern. Nur ein effizientes Zusammenspiel zwischen Anlagen- und Trassenverfügbarkeit ermöglicht ein effizientes und nachhaltiges Angebot im Schienengüterverkehr. Die Planungen erfolgen daher koordiniert unter Führung des Bundes und die Prioritäten beim Substanzerhalt sowie dem Ausbau von Streckenkapazitäten sind mit der Entwicklung der verschiedenen Anlagen abgestimmt.



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

**b) Die Festlegungen des Konzepts werden mit den bestehenden Instrumenten des Bundes bei der Raumplanung, im Rahmen des Ausbaus der Infrastruktur und mit den Massnahmen zur Finanzierung umgesetzt.**

Das Konzept definiert keine unmittelbaren Massnahmen und Umsetzungsschritte, sondern gibt den Rahmen für die Umsetzung mit den bestehenden Instrumenten vor. Dabei handelt es sich um Instrumente der Raumplanung, des Substanzerhalts und Ausbaus der Infrastruktur, der Mitfinanzierung von privaten Anlagen sowie der Kapazitätssicherung im Bahnverkehr.

**c) Die Kantone berücksichtigen bei ihren räumlichen Tätigkeiten, insbesondere bei der Richt- und Nutzungsplanung sowie bei der Genehmigung regionaler Richtpläne und kommunaler Nutzungspläne, das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes.**

Die Kantone sorgen im Sinn eines kohärenten Ablaufs bei ihren Planungen zu diesen Anlagen für den rechtzeitigen, stufengerechten Einbezug der massgeblich betroffenen Akteure. Bereits auf Stufe kantonaler Raumkonzepte und der kantonalen Richtplanung werden die betroffenen Interessen ermittelt und eine Interessenabwägung vorgenommen. Die Kantone berücksichtigen bei ihrer Planung insbesondere die Standorte für Güterverkehrsanlagen mit überregionaler Auswirkung.

Der Bund beurteilt im Rahmen der Richtplanprüfung und -genehmigung die Berücksichtigung des Konzepts sowie die möglichen Konflikte von Anlagen für den Güterverkehr mit der Gesetzgebung. Dabei beachtet er insbesondere die Gesetzgebung zur Raumplanung, zum Umweltschutz, dem Natur- und Heimatschutz sowie die Inventare des Bundes (u.a. Ortsbilder, Landschafts- und Biotopinventare mit Objekten von nationaler Bedeutung), sowie technischen Anlagen des Bundes oder solchen unter seiner Aufsicht.

Die Kantone sorgen dafür, dass die regionalen Planungsträger, Städte und Gemeinden das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene bei der Erarbeitung regionaler Richtpläne beziehungsweise der Anpassung der kommunalen Nutzungspläne berücksichtigen.

**d) Der Bund berücksichtigt bei der Entwicklung der Anlagen des Güterverkehrs auf der Schiene Güterverkehrskonzepte und Zielbilder der Kantone.**

Die Kantone können die Entwicklung der Schienengüterverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der Festlegungen des Konzepts konkretisieren und dafür kantonale oder regionale Güterverkehrskonzepte und Zielbilder erstellen. Der Bund berücksichtigt diese sowie die für den Güterverkehr relevanten Grundsätze der Richtpläne bei der Aktualisierung des Konzepts im Zuge der rollenden Planung.



## 2.2 Grundsätze

Die Planungsgrundsätze leiten sich aus der Bundesgesetzgebung, insbesondere aus dem Eisenbahngesetz ab. Sie dienen der übergeordneten Entscheidungsfindung bei der Planung der Anlagen des Schienengüterverkehrs.

### Planungsgrundsätze

**I. Anlagen des Schienengüterverkehrs, die gemäss Art. 62 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes (EBG<sup>5</sup>) Teil der Infrastruktur sind (Bahnhöfe und Freiverlade), sind grundsätzlich als solche zu erhalten und in ihrer Funktion und Ausgestaltung nicht einzuschränken, damit auf den Anlagen effizient Leistungen des Güterverkehrs erbracht bzw. Güter verladen und umgeschlagen werden können.**

Die im diskriminierungsfreien Netzzugang gem. Art. 9a EBG zugänglichen Anlagen für den Schienengüterverkehr sind für die Wirtschaft von grosser Bedeutung. Es besteht eine Konkurrenz um Standorte in Zentrumsnähe oder mit guter Erreichbarkeit auf der Strasse und der Schiene. Die Anlagen des Schienengüterverkehrs sind in diesem Kontext in ihren Funktionalitäten und Ausgestaltungsmerkmalen grundsätzlich so zu erhalten, dass sich die Produktionsbedingungen des Schienengüterverkehrs nicht verschlechtern.

**II. Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene bildet den Rahmen zur Identifikation der Notwendigkeit und zum Aufzeigen des Handlungsbedarfs für Neu- und Ausbauten von Anlagen des Güterverkehrs. Konkretisierung und Umsetzung erfolgen entsprechend der in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV<sup>6</sup>) festgelegten Planungsabläufe.**

Für die Planung von Neu- und Ausbauten von Anlagen, die gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG Teil der Infrastruktur sind, macht das Konzept grundsätzliche Aussagen zum nach Räumen differenzierten Bedarf. Zur Sicherstellung einer koordinierten Planung der Kapazitäten des Netzes und der Güterverkehrsanlagen unter Federführung des Bundes und unter Einbezug der Kantone und der Branchenvertreter des Güterverkehrs werden die mit der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) eingeführten Abläufe und Gremien genutzt. Umsetzung, Detailplanung und politische Bewertung des Neu- und Ausbaus von Anlagen, werden somit über das strategische Entwicklungsprogramm

---

<sup>5</sup> SR 742.101

<sup>6</sup> SR 742.120



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

STEP oder die Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen und die dort vorgesehenen Planungsabläufe gesteuert.

### **III. Anlagen des Schienengüterverkehrs, die für die Erbringung von Leistungen des Schienengüterverkehrs künftig nicht mehr benötigt werden, können stillgelegt werden.**

Anlagen des Schienengüterverkehrs, die für Leistungen des Schienengüterverkehrs langfristig nicht mehr benötigt werden, können stillgelegt und für andere Planungen freigegeben werden. Vor der Stilllegung einer nicht mehr benötigten Anlage ist eine Abwägung der Interessen aller Akteursgruppen vorzunehmen. Bei nicht mehr benötigten Anlagen muss prioritär geprüft werden, ob sie sich für weitere Anliegen des Güterverkehrs (bspw. City-Logistik) oder des Schienenverkehrs (z.B. Baudienste, Verbesserung des Bahnzugangs) eignen. Erst in zweiter Priorität wird die Freigabe dieser Standorte für andere Zwecke, z.B. städtebauliche Entwicklungen, unterstützt. Eine Abstimmung mit Kantonen und Gemeinden ist vorzunehmen.

### **IV. Eine Produktivitätssteigerung der bestehenden Anlagen des Schienengüterverkehrs ist anzustreben. Unproduktive sowie aufkommensschwache Standorte sind zu überprüfen.**

Die verschiedenen Anlagen des Schienengüterverkehrs sollen längerfristig und soweit möglich in ihrer Funktionalität standardisiert werden. Bei der Festlegung der erforderlichen Anpassungen und Prioritäten ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu berücksichtigen. Bei einer Finanzierung oder Mitfinanzierung durch den Bund wird der Nutzen für das Gesamtsystem Schienengüterverkehr Schweiz ermittelt und berücksichtigt. Werden Anlagen des Schienengüterverkehrs umgebaut oder erweitert, soll geprüft werden, ob eine Anpassung an Standards (z.B. eine Verlängerung der bearbeitbaren Zuglänge) bedarfsgerecht ist.

### **V. Die Konzentration von Funktionalitäten und Kapazitäten von Anlagen des Schienengüterverkehrs wird für Räume geprüft, wenn damit jeweilige Ortsaufkommen abgedeckt werden können und die Produktivität des Schienengüterverkehrs verbessert wird.**

Es sind genügend Anlagen bereitzustellen, um das Ortsaufkommen der lokalen bzw. regionalen Wirtschaftsräume abdecken zu können. Der Nutzen einzelner Standorte kann dabei nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss im Zusammenspiel mit anderen Anlagen und der Produktivität der gesamten Transportkette bzw. innerhalb der als Netzwerk angebotenen Leistungen des Schienengüterverkehrs betrachtet werden. Bei Entscheidungen über die Konzentration von Anlagen werden insbesondere regionale Konzepte, die das Gesamtsystem einbeziehen, berücksichtigt.



