



Stand: 30.4.2013

Referenz/Aktenzeichen: 712/2013-04-15/149

## Thesenpapier zur Terminalkonferenz des BAV

### Ausgangslage:

Derzeit arbeiten verschiedene Akteure an weitreichenden Terminalprojekten oder an Strategien, wie die schweizerische Terminallandschaft weiterentwickelt werden kann. SBB Cargo hat entsprechende Ausbauplanungen initiiert, insbesondere die beiden Grossterminals „Gateway Limmattal“ und das „Terminal Basel-Nord“ (zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen). Diese würden die Terminallandschaft deutlich verändern.

Die heute zur Verfügung stehenden Terminalkapazitäten für den Import-/Exportverkehr sind weitgehend ausgeschöpft. Zeitweise auftretende freie Kapazitäten sind entweder Folge konjunktureller Schwankungen oder der steigenden Konkurrenzsituation gegenüber Terminals im grenznahen Ausland.

Die Güterverkehrsprognosen bzw. -perspektiven sagen einen weiteren starken Anstieg des containerisierten Import- und Exportverkehrs voraus. Studien und Prognosen belegen das zukünftige Wachstum bei den containerisierten Import-/Exportverkehren. Angesichts der aktuell bestehenden grossen Unsicherheiten über die Wirtschaftsentwicklung ist eine etappierte Entwicklung der Kapazitäten wünschenswert.

- ➔ **Auf Basis der aktualisierten und breit abgestützten Güterverkehrsprognosen ist die (etappierte) Schaffung zusätzlicher Terminalkapazitäten für den Import- und Exportverkehr notwendig.**

Zusätzliche Terminalkapazitäten können nur grösstmögliche Produktivität entfalten, wenn die Infrastrukturanbindung die nötigen Trassen und die europaweit angestrebten Infrastrukturparameter (v.a. 700/750m Zuglänge) ermöglicht und das Anlagenlayout den Terminalbetrieb ohne unnötige Rangier- und Kranbewegungen zulässt. Die zentrale Schieneninfrastrukturanbindung setzt schienenseitig eine Lage an den Nord-Süd-Korridoren bzw. den wichtigsten schweizerischen Zubringerlinien voraus.

- ➔ **Produktivitätssteigerungen im KV setzen die Verfügbarkeit von Grossterminals mit modernem Anlagenlayout voraus.**

Für Grossterminals stehen derzeit die Projekte Terminal Basel Nord und Gateway Limmattal zur Diskussion. Alternative Projekte für Grossterminals sind aus heutiger Sicht nicht absehbar und sind auch im Sachplan Verkehr und in kantonalen Richtplänen nicht vorgesehen.

### Terminal Basel-Nord:

Der Terminal Basel-Nord soll bevorzugt Behälter für die Nordwestschweiz umschlagen, idealerweise im System Swiss Split oder via strassenbasiertem Vor-/Nachlauf. Zugleich soll mit dem Terminal Basel-Nord und dem Hafenbecken III eine neue Möglichkeit für den KV-Umschlag Schiff-Schiene/Strasse geschaffen werden.

- ➔ **Die Realisierung des Terminal Basel-Nord ist erforderlich. Das Konzept der Trimodalität ist kritisch zu prüfen.**



### **Gateway Limmattal:**

Das Gateway Limmattal soll für den Umschlag Schiene/Strasse nur eine untergeordnete Rolle spielen – der Grossteil der Sendungen soll über den unmittelbar benachbarten Rangierbahnhof in das Swiss Split-System eingebunden werden. Von dort aus werden die Sendungen an die dezentralen Terminals oder direkt in Anschlussgleise zur Feinverteilung transportiert.

- ➔ **Die Realisierung des Gateway Limmattal ist erforderlich. Eine Verknüpfung mit dem Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) ist sinnvoll, um so die Potentiale des EWLV und eine Bedienung bis zum Anschlussgleis auch für den KV nutzen zu können. Die Begrenzung des strassenseitigen Umschlages auf 20% mit der Notwendigkeit eines hohen Anteils an Verkehren zu dezentralen Terminals ist kritisch.**

### **Umschlagskapazitäten für kontinentalen KV:**

Die geplanten Grossprojekte Basel-Nord und Limmattal fokussieren auf maritime Verkehre. Für den Umschlag von Wechselbehältern oder Trailern im Kontinentalverkehr besteht mit den geplanten Grossterminals keine befriedigende Lösung. Wie hoch der Kapazitätsbedarf ist und inwiefern Synergien mit maritimen Verkehren besteht, ist derzeit unbeantwortet.

- ➔ **Lösungen für den Kontinentalverkehr stehen bei der Grossterminalfrage im Hintergrund, müssen aber im Rahmen einer Gesamtschau zur schweizerischen Terminallandschaft beantwortet werden.**

### **Akzeptanz Angebotskonzept:**

Die mit den Grossterminal-Projekten verbundene Ausweitung der Aktivitäten von SBB Cargo auf nachgelagerte Wertschöpfungsstufen (Terminalbetrieb, Operateur für Züge zu nachgelagerten Terminals) bereiten vielen Akteuren Probleme.

- ➔ **Die Kritik an den Projekten resultiert aus der Besorgnis, ob alle Akteure der Wertschöpfungskette an den Produktivitätsverbesserungen partizipieren können.**

### **Voraussetzungen für die Akzeptanz von Grossterminals:**

Die verschiedenen Akteure (Verlader, Speditionen, KV-Operateure, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Betreiber dezentraler Terminals) sollen an den Produktivitätsverbesserungen teilhaben können. Eine Zustimmung des mit den Grossterminals verbundenen Angebotskonzepts ist zu erwarten, wenn für die einzelnen Akteure

- eine Reduktion der Transportzeit Quelle-Ziel, des verrechneten Umschlagpreises oder des Transportpreises als Ganzes

und/oder

- eine Verbesserung der Auslastung bestehender dezentraler Terminals

und/oder

- günstigere Produktionsmöglichkeiten bei den Long-Haul-Zügen

resultiert und der diskriminierungsfreie Zugang zu den Grossterminals bzw. den verschiedenen Leistungen (Swiss Split, Feinverteilung an dezentrale KV-Terminals) gesichert ist.

- ➔ **Die Grossterminals können nur ihre volle Wirkung bei Kapazität und Produktivität entfalten, wenn der diskriminierungsfreie Zugang zu den Grossterminals und die Feinverteilung auf der Schiene gewährleistet ist.**