

Entwicklung des Zielbilds Umschlagsanlagen - Terminallandschaft

Ziel

Im Rahmen des Mediationsprozesses ist es gelungen, die verschiedenen Branchenakteure auf eine gemeinsame Einschätzung einzustimmen. Das vorliegende Positionspapier will diese positive Entwicklung fortsetzen und enthält **konkrete Vorschläge zum weiteren Vorgehen**. Es **erläutert die Resultate** der zweiten Terminalkonferenz des BAV vom 3. Dezember 2013, die in der Öffentlichkeit teilweise verzerrt wiedergegeben wurden.

Resultate aus dem Mediationsprozess

1. Feststellungen seitens Mediators

- Wachstumsrate im Import- und Exportverkehr von Containern: BIP plus 1-2%
- Terminal Basel Nord trimodal umsetzen
- Bestehende Terminals (West, Mitte, Ost, Süd, Limmattal) sind bei der Planung der künftigen Terminallandschaft betreffend Kapazität und Kosten einzubeziehen.
- Gateway Limmattal als Option aktiv offen halten, Etappierung in Abhängigkeit der Marktbedürfnisse prüfen, Vorgabe des Modalsplits Strasse:Schiene 80:20 gemäss kantonalem Richtplan im Produktionsprozess berücksichtigen
- Diskriminierungsfreier Zugang zu Terminals, Betreiberfrage vertiefen

2. Fragestellungen seitens Mediators

- Kapazitäten und Entwicklungsmöglichkeiten bestehender Terminals abklären, Etappierung der Ausbauschritte in den verschiedenen Terminals entsprechend den Marktbedürfnissen prüfen.
- Langfristige Einhaltung der zürcherischen Vorgaben zum Modalsplit 80:20 für die Option Gateway Limmattal darstellen.
- Betreiberrolle der Terminals klären, so dass ein diskriminierungsfreier Zugang zu den Infrastrukturen und Dienstleistungen sowie ein funktionierender Wettbewerb im Verkehrsangebot auf der Infrastruktur gewährleistet sind.
- Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Konzepts über alle Verkehrsträger

Erläuterung der Resultate

Die Wachstumsrate wird als realistische Bandbreite verstanden.

Das Terminal **Basel Nord** ist in alle Richtungen trimodal und auch für Kontinentalverkehre **rasch umzusetzen**. Bei der Konzeptentwicklung ist auf die Berücksichtigung aller Verkehrsträger und Produktivitätseffekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu achten, um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber alternativen Terminals und den grösstmöglichen Nutzen für die verladende Wirtschaft sicherzustellen.

Gateway Limmattal ist subsidiär – auch etappiert – erst im Detail zu prüfen, wenn nach der gezielten Entwicklung der bestehenden Terminals inkl. Dietikon und Basel Nord **weiterhin Kapazitäten fehlen sollten**. Die Einhaltung der kantonalen Vorgabe 80:20 erscheint derzeit nicht praxisgerecht

und unrealistisch. Der Standort ist überdies für die Wirtschaft im Mittelland, der West- und Südschweiz geografisch ungünstig gelegen.

Die **Beherrschung des Kombiverkehrs im Wagenladungsverkehr „Swiss Split“ von SBB Cargo** stellt die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber der Strasse und eine Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten der Schiene in Frage. Langfristig wettbewerbsfähige Angebote im Swiss Split müssen im Konzept vor weiteren Infrastrukturinvestitionen sichergestellt werden.

Für **Leercontainerdepots** und die notwendigen **Serviceleistungen** (z.B. Containerreparatur, Rangierungen usw.) müssen Grossterminals wirtschaftliche Lösungen vorsehen.

Die **Trägerschaft künftiger Grossterminals muss wettbewerbsneutral und** allen Verkehrsträgern gegenüber **diskriminierungsfrei sein**. Träger könnten beispielsweise die Standortkantone sein. **Operative Betreiber** für Umschlag Rhein und Strasse, Schiene sind **mittels öffentlicher Ausschreibung zu bestimmen** und dürfen keinerlei Einflussmöglichkeit von Operateuren oder SBB Cargo unterstehen. Ziel ist nicht alleine die Verhinderung von Diskriminierungen, sondern insbesondere die Förderung von Wettbewerb.

Das Konzept muss **alle Verkehrsträger und sämtliche Produktivitätseffekte** durch Optimierung der Betriebskonzepte, Prozesse und Layouts adäquat und gleichberechtigt berücksichtigen.

Vorgehensvorschläge

1. Organisationsstruktur

Branchenakteure und Kantone, welche für die Festlegung von Logistikstandorten und die kantonale Raumplanung in der BPUK über gesamtschweizerische Strukturen und Prozesse verfügen, schaffen eine **gemeinsame Organisation**. Diese klärt die Marktnachfrage und Kapazitäts- und Entwicklungsperspektiven bestehender Terminals, leitet die Weiterentwicklung der Terminallandschaft unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und aller Produktivitätseffekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette ab und formuliert konkrete Vorschläge für die Standorte, Träger und Betreiber. Seitens Branche konstituiert sich für die Mitarbeit derzeit beispielsweise die Arbeitsgruppe Kombiverkehr des VAP neu.

Die Organisation ist aufzuteilen in **regionale und thematische Unterarbeitsgruppen** und ein übergeordnetes **Leitgremium**, das für die politische Verbindung zwischen den relevanten Marktakteuren und Behörden sorgt.

2. Delegation in die geplante Begleitkommission „Konzept Umschlagsanlagen“ des Bundes

Das Leitgremium nimmt gleichzeitig Einsitz in der Begleitkommission des Bundes und trägt seine Resultate in die Begleitkommission. Die verschiedenen Bundesämter koordinieren sich entsprechend.

3. Priorisierung der Fragestellungen

Die Sicherstellung des **diskriminierungsfreien Zugangs und eines funktionierenden Wettbewerbs** der Güterbahnen, Fuhrunternehmen und Rheinschiffahrt sowie die **Trägerschaft und Betreiberorganisation** sind prioritär zu regeln. Sie haben auf die Wirtschaftlichkeit aller Terminals erheblichen Einfluss und könnten die rasche Umsetzung des trimodalen Terminals Basel Nord behindern.

Die **Kapazitäten und Entwicklungsmöglichkeiten bestehender Terminals** sowie die logistischen Prozesse zur Abwicklung der Beförderungen in der Gesamtlandschaft sind ebenfalls prioritär zu bearbeiten. Sie haben Einfluss auf die Gestaltung des trimodalen Terminals Basel Nord und auf die allfällige Realisierung einer ersten Etappe eines regionalen Terminals Limmattal.