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

#### **VI. Die Planungsgrundsätze I. - V. gelten analog für private Anlagen des Schienengüterverkehrs, insofern der Bund bei deren Entwicklung Einfluss nimmt.**

Die genannten Planungsgrundsätze gelten grundsätzlich auch für private Anlagen des Schienengüterverkehrs, die im Sinne von Art. 62 Abs. 1 EBG nicht Teil der Infrastruktur sind. Diese Anlagen sind insbesondere Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen. Hier ist es letztlich immer in der Entscheidung des privaten Eigentümers, ob eine Anlage erhalten oder eine neue Anlage tatsächlich errichtet wird. Der Bund kann im Rahmen der Bedingungen für eine Mitfinanzierung und der Bewilligungsverfahren nur punktuell auf die Entwicklung dieser Anlagen Einfluss nehmen. Viele Anlagen werden zudem in der Richt- und Nutzungsplanung nicht als Verkehrsanlagen ausgewiesen, da diese ergänzender Teil einer Industrieanlage sind.

#### **VII. Der Bund sorgt mit einem strukturierten Prozess für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Anlagen für den Schienengüterverkehr.**

Die Umsetzung der in den Planungsgrundsätzen I. - V. festgehaltenen Entwicklungen folgt einem strukturierten Prozess. Der Bund sichert den Bestand und die Funktionen der heute benötigten Anlagen, ohne deren Weiterentwicklung einzuschränken. Auf Antrag der Kantone oder der Infrastrukturbetreiberinnen können in ihrem Bestand gesicherte Anlagen aufgehoben oder gemäss Planungsgrundsatz II neu aufgenommen werden. Dazu wird eine Interessensabwägung sämtlicher betroffenen Akteursgruppen vorgenommen. Die Entscheidung obliegt dem Bund.

#### **VIII. Der Bund führt Verzeichnisse der bestehenden Anlagen.**

Das UVEK pflegt Verzeichnisse der bestehenden Anlagen. Diese Verzeichnisse sind Anhänge des vorliegenden Konzepts. Die Bedürfnisse nach neuen Anlagen oder den Ausbau bestehender Anlagen werden in den Verzeichnissen nicht berücksichtigt. Neue Anlagen werden bei Inbetriebnahme in die Verzeichnisse aufgenommen.



### 3. Instrumente

Das Konzept selbst definiert keine Massnahmen und Umsetzungsschritte, wie die mit ihm beschriebenen Zielbilder erreicht und die Festlegungen konkret umgesetzt werden sollen. Vielmehr werden die Festlegungen des Konzepts in die bestehenden Instrumente der Raumplanung, des Substanzerhalts und Ausbaus der Infrastruktur, der Mitfinanzierung von privaten Anlagen sowie der Kapazitätssicherung im Bahnverkehr integriert.

#### ***Raumplanungsinstrumente***

Die räumliche Sicherung der Anlagen des Schienengüterverkehrs findet mittels der bestehenden Instrumente der Sach-, Richt- und Nutzungspläne statt.

In den Raumplanungsinstrumenten der Kantone und Gemeinden (Richt- und Nutzungsplanung) sind geeignete Standorte oder Räume für die Anlagen des Schienengüterverkehrs vorzuhalten bzw. bestehende Standorte zu sichern, sofern Bedarf besteht. Die Standortwahl erfolgt nach den Kriterien des Verkehrsbedarfs, der Verkehrsanbindung und weiterer Anliegen. Insbesondere Anlagen mit hohem Potenzial für Schienengüterverkehr an für die Logistik bedeutenden Orten sowie Logistikanlagen von überregionaler Bedeutung sind dabei zu berücksichtigen.

Im Rahmen ihrer Raumkonzepte berücksichtigen Kantone und Gemeinden zudem den Güterverkehr bei der Festlegung der räumlichen Entwicklung. Die Kantone können regionale Zielbilder für die Entwicklung der Verladeanlagen (Freiverlade, Anschlussgleise, KV-Umschlagsanlagen) erarbeiten, welche in ihrer Richtplanung Eingang finden.

Bei der Genehmigung der kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat überprüft der Bund, inwiefern die relevanten behördenverbindlichen Festlegungen des Konzepts im Richtplan Niederschlag finden.

Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene ist insbesondere die Planung der Anlagen von nationaler Bedeutung aufzunehmen.

#### ***Instrumente zur Planung und Sicherung der Anlagen und Trassen***

Der Ausbau des Trassenangebots und den dafür benötigten Streckenkapazitäten sowie der Neu- und Ausbau von Anlagen, die gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG Teil der Infrastruktur sind, erfolgen über das strategische Entwicklungsprogramm STEP. Der Bund berücksichtigt dabei insbesondere auch die Erreichbarkeit der Verladeanlagen und Annahmehöfe mit bedeutendem Transportaufkommen sowie die Rangier- und Formationsbahnhöfe.



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

Für die Sicherung der Fahrrechte (Trassen) für die verschiedenen Verkehrsarten wurde mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes das Instrument des Netznutzungskonzepts (Art. 9b EBG) eingeführt. Im Netznutzungskonzept werden die zur Verfügung stehenden Trassenkapazitäten pro Verkehrsart festgelegt. Diese Trassenkapazitäten werden durch die Infrastrukturbetreiberin in Netznutzungsplänen konkretisiert und sind bei der Trassenvergabe gemäss Art. 12 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung<sup>7</sup> verbindlich einzuhalten.

Aussagen zu erforderlichen Streckenkapazitäten sind nicht Gegenstand der Festlegungen des Konzepts, jedoch implizieren die Zielbilder die Absicht des Bundes, dass Betrieb und Bedienung der Anlagen mit ihren jeweiligen Kapazitäten und Funktionalitäten durch die Bereitstellung von Streckenkapazitäten in quantitativ und qualitativ hinreichender Form sicher gestellt werden.

### ***Finanzierungsinstrumente***

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG – Strecken wie Anlagen – erfolgt aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF gemäss dem Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG<sup>8</sup>). In Leistungs- und Umsetzungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen werden die Massnahmen für die Entwicklung der Anlagen festgelegt, die über den BIF finanziert sind. Darüber hinaus regelt die Leistungsvereinbarung den Umgang der Infrastrukturbetreiberin mit den bestehenden Anlagen. Die in Leistungs- und Umsetzungsvereinbarungen festgelegten Massnahmen zu Bau, Erweiterung oder Erhalt von Anlagen für den Schienengüterverkehr basieren unter anderem auf den in diesem Konzept vorgenommenen Festlegungen zu Anlagekategorien bzw. zur Anpassung der Anlageverzeichnisse.

Über die Gewährung von Investitionsbeiträgen für private Anlagen des Schienengüterverkehrs steuert der Bund die Ausgestaltung und die Standortwahl dieser Anlagen im Sinne der Zielsetzungen des Konzepts. Die Mitfinanzierung durch den Bund erfolgt bei privaten Anlagen gemäss dem 2. Abschnitt der Gütertransportverordnung GüTV<sup>9</sup>. Das Parlament steuert die Investitionsbeiträge über Rahmenkredite. Es hat gleichzeitig mit den Beschlüssen zum GÜTG einen ersten Rahmenkredit bewilligt. Der Bundesbeschluss über den Rahmenkredit für Investitionsbeiträge gemäss GÜTG, GVVG und MinVG für die Jahre 2016–2019<sup>10</sup> beläuft sich auf 250 Millionen Franken. Der Bund spricht seine Investitionsbeiträge an private Anlagen mittels Zusicherungsverfügung. Bei Anlagen nach Art. 62 Abs. 1 EBG erfolgt die Finanzierung vollumfänglich aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF.

---

<sup>7</sup> SR 742.122

<sup>8</sup> SR 742.140

<sup>9</sup> SR 742.411

<sup>10</sup> BBI 2016-4463



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

### ***Verknüpfung von Konzept und Instrumenten***

Der Bezug zu den beschriebenen Instrumenten ist bei den Festlegungen zu den jeweiligen Anlagen in Kapitel 4 jeweils dargestellt. Ausser bei den Richt- und Nutzungsplänen handelt es sich um Instrumente des Bundes. Darüber hinaus sind die privaten Akteure von zentraler Bedeutung, um die Umsetzung der Zielbilder zu realisieren. Die Verlager sind verantwortlich, konkrete Projekte für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen zu planen, zu finanzieren und zu realisieren. Die Nutzung der Anlagen durch den Schienengüterverkehr wird ebenfalls durch den Markt bestimmt.

