

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

Uitikon, 11. Dezember 2020

Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, Teil Programm

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Der VAP arbeitet im Sounding Board Langfristperspektive Bahn 2050 des UVEK mit. Wir erlauben uns daher, uns zum vorgelegten Sachplan Verkehr, Teil Programm wie folgt zu äussern.

1. Allgemeines

Der Sachplan verfolgt konsequent einen **Top-Down-Ansatz**. Dadurch werden potenzielle, nachhaltige Lösungsszenarien aus einem Bottom-up-Ansatz ausgeklammert, wie ein grösseres Mitgestaltungsrecht seitens Kantone, Gemeinden und involvierten, privaten Akteuren. Dies steht im Widerspruch zur Erkenntnis, wonach "die Angebotsformen und die Anbieter vielfältig" sind (S.21). Ohne deren starke Einbindung und Mitbestimmung von Anfang an, wird eine erfolgreiche Umsetzung des Sachplanes gefährdet.

Im vorliegenden Sachplan fehlt eine genügende **Differenzierung zwischen dem Personen- und Güterverkehr** und den damit einhergehenden Herausforderungen und potenziellen Zukunftslösungen.

Die "**grüne**" **Logistik als Rückgrat der Schweizer Wirtschaft** und Basis für einen gesicherten Wohlstand der Schweizer Bevölkerung **muss ausführlicher dargestellt und berücksichtigt werden.**

Eines der wichtigsten Ziele ist die Erreichung der CO2-Vorgaben. Leider werden im Dokument die **aktuellen Entwicklungen der Verkehrsträger nicht immer genügend abgebildet, wie die komplette Abkehr von Benzinmotoren seitens der Automobilindustrie ab 2030** oder Einsatz modernster Verkehrsleitsysteme im Zusammenhang mit dem (teil-)autonomen Fahren und dadurch besserer Nutzung der Infrastruktur.

2. Detaillierungsgrad des Sachplans

Der Sachplan trifft in den Kapiteln «Zielbild Mobilität und Raum» sowie «Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze» ausserordentlich detaillierte behördenverbindliche Festlegungen. Die im Sachplan ebenso detailliert beschriebene iterative Zusammenarbeit aller Staatsebenen und das damit zum Ausdruck gebrachte Gegenstromprinzip werden dadurch allerdings massiv eingeschränkt. Der Sachplan verfolgt damit einen zentralistischen anstelle eines föderalistischen Ansatzes, für den eine gesetzliche Grundlage fehlt. Der VAP lehnt daher diesen Ansatz ab.

Verbesserungsvorschlag:

Der Detaillierungsgrad der behördenverbindlichen Festlegungen, aber auch der Erwägungen und Erläuterungen ist zu reduzieren und Raum für Kooperation im Sinne des Gegenstromprinzips zu schaffen. Hierfür kann der Bund zur Erleichterung interregionaler Strategien eine gesamtheitliche Koordination vornehmen.

3. Freie Wahl des Verkehrsmittels

Der Sachplan fusst im Wesentlichen auf den Prinzipien der Verkehrslenkung, Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung, um einseitig umweltpolitische Ziele zu erreichen. Dabei kann es sich nur um die Auswirkungen auf den Flächenbedarf handeln, da die Decarbonisierung und Lärmreduktion des Strassenverkehrs unaufhaltsam fortschreiten. Die Auswirkungen auf die Wirtschaft und Gesellschaft gemäss den weiteren zentralen Kriterien der Nachhaltigkeit werden nur sehr summarisch dargestellt. Angesichts der mangelnden Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes für den Schienengüterverkehr und der Güterbahnen an sich muss eine erfolgversprechende massgebliche Verkehrsverlagerung auf die Schiene durch multimodale Logistikkösungen ernsthaft bezweifelt werden. Die im Sachplan dargestellten Stärkungsmassnahmen wie Automation, Interoperabilität und dgl. vermögen sicherlich nicht den gewünschten Erfolg zu erreichen. Bei striktem Festhalten an den formulierten Verlagerungszielen wären jedoch die Mobilitätsbedürfnisse des Wirtschaftsstandorts Schweiz unerfüllbar. Der VAP lehnt diese vereinfachte Betrachtung und die einseitige Lösung durch Verlagerung auf die Schiene ab.