Konsultation





## 4. Anlagenkategorien

Neben den allgemeinen Grundsätzen im Kapitel 2 werden in diesem Kapitel spezifische Festlegungen für die unterschiedlichen Anlagekategorien formuliert. Die Anlagen werden jeweils definiert und ihre Funktionen knapp beschrieben. Im erläuternden Bericht zum Konzept finden sich dazu weitere Informationen. Die räumliche Relevanz der Anlagen wird ebenso beschrieben, wie die bestehenden Standorte und ein Zielbild für die angestrebte Entwicklung bis 2030. Schliesslich werden die Festlegungen und Massnahmen benannt, die die Behörden anleiten sollen, die Entwicklung zu fördern.

Die Anlagen, die das Konzept umfasst, sind unterteilt in Verladeanlagen und Bahnhöfe des Güterverkehrs. Folgende Tabelle stellt die verschiedenen Anlagekategorien dar.

	Bezeichnung	Hauptfunktion	Einzugsgebiet	Bahninfrastruktur <sup>11</sup>
Verladeanlagen	Anschlussgleis	Erschliessung eines Standorts	lokal	nein
	KV-Umschlagsanlage	Umschlag Schiene – Strasse / Schiene – Rhein	lokal - überregional	nein
	Freiverlad	Umschlag Schiene – Strasse	lokal - regional	ja
Bahnhöfe	Annahmehnhof	Annahme der Züge für Verladeanlagen	lokal	ja
	Formationsbahnhof	Annahme und Formation der Züge für Verladeanlagen und Annahmehöfe	regional	ja
	Rangierbahnhof	Annahme und Formation der Züge für Verladeanlagen, Annahme- und Formationsbahnhöfe	überregional	ja

Tabelle 1: Anlagekategorien für den Güterverkehr auf der Schiene

Die Anlagen unterscheiden sich in ihren Funktionen und ihrem Einzugsgebiet (lokal, regional oder überregional). Zudem ist zwischen Infrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG und privaten Anlagen zu unterscheiden. Erstere unterstehen dem Eisenbahngesetz, werden vom Bund geplant und finanziert. Sie unterliegen dem Netzzugang gem. Art. 9a EBG. Die Einflussmöglichkeiten der Behörden auf die

<sup>11</sup> Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG



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

übrigen Anlagen sind indirekt, da diese von privaten Akteuren geplant und finanziert werden. Die Behörden können diese über Investitionsbeiträge (Art. 4 GüTV) und Planungsgrundlagen (Plangenehmigungen, Sach- und Richtplan) mitgestalten.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über das Zusammenspiel der in Kapitle 3 beschriebenen Instrumente von Bund und Kantonen mit dem Konzept. Für die Festlegungen in den folgenden Kapiteln wird jeweils festgehalten, welches Instrument adressiert wird.

Raumplanung	Planung und Sicherung von Anlagen und Trassen	Finanzierung
Sachplan (SP)	STEP Ausbauschritte (STEP)	Zusicherungsverfügung (ZV)
Richtplan (RP)	Netznutzungskonzept (NNK)	Umsetzungsvereinbarung (UV)
Nutzungsplan (NP)	Netznutzungsplan (NNP)	Leistungsvereinbarung (LV)

Tabelle 2: Instrumente im Zusammenspiel mit dem Konzept.

(Die Instrumente des Bundes sind in der Tabelle grün hinterlegt.)

## 4.1 Verladeanlagen für den Güterverkehr auf der Schiene

### *Anschlussgleise*

#### **Definition und Funktion**

Anschlussgleise sind Gleise einschliesslich dazugehöriger Anlagen, die ein Gebäude oder ein Gelände erschliessen und ausschliesslich dem Gütertransport dienen, jedoch nach Art. 62 EBG weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen gehören. Anschlussgleisanlagen können ausser einfachen Gleisen zur Erschliessung eines Geländes auch private Annahme- und Formationsgleise umfassen, die die Funktion eines Annahmehofes übernehmen. Solche Anlagen können von grossem Ausmass sein.

#### **Relevanz für den Güterverkehr und Auswirkung auf den Raum**

Die Anschlussgleise sind von zentraler Bedeutung für den Schienengüterverkehr, da sie den direkten Schienenzugang der verladenden Firmen ermöglichen. Somit leisten sie einen wichtigen Beitrag an die landesweite Güterversorgung.

Der überwiegende Teil der Anschlussgleisanlagen weist aufgrund ihrer Grösse und der Verkehrsaufkommens eine geringe räumliche Relevanz auf. Zudem sind Anschlussgleise praktisch immer in eine Industrie- oder Gewerbeanlage eingebunden, welche nicht in diesem Konzept betrachtet werden.



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

Grössere Anschlussgleisanlagen ohne Anbindung an einen Annahmehnhof gemäss Kapitel 4.2 welche ein hohes Schienenaufkommen aufweisen, sind für die trassenseitige Kapazitätssicherung von Bedeutung (Verzeichnis 7). Allen Anschlussgleisen gemein ist, dass sie die Streckenkapazität beeinträchtigen können, wenn sie nicht über vorgelagerte Annahmehgleise verfügen, die die Bereitstellung eines Zugs ermöglichen (in der Regel mittels eines Annahmehnhofs). Daher werden nach Art. 25 Abs. 2 GüTV Anschlüsse an offener Strecke nur in begründeten Einzelfällen gewährt.

### **Bestehende Standorte**

In der Schweiz bestehen rund 1500 Anschlussgleise. Da es sich um private Anlagen mit zu meist geringer räumlicher Wirkung handelt, wird auf eine abschliessende Erhebung im Konzept und die Erarbeitung eines Verzeichnisses verzichtet.

### **Zielbild 2030**

Die Entwicklung der Anschlussgleise als private Anlagen und in ihrer schweizweiten geographischen Verteilung wird vom Bund nicht aktiv geplant. Der Bund geht von einer Stabilisierung der Gesamtzahl an Anschlussgleisen aus, wobei es zu Schliessungen und Neubauten kommen wird.

Zur Umsetzung von Art. 12 GüTG sorgen Kantone, Städte und Gemeinden dafür, dass insbesondere neue Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Kantone, Städte und Gemeinden sollen daher bei der Einzonung von Industrie- und Gewerbebezonen darauf achten, ob ein räumlich naher Anschluss an die übergeordnete Bahninfrastruktur besteht oder möglich ist und die mit der Industrie- oder Gewerbezone neu zu errichtenden Anschlussgleise an einen Annahme- oder Formationsbahnhof angebunden werden können.



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

## Festlegungen

Festlegungen	Instrumente		
1.1 Kantone, Städte und Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbezone soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden.	SP	STEP	ZV
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	LV
1.2 Neue Anschlussgleise sind soweit möglich an bestehende Bahnhöfe des Güterverkehrs anzuschliessen. Der Bund beachtet dies bei der finanziellen Förderung von neuen Anschlussgleisen.	SP	STEP	<b>ZV</b>
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	LV
1.3 Der Bund berücksichtigt insbesondere die Bedürfnisse von Anschlussgleisen mit bedeutendem Transportaufkommen bei der Planung der Trassenkapazitäten.	SP	<b>STEP</b>	ZV
	RP	<b>NNK</b>	<b>UV</b>
	NP	<b>NNP</b>	LV



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

## ***KV-Umschlagsanlagen***

### **Definition und Funktion**

KV-Umschlagsanlagen sind ortsfeste Einrichtungen, die dem Umschlag von Transportgefässen zwischen der Schien- und dem Strassen- oder dem Rheintransport dienen<sup>12</sup>. Der Umschlag erfolgt dabei vertikal oder horizontal. Die auf KV-Umschlagsanlagen umgeschlagenen Transportgefässe sind Container, Sattelaufleger, Wechselbrücken oder ganze, schwere Güterfahrzeuge.

KV-Umschlagsanlagen sind nicht Teil der Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG. Sie unterliegen nicht dem Netzzugang. In der Regel sind KV-Umschlagsanlagen in privatem Eigentum mit einer privaten Betreiberschaft. Bei vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen wird der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Anlagen verfügt (Art. 6 GüTV).

### **Relevanz für den Güterverkehr und Auswirkung auf den Raum**

Die KV-Umschlagsanlagen sind ein wichtiges Glied für die Ko-Modalität im Güterverkehr, das heisst für die optimale Verknüpfung des Schienen- und Strassenverkehrs.