Verbesserungsvorschlag:

Der Sachplan muss die angestrebte Verkehrsverlagerung einer einlässlichen Prüfung der wirtschaftlichen und sozialen Folgen unterziehen und die Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze entsprechend anpassen. Dabei sind die Decarbonisierung, Lärmreduktion und Automation des Strassenverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

4. Verkehrsdrehscheiben/Entwicklungsschwerpunkte – Einbezug der Wirtschaft

Der Sachplan wurde von Bund, Kantonen, Städten/Gemeinden sowie Vertretungen der Agglomerationssträger entwickelt. Für den Güterverkehr unverzichtbare Infrastruktur ist privat (Umschlagsplattformen, Terminals, Anschlussgleise, Hafeninfrastrukturen an Binnengewässern, Luftfrachtterminals u.ä.). Der Sachplan fasst diese private Infrastruktur unter dem Begriff der Verkehrsdrehscheiben und Entwicklungsschwerpunkte zusammen. Über sie wird der Güterverkehr in multimodalen Logistikketten abgewickelt. Gleichwohl wurde die Wirtschaft nicht involviert. Damit wird wie schon im Raumordnungskonzept der Blickwinkel im Sachplan Verkehr leider eingeschränkt. Der VAP lehnt dieses Vorgehen ab. Die Planung sollte nicht einfach den verschiedenen Staatsebenen überlassen werden. Eine erfolgreiche, innovative, kundenorientierte und somit nachhaltige Mobilität bzw. die breite Akzeptanz von Angeboten kann nur durch Einbindung der involvierten Unternehmen realisiert werden.

Verbesserungsvorschlag:

Die Wirtschaft ist für Fragen der Verkehrslenkung und zur besseren Auslastung, Effizienzsteigerung und Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Verkehrsdrehscheiben in die Umsetzung der Ziele des Sachplans förmlich einzubinden. Nur so können die beabsichtigte erfolgreiche Weiterentwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums Schweiz ohne Erfüllung sämtlicher Mobilitätsansprüche qualitativ gut und nachhaltig erreicht und die Zusammenarbeit der Staatsebenen und der Wirtschaft optimiert werden (Siehe 2.4, S. 15, ebenso S. 28 betreffend Zusammenarbeit bei Verkehrsdrehscheiben).

5. öV ist nicht Schienengüterverkehr

Im Sachplan ist regelmässig von öV als Gegensatz zu MIV die Rede. Diese Sichtweise ist für den Güterverkehr zu eng, da letzterer nicht zum öV zählt. Der Schienengüterverkehr sowie die dazu zwingend notwendigen privaten Logistikstandorte werden im Sachplan sehr zurückhaltend thematisiert (S. 28 wenige pauschale Ausführungen). Dies ist für den VAP nicht zielführend.

Verbesserungsvorschlag:

Da die Verkehrsverlagerung und Multimodalität aus Gründen der Umweltverträglichkeit zu den prominenten Zielen des Sachplans gehören, sollten Entwicklungsstrategien und Handlungsfelder für den Güterverkehr insgesamt und den Schienengüterverkehr im Besonderen sowie die Verkehrsdrehscheiben/Entwicklungsschwerpunkte als deren unerlässliche Grundinfrastrukturen einlässlicher und unter direktem Einbezug der Verlagerer dargestellt werden.

6. Zielkonflikt öV – Schienengüterverkehr

Im Bericht wird der Zielkonflikt zwischen Strasse und Schiene, auch vor dem Hintergrund der Multimodalität, einlässlich dargestellt. Er soll mit intensivierter fach- und verkehrsträgerübergreifender Zusammenarbeit über die drei Staatsebenen angegangen werden. Dabei sind sorgfältige Interessenabwägungen und ein politischer Aushandlungsprozess letztlich entscheidend (4.4, S. 39ff.)

Gleich verhält es sich mit dem Zielkonflikt öV-Schienengüterverkehr. Wie im Bericht unter 2.2, S. 10 richtig dargestellt, wurde mit Art. 9a EBG betreffend Trassensicherung für den Schienengüterverkehr eine gesetzliche Grundlage zur gleichberechtigten Berücksichtigung der Interessen des Schienengüterverkehrs geschaffen. Dabei sollten auch mutige Schritte wie z.B. die Taktausdünnung in Randzeiten zugunsten des Schienengüterverkehrs umgesetzt werden.

Richtigerweise streicht der Sachplan unter 4.3 die Bedeutung des Verursacherprinzips hervor, um es allerdings gleich wieder zu relativieren. Es soll nur Anwendung finden, wo dies gesellschaftlich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Da öV in weiten Teilen bestellt und abgegolten werden muss, wird das Verursacherprinzip aus diesen Überlegungen nicht angewendet. Gleichwohl sind die Besteller und zahlenden Kunden des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu den Bestellern und Zahlern des bestellten öV im Planungsprozess und in der förmlichen Zusammenarbeit weiterhin nicht gleichberechtigt eingebunden. Dies hat negative Effekte auf den Schienengüterverkehr, die sich derzeit aufgrund der aktuellen Klimadiskussion (Ruf nach noch mehr nationalen und internationalen inkl. teilweise subventionierten Nachtzüge) akzentuieren.