Die wenigsten KV-Umschlagsanlagen in der Schweiz haben in ihrem heutigen Ausbaustand und Layout durch ihre flächenmässige Ausdehnung und ihr Verkehrsaufkommen bzw. ihren Einzugsbereich für den Vor- und Nachlauf auf der Strasse eine bedeutende räumliche Relevanz. Diese Anlagen weisen in der Regel Umschlagsgleise von höchstens 100 Metern auf. Das Verkehrsaufkommen beschränkt sich auf 1-2 Zugpaare, beziehungsweise weniger als 80 Lastwagen pro Tag.

### **Bestehende Standorte**

Für das Konzept sind jene bestehenden Standorte von Bedeutung, die einen diskriminierungsfreien Zugang für Dritte (strassen- und schienenseitig) gewähren und dies faktisch durch Lage, Layout und Einbindung der Anlage auch ermöglichen. Anlagen, die nur einem Verloader oder Spediteur dienen werden nicht in Betracht gezogen. Die Anlageplanung zur Abdeckung des künftigen Wachstums umfasst somit nur für Dritte schienen- und strassenseitig zugängliche Anlagen, die darüber hinaus aufgrund der Transportmengen von Relevanz sind. Somit bleiben 18 bedeutende KV-Umschlagsanlagen im Betrachtungsspektrum (Verzeichnis 6).

---

<sup>12</sup> Siehe auch Art. 2, Bst. a GüTV



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

## Zielbild 2030

Um das prognostizierte Wachstum im Binnen- und Import- / Export-KV bewältigen zu können, ist eine Erhöhung der Umschlagskapazitäten in gewissen Regionen und eine Verbesserung der Produktivität der Anlagen selbst sowie über die gesamte Produktionskette notwendig. Insbesondere fehlt in der Schweiz heute eine leistungsstarke KV-Umschlagsanlage mit Gateway-Funktion, welches die Import- / Export-Mengen, vor allem von den Nordseehäfen, aufnehmen und bündeln kann. Die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Binnenschifffahrt und Strasse über ein Gateway ist vorteilhaft, da so zusätzliche Mengenbündelungen möglich sind. Im Binnen-KV sind KV-Umschlagsanlagen erforderlich, die effizient untereinander und mit einem Gateway verknüpft werden.

Die folgende Karte zeigt den erwarteten Bedarf an Umschlagskapazitäten für den kombinierten Verkehr in verschiedenen Regionen. Die Mengenangaben sind normiert auf die erwartete Anzahl Umschläge von Standard-20-Fuss-Containern (TEU). Im Weiteren ist zu beachten, dass die Mengen im Binnen-KV auch diese Mengen einschliessen, welche von einem Import- / Export-Standort auf der Schiene an eine Binnen-Anlage und zurück befördert werden.

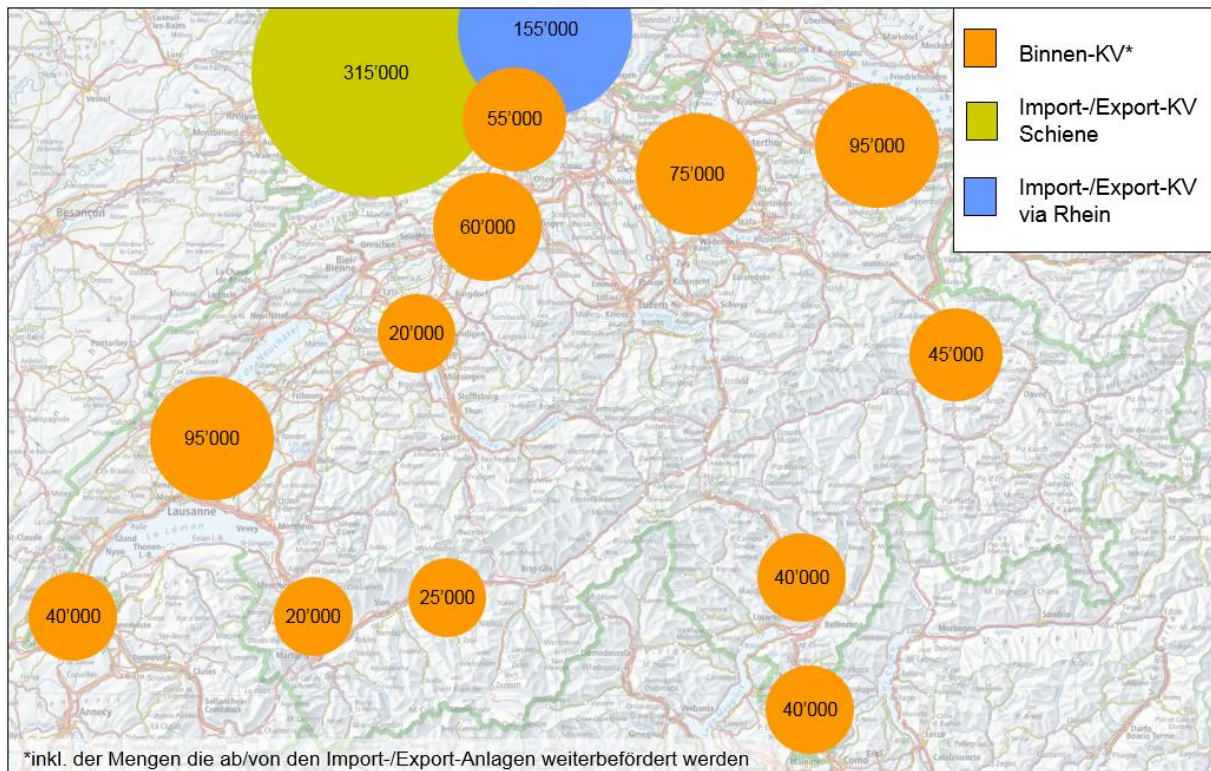


Abbildung 1: Erwarteter Kapazitätsbedarf an TEU-Umschlägen im kombinierten Verkehr im 2030



## Abgleich zwischen Bestand und Bedarf

Der Abgleich der Kapazitäten bestehender KV-Umschlagsanlagen mit dem künftigen Bedarf zeigt, dass insbesondere in den Räumen Gäu, Waadt, Zürich und Ost-Schweiz ein Bedarf für neue bzw. zusätzliche Umschlagskapazitäten besteht. Der Kapazitätsbedarf in diesen Räumen leitet sich aus der Umlegung der auf Basis der Verkehrsperspektiven 2040 erwarteten Umschlagsmengen auf die verschiedenen Räume ab. Eine Zuordnung auf bestimmte Kantone oder Regionen ist nicht in jedem Fall möglich, so dass die Kantone den Bedarf besonders in ihren überregionalen, kantonsübergreifenden Planungen zu berücksichtigen haben.

Für den Import- / Export-KV fehlt wie erwähnt ein leistungsstarkes Terminal mit Gatewayfunktion in der Nordwestschweiz. Hier zeichnet sich die geplante KV-Umschlagsanlage in Basel-Nord wie sie im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, bereits enthalten ist, als Lösung ab. Bereits in der Botschaft des Bundesrats zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes wurde diese KV-Umschlagsanlage als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung eingestuft<sup>13</sup>.

Viele bestehende Anlagen sind im Vergleich mit einer idealtypischen Ausgestaltung des Layouts heute nicht optimal. Somit besteht an verschiedenen Orten der Bedarf nach leistungsfähigeren und effizienteren Anlagen oder nach Verbesserung des Layouts und der Funktionalitäten der bestehenden Anlagen.