Verbesserungsvorschlag:

Die Vertreter des Schienengüterverkehrs sind wie diejenigen des bestellten öV in die beschriebenen iterativ organisierten Prozesse der Staatsebenen einzubeziehen.

7. Grundsätze der Verbindungsqualität

Die für den Schienengüterverkehr zentrale Ost-West-Achse liegt überwiegend im intermediären Siedlungsraum. In diesem Raum befinden sich umfangreiche Produktions- und Verarbeitungsstandorte sowie Logistikstandorte und Verkehrsdrehscheiben (Anschlussgleise, Terminals). Ihre regionale Anbindung an den Güterfernverkehr zwischen Agglomerationen aber auch innerhalb bzw. zwischen Agglomerationsgürteln wird nicht beschrieben. Insbesondere werden keine Tangentialverbindungen unter Umfahrung der Agglomerationskerne aufgezeigt, obschon solche z.B. mit der Güterumfahrungslinie Zürich (S. 48) in den Handlungsräumen vorgesehen ist. Auch für den öV werden keine Tangentiallinien oder äussere Gürtel aufgezeigt, obschon die negativen Auswirkungen der Überlastung der Agglomerationskerne sattem bekannt sind und der Sachplan von einer markanten Verkehrsverlagerung ausgeht.

Verbesserungsvorschlag:

Die auf den öV fokussierte Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen ist für den Schienengüterverkehr zu ergänzen. Die Umfahrung der überlasteten Agglomerationskerne durch die öV-Verbindungen zwischen Agglomerationen und innerhalb der Agglomerationen via Tangentiallinien und Umfahrungsgürtel ist ebenfalls zu ergänzen. Zudem sind für die unterirdischen Gütertransporte geeignete Umschlagsinfrastrukturen und oberirdische Verbindungen in die betroffenen Agglomerationsräume vorzusehen.

8. Internationale Einbindung des Schweizer Gesamtverkehrssystems

Die internationale Einbindung ist für die Schweizer Wirtschaft von vitaler Bedeutung. Sie kann jedoch nicht alleine auf Interoperabilität der Netze, Angebote darauf und Technik/Standards beschränkt werden. Insbesondere im Warenverkehr sind Administration und Zollthemen sowie unterschiedliche Arbeits- und Sicherheitsvorschriften (z.B. Vereinheitlichung der Sprache wie im Flugverkehr) zu den im Grenzhinterland gelegenen Güterbahnhöfen und Verkehrsdrehscheiben zusätzliche und oft höhere Hürden. Während im Transitverkehr diese Themen einigermaßen praxisnah funktionieren und geregelt sind, ist im Import- und Exportverkehr erheblicher Handlungsbedarf festzustellen.

Verbesserungsvorschlag:

Der Programmteil wird um die Themen Administration, Zoll, Arbeits- und Sicherheitsvorschriften im Import- und Exportverkehr ergänzt.

9. Gefahrguttransport

Der Zielkonflikt zwischen Umweltschutz (Störfallvorsorge, Verkehrsverlagerung auf Schienengüterverkehr) und Verdichtung in den Zentren ist zu wenig thematisiert. Als Folge der Verdichtung verändern sich die Risikoeinschätzungen im Gefahrguttransport, so dass risikosenkende Massnahmen zur Aufrechterhaltung bestehender Verkehre nötig werden können. Dabei ist das Verursacherprinzip zu respektieren, so dass der Schienengüterverkehr nicht nur aufrechterhalten, sondern wie angepeilt auch erhöht werden kann. Die Massnahmen sind als Folge der Verdichtung verursachergerecht im Zuge der Mehrwertabschöpfungen aus der Verdichtung zu finanzieren.

Verbesserungsvorschlag:

Der Zusammenhang zwischen beabsichtigter Verkehrsverlagerung auf den Schienengüterverkehr und der verdichteten Besiedlung ist für Gefahrguttransporte unter besonderer Berücksichtigung der Umweltanliegen darzustellen. Soweit die Verdichtung in den Agglomerationskernen Massnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. Erhöhung des Schienengüterverkehrs erfordert, sind hierfür verursachergerechte Lösungen aufzuzeigen.

10. Innovation

Der Absatz, sowie die Erwähnung zu technologischen Innovationen ist etwas kurz gefasst bzw. ungenau definiert

Verbesserungsvorschlag

Da Innovationen einen erheblichen Beitrag zu Erreichung der Klimaziele, aber auch Effizienz des gesamten Verkehrssystems beitragen können, wäre eine detailliertere Darstellung der möglichen Lösungen und ihrer Auswirkungen, wünschenswert.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Erfahrungen und Empfehlungen der Kunden der Güterbahnen. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Josef Dittli, Ständerat
Präsident



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

cc: sachplanverkehr@are.admin.ch