## Festlegungen

Festlegungen	Instrumente			
	SP	STEP	ZV	
2.1 Der Bund kann die Erweiterung oder den Neubau von KV-Umschlagsanlagen fördern, wenn in einer Region ein ungedeckter Kapazitätsbedarf besteht oder wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit des KV insgesamt massgeblich erhöht werden kann.	RP	NNK	UV	
	NP	NNP	LV	
	SP	STEP	ZV	
2.2 Der Kapazitätsbedarf an Umschlagskapazitäten ist in Abbildung 1 festgehalten. Zusätzliche Umschlagskapazitäten werden vor allem in den Regionen Gäu, Waadt, Zürich und Ost-Schweiz benötigt.	RP	NNK	UV	
	NP	NNP	LV	
	SP	STEP	ZV	

<sup>13</sup> BBI 2014 3901



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

<p>2.3 Sofern ein regionaler Kapazitätsbedarf für neue KV-Umschlagsanlagen ausgewiesen ist, können die Kantone mit Unterstützung des Bundes die dafür geeigneten potenziellen Standorte identifizieren. Besteht ein überregionaler Kapazitätsbedarf, werden alle betroffenen Kantone in das Vorgehen miteinbezogen. Die Kantone berücksichtigen diese Standorte in ihren Richtplänen.</p>	SP	STEP	ZV
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	LV
<p>2.4 Bei der Evaluation neuer Standorte für KV-Umschlagsanlagen ist eine adäquate Anbindung an die Schienen- und Strasseninfrastruktur vorzusehen.</p>	SP	STEP	<b>ZV</b>
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	LV
<p>2.5 Ein Grossterminal mit Gateway-Funktion wird in der Nordwestschweiz benötigt. Dieser Grossterminal ist von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung im Sinne von Art. 11 Abs. 2 GÜTG und in einem Sachplan festzuhalten.</p>	<b>SP</b>	STEP	<b>ZV</b>
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	LV
<p>2.6 Der Bund legt Standards für verschiedene Kategorien von KV-Umschlagsanlagen fest und berücksichtigt deren Einhaltung bei der Gewährung und der Bemessung der Investitionsbeiträge.</p>	SP	STEP	<b>ZV</b>
	RP	NNK	UV
	NP	NNP	LV
<p>2.7 Der Bund bezieht die Bedürfnisse von KV-Umschlagsanlagen mit bedeutendem Transportaufkommen bei der Planung und Sicherung der Trassenkapazitäten ein. Er ist bestrebt für die qualitativ und quantitativ hinreichende Erreichbarkeit der KV-Umschlagsanlagen auf der Schiene zu sorgen.</p>	SP	<b>STEP</b>	ZV
	RP	<b>NNK</b>	<b>UV</b>
	NP	<b>NNP</b>	LV





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

## **Freiverlade**

### **Definition und Funktion**

Freiverlade sind öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen in denen die Verlader selbständig und unabhängig Güter umschlagen können. Sie sind Teil der Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG und unterliegen dem diskriminierungsfreien Netzzugang.

### **Relevanz für den Güterverkehr und Auswirkung auf den Raum**

Die grosse Zahl an bestehenden und bedienten Freiverladen ist ein wichtiger Vorteil für die Schweizer Industrie, das Gewerbe und die Landwirtschaft. Sie ermöglicht vielen Unternehmen einen lokalen Bahnzugang ohne eigenes Anschlussgleis. Auch Verlader mit sporadischen oder saisonal schwankenden Transportbedürfnissen (u.a. Zuckerrüben, Holz) nutzen die Freiverlade.

Der überwiegende Teil der Freiverlade hat geringe Auswirkungen auf den Raum. Gleiskanten von mehr als 50 Metern sind selten. Das Verkehrsaufkommen liegt bei den wenigsten Anlagen im Jahresdurchschnitt über einigen Wagen pro Tag. Hingegen kann bei saisonalen Transportbedürfnissen wie bei den Zuckerrüben das Aufkommen über einen kurzen Zeitraum stark ansteigen.

Zusätzlich besteht an gewissen Standorten ein hoher Umnutzungsdruck, da sich die Flächen oft an zentralen, innerstädtischen Lagen befinden, welche sich für eine Immobilien- oder Stadtentwicklung oder für erweiterte Bedürfnisse des Schienenpersonenverkehrs eignen.

### **Bestehende Standorte**

Die räumliche Dichte der Freiverlade in der Schweiz ist relativ hoch. Dabei ist zu beachten, dass nicht alle Anlagen, die als Freiverlade eingesetzt werden können, heute auch als solche genutzt werden. In vielen Fällen genügen sie nicht den Ansprüchen an eine wirtschaftliche Bedienung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen oder erfüllen die Anforderungen an einen effizienten Umschlag zwischen Strasse und Schiene nicht.

### **Zielbild 2030**

Freiverlade werden auch in Zukunft eine räumliche Abdeckung für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft gewährleisten, so dass der Bahntransport bzw. der Verlad von Gütern zwischen Strasse und Schiene eine Alternative zum reinen Strassentransport bleibt, u.a. auch für saisonale oder sporadische Bedürfnisse. Dabei ist insbesondere die Frage der Wirtschaftlichkeit der Schienengüterverkehrsangebote zu beachten.



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

Freiverlade haben erfahrungsgemäss ein Einzugsgebiet auf der Strasse von maximal 30 Kilometer, wobei der Radius stark von der lokalen Topografie aber auch von der Güterart abhängt. Eine Konzentration von Transportmengen an wenigen Standorten und die Möglichkeit verschiedene Güterarten an einem Standort zu verladen, erscheint aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen sinnvoll, um schienenseitig die Vorteile einer Bündelung zu nutzen. Daraus folgt, dass die heutige Anzahl an Anlagen, die aufgrund ihrer geografischen Verteilung und des geringen Güteraufkommens kaum eine wirtschaftliche Bedienung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zulassen, zu hoch ist.

Bis ins Jahr 2030 werden daher viele heute nicht mehr bediente Freiverlade stillgelegt werden. Durch den Zusammenzug von Anlagen an zentralen Standorten und die damit verbundene Bündelung des Güteraufkommens werden weitere Freiverlade wegfallen. Dagegen soll weiterhin eine möglichst breite räumliche Abdeckung an attraktiven Standorten erhalten bleiben. Auch zentrumsnahe Anlagen sollen weiterhin bestehen bleiben, da sie eine Einbindung der Schiene in Angebote der City-Logistik ermöglichen und den Strassenverkehr in Agglomerationen und Städten entlasten.

Der Bestand beträgt gemäss Verzeichnis eins 200 Freiverlade<sup>14</sup>.

### Festlegungen

Festlegungen	Instrumente		
3.1 Der Bund sorgt für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Anlagenlandschaft der Freiverlade.	SP	STEP	ZV
	RP	NNK	UV
	NP	NNP	LV
3.2 Der Bund beauftragt im Rahmen der Leistungsvereinbarungen die Infrastrukturbetreiberinnen mit der Planung der Entwicklung der Anlagen. Die Entwicklung erfolgt unter Berücksichtigung der Interessen der Verlader, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, des Bundes, der Kantone, der Gemeinden und weiterer direkt betroffener Akteure. Dabei werden die Bedürfnisse eines regionalen Wirtschaftsraums gesamthaft betrachtet. Dem wirtschaftlichen Bahnzugang für die Verlader ist besondere Beachtung zu schenken.	SP	STEP	ZV
	RP	NNK	UV
	NP	NNP	LV

<sup>14</sup> Die im Verzeichnis 1 aufgeführten Standorte bilden den Stand August 2017 ab und sind bis zur Verabschiedung des Konzepts ggf. noch Änderungen unterworfen. Bereits bekannte Standorte welche überprüft werden sind mit einem \* markiert



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

3.3 Der Bund, die Kantone und Gemeinden beachten die bestehenden Freiverlade gemäss Verzeichnis 1 in ihrer Raumplanung. Die Kantone können regionale Güterverkehrskonzepte oder Zielbilder der Anlagelandschaften erstellen, welche bei der Entwicklung der Anlagen (3.2) mit einbezogen werden.	<b>SP</b>	STEP	ZV
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	LV
3.4 Das Verzeichnis 1 ist Grundlage für die im Rahmen der Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen bestellten Freiverlade. Verzeichnete Anlagen werden durch die Infrastrukturbetreiberinnen in ihren Funktionen und Kapazitäten erhalten.	SP	STEP	ZV
	RP	NNK	UV
	NP	NNP	<b>LV</b>
3.5 Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK kann das Verzeichnis 1 anpassen, wenn dies zu keinen neuen Konflikten führt und mit keinen erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt verbunden ist. Die Anpassungen erfolgen auf Antrag der Kantone oder der Infrastrukturbetreiberinnen an das BAV. Der Antragsteller dokumentiert mit dem Antrag die Interessen aller von der Anpassung betroffenen Akteure (v.a. Kantone, Gemeinden, Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und verladende Wirtschaft). Das UVEK entscheidet über die Anpassung des Verzeichnisses 1 gemäss Antrag. Im Rahmen der Entscheidungsfindung werden insbesondere die übergeordneten verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen beurteilt. Das UVEK berücksichtigt bei seiner Entscheidung die regionalen Güterverkehrskonzepte und Zielbilder der Kantone. Der Entscheid wird den betroffenen Akteuren zur Kenntnis gebracht. Die Löschung eines Freiverlades aus dem Verzeichnis 1 kann insbesondere dann beantragt werden, wenn sie für das regionale Transportaufkommen längerfristig nicht mehr benötigt werden, wenn für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verloader tragbare Alternativen bestehen oder solche geschaffen werden.	<b>SP</b>	STEP	ZV
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	<b>LV</b>



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

<p>3.6 Im Rahmen der Weiterentwicklung der Freiverladelandschaft ist die Zusammenlegung der Funktionalitäten und Kapazitäten von Anlagen in einer Region zulässig, wenn das lokale oder regionale Transportaufkommen abgedeckt, die Produktivität im Netzwerk sowie die lokale Attraktivität verbessert werden kann.</p> <p>Insbesondere für die Entwicklung von Freiverladen mit sporadischen oder saisonalen Transporten sind Synergien und Zusammenlegungen mit bestehenden Bahn- oder Logistikanlagen (wie z.B. Instandhaltungsanlagen) zu suchen.</p>	SP	STEP	ZV
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	<b>LV</b>
<p>3.7 Bei der Entwicklung und Umnutzung von Freiverladen im innerstädtischen Raum achten der Bund und die Kantone insbesondere auf die Bedürfnisse der Logistikwirtschaft.</p>	SP	STEP	ZV
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	<b>LV</b>
<p>3.8 Neue Freiverlade sind soweit möglich an bestehende Anlagen des Güterverkehrs anzuschliessen.</p> <p>Die Ausgestaltung neuer Anlagen für den Freiverlad orientiert sich am Transportaufkommen und soll einen wirtschaftlichen Güterumschlag sowie wirtschaftliche Schienengüterverkehrsangebote ermöglichen.</p> <p>Der Bund ist im Rahmen der Planung und Sicherung der Trassenkapazitäten bestrebt für die qualitativ und quantitativ Erreichbarkeit der Freiverlade auf der Schiene zu sorgen.</p> <p>Die Kantone und Gemeinden achten auf die hinreichende Erreichbarkeit der Freiverlade auf der Strasse.</p>	SP	<b>STEP</b>	ZV
	<b>RP</b>	<b>NNK</b>	<b>UV</b>
	<b>NP</b>	<b>NNP</b>	LV

KO



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

## 4.2 Bahnhöfe des Güterverkehrs

### Definition und Funktion

Annahmehöfe sind Anlagen für die lokale Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen wie Anschlussgleise, Freiverlade und KV-Umschlagsanlagen. Sie verarbeiten die Züge von oder nach den Rangier- oder Formationsbahnhöfen.

Grosse Annahmehöfe verarbeiten in der Regel mehr als 10 Zugspare pro Woche und übernehmen Formationsfunktionen für die zugehörigen Verladeanlagen.

Formationsbahnhöfe sind regionale Anlagen zur Verarbeitung der Züge von oder nach den Rangierbahnhöfen, zur Überfuhr zu weiteren Annahmehöfen oder zwecks Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen.

Rangierbahnhöfe sind von der Infrastrukturbetreiberin betriebene Sortieranlagen für Einzelwagen.

Annahme-, Formations- und Rangierbahnhöfe sind Teil der Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG und unterliegen dem diskriminierungsfreien Netzzugang.

### Relevanz für den Güterverkehr und Auswirkung auf den Raum

Annahmehöfe haben einen wesentlichen Einfluss auf die Kapazität der Hauptstrecken, da sie die Bereitstellung von Güterzügen ohne Belastung der Hauptstrecken ermöglichen. Das Verkehrsaufkommen der Annahmehöfe variiert stark zwischen Anlagen mit sporadischem Verkehr und Anlagen mit täglich mehreren Ganzzügen. Dadurch unterscheiden sich auch der Flächenbedarf und die nötige Trassenkapazität.

Die grossen Annahme-, die Formations- und die Rangierbahnhöfe weisen ein hohes Transportaufkommen auf, welches sich auf die benötigte Trassenkapazität auswirkt und raumwirksam ist.

### Bestehende Standorte<sup>15</sup>

Aktuell existieren mehrere hundert Standorte, die als Annahmehöfe benutzt werden können. Ein Teil dieser Standorte wird bereits heute nicht mehr benützt und erfüllt seinen Zweck nicht mehr. Die

---

<sup>15</sup> Die in den Verzeichnissen 2 bis 4 aufgeführten Standorte bilden den Stand August 2017 ab und sind bis zur Verabschiedung des Konzepts ggf. noch Änderungen unterworfen. Bereits bekannte Standorte welche überprüft werden sind mit einem \* markiert



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

Erhebungen in den Verzeichnissen 2 und 3 erfassen alle Annahmehäfen, die heute im Rahmen der Erbringung von G8terverkehrsleistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen ben8tzt werden.

Daneben bestehen heute 45 Formationsbahnhäfen und 5 Rangierbahnhäfen. Es erfolgte in den letzten Jahren eine Konzentration der Rangierleistungen auf wenige Rangierbahnhäfen, namentlich Basel RB (bestehend aus den zwei Teilen RB 1 und RB 2), Chiasso Smistamento und Buchs (SG) als Rangierbahnhäfen an der Grenze sowie Lausanne Triage und der Rangierbahnhof Limmattal als Rangierbahnhäfen, die fast ausschliesslich dem Binnenverkehr dienen.

- Bestand Annahmehäfen: 393 Standorte wovon 58 gr8ssere (Verzeichnis 2 und 3)
- Bestand Formationsbahnhäfen: 45 Standorte gem. Verzeichnis 4
- Bestand Rangierbahnhäfen: 5 Standorte gem. Verzeichnis 5

### **Zielbild 2030**

Die Anzahl und Lage der Annahmehäfen beruht auf dem lokalen Transportaufkommen. Die Entwicklung der Landschaft der Annahmehäfen wird sich insbesondere durch Schliessungen von Anschlussgleisen und Freiverladen und dem daraus resultierenden Wegfall von Mengen ergeben, da somit eine Ben8tzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen f8r die Erbringung von G8terverkehrsleistungen nicht mehr erforderlich ist. Zudem wird die Zusammenlegung von Transportmengen auf eine bestehende oder neue Anlage zu Schliessung von bestehenden Annahmehäfen f8hren. Daher wird sich die Anzahl Annahmehäfen r8ckläufig entwickeln.

Die heute bestehenden f8nf Rangierbahnhäfen bleiben erhalten. Bei den Formationsbahnhäfen ist die heutige Anlagenlandschaft weitgehend mit jener des Jahres 2030 8bereinstimmend. Neue Standorte werden die Ausnahme bilden. Hingegen sind Anpassungen an bestehenden Anlagen denkbar, um die Kapazität und die Produktivität zu erh8hen.



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

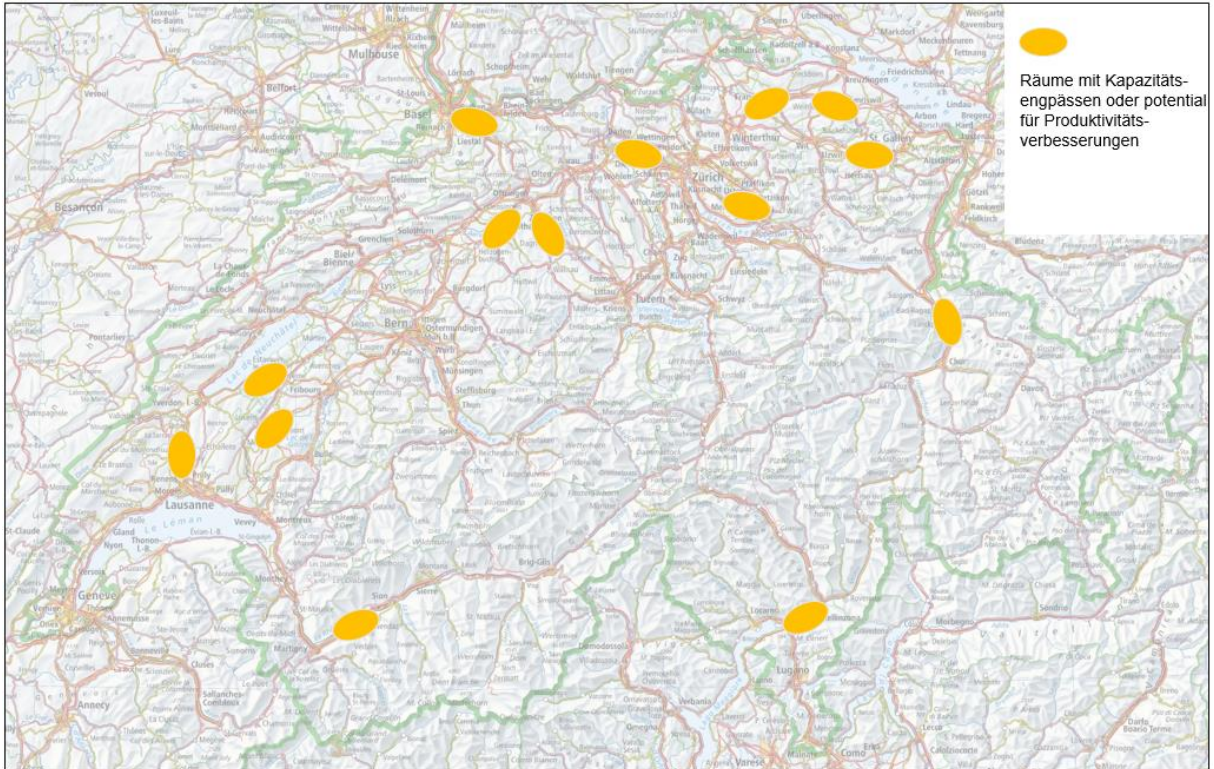


Abbildung 2: Räume mit Kapazitätsengpässen oder Potential für Produktivitätsverbesserungen bei Bahnhöfen des Güterverkehrs

Konsum



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

## Festlegungen

Festlegungen	Instrumente		
	SP	STEP	ZV
4.1 Der Bund sorgt für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Anlagenlandschaft der Bahnhöfe des Güterverkehrs.	RP	NNK	UV
	NP	NNP	<b>LV</b>
	SP	STEP	ZV
4.2 Der Bund beauftragt im Rahmen der Leistungsvereinbarungen die Infrastrukturbetreiberinnen mit der Planung der Entwicklung der Anlagen. Die Entwicklung erfolgt unter Berücksichtigung der Interessen der Verlager, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, des Bundes, der Kantone, der Gemeinden und weiterer direkt betroffener Akteure. Dabei werden die Bedürfnisse eines regionalen Wirtschaftsraums gesamthaft betrachtet. Dem wirtschaftlichen Bahnzugang für die Verlager ist besondere Beachtung zu schenken.	RP	NNK	UV
	NP	NNP	<b>LV</b>
	SP	STEP	ZV
4.3 Der Bund, die Kantone und Gemeinden beachten die Bahnhöfe des Güterverkehrs gemäss Verzeichnissen 2 bis 5 in ihrer Raumplanung. Die Kantone können regionale Güterverkehrskonzepte oder Zielbilder der Anlagenlandschaften erstellen, welche bei der Entwicklung der Anlagen (4.2) mit einbezogen werden.	<b>SP</b>	STEP	ZV
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	LV
4.4 Die Verzeichnisse 2 bis 5 sind Grundlage für die im Rahmen der Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen bestellten Bahnhöfe des Güterverkehrs. Verzeichnete Anlagen werden durch die Infrastrukturbetreiberinnen in ihren Funktionen und Kapazitäten erhalten.	RP	NNK	UV
	NP	NNP	<b>LV</b>
	SP	STEP	ZV





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

<p>4.5 Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK kann die Verzeichnisse 2 bis 4 anpassen, wenn dies zu keinen neuen Konflikten führt und mit keinen erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt verbunden ist. Es erfolgt keine Bereinigung bei der Zahl der Rangierbahnhöfe (Verzeichnis 5).</p> <p>Die Anpassungen erfolgen auf Antrag der Kantone oder der Infrastrukturbetreiberinnen an das BAV. Der Antragsteller dokumentiert mit dem Antrag die Interessen aller von der Anpassung betroffenen Akteure (v.a. Kantone, Gemeinden, Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und verladende Wirtschaft).</p> <p>Das UVEK entscheidet über die Anpassung der Verzeichnisse 2 bis 4 gemäss Antrag. Im Rahmen der Entscheidungsfindung werden insbesondere die übergeordneten verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen beurteilt. Das UVEK berücksichtigt bei seiner Entscheidung insbesondere regionale Güterverkehrskonzepte und Zielbilder der Kantone. Der Entscheid wird den betroffenen Akteuren zur Kenntnis gebracht.</p> <p>Die Löschung eines Bahnhofs des Güterverkehrs aus den Verzeichnissen 2 bis 4 kann dann beantragt werden, wenn sie für das regionale Transportaufkommen längerfristig nicht mehr benötigt werden, wenn für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verloader tragbare Alternativen bestehen oder solche geschaffen werden.</p>	<b>SP</b>	STEP	ZV
	<b>RP</b>	NNK	UV
	<b>NP</b>	NNP	<b>LV</b>
<p>4.6 Der Bund sorgt für genügende Kapazitäten in den Bahnhöfen des Güterverkehrs. Dabei berücksichtigt er die verfügbaren finanziellen Mittel und wägt die Interessen des Güter- und des Personenverkehrs ab. Die Bahnhöfe sollen die vor Ort und für die Erbringung von netzweiten Güterverkehrsleistungen insgesamt nötigen Funktionalitäten abdecken. Insbesondere die Rangierbahnhöfe müssen über genügende Kapazitäten für die Zwischenpufferung von Leerwagen verfügen.</p>	<b>SP</b>	<b>STEP</b>	ZV
	RP	NNK	<b>UV</b>
	NP	NNP	<b>LV</b>
<p>4.7 Der Bund stellt für die Rangier- und Formations- und den grossen Annahmehöfen im Rahmen der Planung und Sicherung der Trassenkapazitäten bedarfsgerechte Trassenkapazitäten in der nötigen Qualität bereit. Dabei berücksichtigt er die verfügbaren finanziellen Mittel und wägt die Interessen des Güter- und des Personenverkehrs ab.</p>	SP	<b>STEP</b>	ZV
	RP	<b>NNK</b>	<b>UV</b>
	NP	<b>NNP</b>	LV



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

<p>4.8 Der Bund strebt im Rahmen der Planung der Entwicklung der Rangier- und Formationsbahnhöfe die schweizweite Erbringung von Güterverkehrsleistungen an. Die Verbesserung der Produktivität der Rangier-, der Formations- und der grossen Annahmehöfe ist anzustreben, insbesondere in Synergie bei Aus- oder Umbaumaassnahmen in ihrem Perimeter. Die Standorte der Annahmehöfe sind durch das jeweils lokale oder regionale Verkehrsaufkommen bestimmt. Massnahmen zur Realisierung von Kapazitäts- und Produktivitätsverbesserungen sind zum Beispiel in den Räumen Broye, oberes Wiggertal, Gossau, Grand Lausanne, Landquart, Langenthal, Romont, Cadenazzo, Thurtal West und Ost, Valais central, Zürcher Oberland, sowie in den Rangierbahnhöfen Basel und Limmattal anzustreben.</p>	<b>SP</b>	<b>STEP</b>	ZV
	RP	NNK	<b>UV</b>
	NP	NNP	<b>LV</b>
<p>4.9 Die Zusammenlegung der Funktionalitäten und Kapazitäten von Formations- und Annahmehöfen in einer Region kann durch die Infrastrukturbetreiber im Zuge der rollenden Planung geprüft werden, wenn das lokale oder regionale Aufkommen abgedeckt werden kann und dadurch die Produktivität des Netzwerks des Schienengüterverkehrs sowie seine lokale Attraktivität verbessert wird.</p>	SP	<b>STEP</b>	ZV
	RP	NNK	<b>UV</b>
	NP	NNP	<b>LV</b>
<p>4.10 An den Grenzbahnhöfen sind für den Schienengüterverkehr ausreichende Möglichkeiten zum Wechseln der Traktionsmittel vorzuhalten (unter anderem durch nicht interoperable Triebfahrzeuge, die Übergabe des Zugs an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen etc.).</p>	SP	<b>STEP</b>	ZV
	RP	NNK	<b>UV</b>
	NP	NNP	<b>LV</b>



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

## 5. Ausblick

Die Weiterentwicklung der verschiedenen Anlagen des Schienengüterverkehrs erfolgt mit den in Kapitel 3 beschriebenen Instrumenten und auf Grundlage der in Kapitel 4 für die einzelnen Anlagekategorien vorgenommenen Festlegungen.

Für einen funktionierenden Gütertransport auf der Schiene ist eine synchrone Entwicklung in den verschiedenen Instrumenten und Anlagekategorien wie auch bei den Streckenkapazitäten für den Schienengüterverkehr sicherzustellen. Dies ist nur möglich, wenn der Nachvollzug der Festlegungen des Konzepts in allen Instrumenten konsistent und zeitlich abgestimmt erfolgt. Für die Umsetzung sind daher die Sicherstellung der Koordination zwischen den grösstenteils korrespondierenden Instrumenten und der Aufbau eines Monitorings erforderlich.

Von besonderer Bedeutung ist die Abstimmung mit den Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen und mit den STEP-Ausbausritten. Da die politischen Entscheide zu den Leistungsvereinbarungen und den STEP-Ausbausritten nicht zeitgleich erfolgen, kommt der mit dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene zukünftig vorgesehenen rollenden Planung eine besondere Bedeutung zu. Damit stellt in Bezug auf die Entwicklung der Güterverkehrsanlagen und der für deren Bedienung erforderlichen Streckenkapazitäten letztlich das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene das entscheidende Bindeglied im Sinne einer gemeinsamen Entscheidungsgrundlage dar.

Die rollende Planung wird somit zukünftig einem systematischen und für die planenden Instanzen verbindlichen Prozess folgen. Es ist vorgesehen, dass der Bundesrat das Konzept für den Güterverkehr auf der Schiene alle 4 bis 8 Jahre aktualisiert. Dies erfordert eine kontinuierliche Diskussion des Anpassungsbedarfs mit den interessierten Kreisen und Kantonen. Die für die Erarbeitung des Konzepts initialisierten Arbeiten mit Branchenakteuren und den Kantonen werden somit im Sinne der rollenden Planung fortgesetzt.



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

## Abkürzungsverzeichnis

BIF. *Bahninfrastrukturfonds*

BIFG. *Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur; Bahninfrastrukturgesetz, BIFG*

EBG. *Eisenbahngesetz; SR 742.101*

GüTG. *Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen; Gütertransportgesetz; SR 742.41*

GüTV. *Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen; Gütertransportverordnung; SR 742.411*

GVVG. *Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene; Güterverkehrsverlagerungsgesetz; SR 740.1*

LV. *Leistungsvereinbarung*

MinVG. *Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe; SR 725.116.2*

NNK. *Netznutzungskonzept*

NNP. *Netznutzungsplan*

NP. *Nutzungsplan*

RP. *Richtplan*

RPG. *Bundesgesetz über die Raumplanung; Raumplanungsgesetz; SR 700*

RPV. *Raumplanungsverordnung; SR 700.1*

SP. *Sachplan*

STEP. *Strategisches Entwicklungsprogramm zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur*

StFV. *Störfallverordnung; SR 814.012*

TEU. *Twenty-foot Equivalent Unit; deutsch Standardcontainer*

UV. *Umsetzungsvereinbarung*

ZV. *Zusicherungsverfügung*



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

## Glossar

Begriff	Erklärung	Quelle
Annahmehaus	Anlagen für die lokale Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen wie Anschlussgleise, Freiverlade und KV-Umschlagsanlagen. Sie verarbeiten die Züge von oder nach den Rangier- oder Formationsbahnhöfen. Grosse Annahmehäuser verarbeiten in der Regel mehr als 10 Zugpaare pro Woche.	
Annahmehaus	Gleis, in dem Güterzüge als Zugfahrt von der Strecke ankommen und auf die Strecke abfahren können (bedingt signaltechnische Ausrüstung).	
Anschlussgleis	Erschliessung eines Geländes oder Gebäudes, das selbst nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehört, durch Bahngleise zum Gütertransport; in der Regel in Privatbesitz	Botschaft GüTG
Behältertypen im KV (ohne Horizontalumschlag)	ISO-Container, Tankcontainer und Reefer der Grössen 20' - 45'; Sattelaufleger (gem. EN 284, EN 452), Wechselbehälter (gem. Verkehrsverordnung VRV)	
EVLV	Einzelwagenladungsverkehr: Produktionsform, mit der einzelne Wagen oder Wagengruppen in verschiedenen Anschlussgleisen und Freiverladeanlagen regional gesammelt, zu ganzen Zügen zusammengestellt und in Rangierbahnhöfen geführt werden, wo neue Züge je nach Bestimmungsregion zusammengestellt werden.	Botschaft GüTG
Formationshaus	(veraltet Teambahnhof)  Regionale Anlagen zur Verarbeitung der Züge von oder nach den Rangierbahnhöfen zur Überfuhr zu weiteren Annahmehäusern oder zwecks Bedienung der zugehörigen Verladeanlagen.	
Freiverlade	Die öffentlichen Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, in denen selbstständig und unabhängig Güter umgeschlagen werden können.	Art. 62 Abs. 1 Bst. f EBG
Ganzzug	Direkter Güterzug (in der Regel aus einheitlichem Rollmaterial), der zwischen zwei Annahmehäusern (bzw. Formations- oder Rangierbahnhöfen) ohne Veränderung der Komposition verkehrt.	



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

Begriff	Erklärung	Quelle
Gateway	Anlage, in welcher Ladeeinheiten des kombinierten Ladungsverkehrs zwischen verschiedenen Zügen umgeschlagen werden (Schiene/Schiene), z.B. zwischen Ferngüterzügen sowie Fern- und Nahgüterzügen.  Reine Gatewayterminals mit ausschliesslich Schiene / Schiene-Umschlag sind jedoch selten. Zur Bedienung des Nahbereichs des Terminals wird oft ein Teil der Ladeeinheiten auf Strassenfahrzeuge umgeschlagen.	ETH Glossar
Gäu	Region zwischen Oensingen und Olten. Sie besteht zusätzlich zum eigentlichen Bezirk Gäu noch aus den Gemeinden des Untergäus im Bezirk Olten.	
Import/Export-KV	Als Import / Export-KV werden Ganzzüge in Relationen mit dem Ausland verstanden. Werden Behälter dieser Züge in der Schweiz umgeschlagen (bspw. in einem Gateway), dann werden sie im Binnen-KV weitergeführt.	
Komposition	Zugbildung von Triebfahrzeug(en) und Wagen, welche als permanente Einheit eingesetzt wird.	ETH Glossar
Rangierbahnhof	Bahnbetriebsanlage zur Sortierung von Wagen und zur Bildung von Nah- und Ferngüterzügen. Anlage, in der überregionale Güterzüge (Nahgüterzüge / Ganzzüge) ankommen und abfahren können.	
Sendung	Als Sendung gilt: ein Sattelaufleger; ein Wechselbehälter 30, 40 oder 45-Fuss; ein Wechselbehälter (6.0–8.3m) über 16t; zwei Wechselbehälter (6.0–8.3m) unter 16t; drei Wechselbehälter kleiner als 20-Fuss. Eine Sendung entspricht ca. 1.6 TEU.	BAV (angelehnt an UIRR)
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit: Standardcontainer mit 20 Fuss Länge. International standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Grösse. Dient vor allem zur Beschreibung der Ladekapazität von Schiffen, Zügen oder LKWs sowie der Umschlagkapazität von Terminals.	
Terminals	Synonym für KV-Umschlagsanlage. Anlage, die es ermöglicht Behälter des kombinierten Verkehrs zwischen Verkehrsträgern umzuschlagen.	
Trasse	Berechtigung, eine bestimmte Strecke des Bahnnetzes zu fix definierten Zeiten mit einem spezifischen Zug (Länge, Gewicht, Profil, Geschwindigkeit) zu befahren (ähnlich einem "Slot" in der Luftfahrt).	Botschaft GüTG



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

Begriff	Erklärung	Quelle
Trasse	Der Begriff „Trasse“ (in der Schweiz das Trasse) wird vorzugsweise für die abstrahierte Führung von Strassen und Bahnstrecken genutzt: Strassen-trasse, Bahntrasse. Im übertragenen Sinn werden auch Wegeführungen von Ver- und Entsorgungsleitungen als Trasse bezeichnet. Beispielsweise werden auch Kanalt-rassen, Ferngastrassen oder Hochspannungstrassen über Land oder in Werken mit gleichen Methoden projiziert.	Wikipedia
Wagenzuglänge	Länge der Anhängelast eines Zuges (Länge ohne Zuglok)	
Zuglänge	Gesamtzuglänge mit Lok	

Konsultation