



Dezember 2017

---

# Schienengüterverkehr auf der SBB-Linie Yverdon–Payerne

Bericht in Erfüllung des Postulats 14.3769, Grin,  
vom 23. September 2014



## Ausgangslage

### **Wortlaut des Postulats:**

#### **SBB-Linie Yverdon-Payerne. Der Bundesrat muss den Schienengüterverkehr beibehalten!**

##### *Eingereichter Text:*

Um den grösstmöglichen Teil des Güterverkehrs auf der Schiene zu behalten und vor allem um sicherzustellen, dass Nutzpflanzen so nahe wie möglich an ihrem Ernteort verladen werden, wird der Bundesrat beauftragt, im Rahmen des zukünftigen Ausbaus des Bahnhofs Yvonand vertieft zu prüfen, ob an diesem Standort weiterhin die Möglichkeit besteht, Zuckerrüben und andere Güter zu verladen.

##### *Begründung:*

Immer mehr Strassen sind überbelastet, und deshalb ist es wichtig, den Schienenverkehr für gewisse Güter beizubehalten. Was die Zukunft des Bahnhofs Yvonand betrifft, so verlangt die Sanierung eine Erhöhung und eine Erweiterung der Perrons. Dies führt dazu, dass das Verladen von Zuckerrüben beeinträchtigt sein wird und in der Region von Estavayer-le-Lac zentralisiert werden müsste.

Produzentinnen und Produzenten von Zuckerrüben in der Region Yvonand müssten also nach Estavayer-le-Lac, um ihre Ernte abzuladen. Der Weg dorthin ist beschwerlich, und der Strassenverkehr könnte durch den langsamen Landwirtschaftsverkehr gestört werden. Vor allem, wenn die Autobahn A1 geschlossen ist, konzentriert sich der ganze Verkehr auf die Strecke Yvonand-Estavayer-le-Lac. Während der Diskussionen über die Schliessung des Güterbahnhofs Ependes, nach der die Zuckerrüben in Chavornay verladen werden müssen, wurde gesagt, dass der Standort Yvonand erhalten und ausgebaut würde.

Yvonand und seine Region sind einerseits touristisch, andererseits aber auch sehr stark landwirtschaftlich geprägt. Ein landwirtschaftliches Zentrum sammelt hier mehrere Tausend Tonnen Getreide. Es hat sich seit der Schliessung der Sammelstelle in Yverdon-les-Bains vergrössert und wird weiter wachsen. Der Schienengüterverkehr für Getreide wird also sogar noch an Bedeutung zunehmen. Deswegen ist es wichtig, den Güterverlad auf der SBB-Linie Yverdon-Payerne beizubehalten. Der Güterverlad am Bahnhof Yvonand würde den Logistikstandort Estavayer-le-Lac ergänzen und durch landwirtschaftliche Fahrzeuge verursachte Staus im Strassenverkehr auf der schwierigen Strecke "Crottes de Cheyres" verhindern

Mit dem von Jean-Pierre Grin am 23. September 2014 eingereichten Postulat 14.3769 wurde der Bundesrat beauftragt, im Rahmen des zukünftigen Ausbaus des Bahnhofs Yvonand vertieft zu prüfen, ob an diesem Standort weiterhin Zuckerrüben und andere Güter auf die Bahn verladen werden können. Der grösstmögliche Teil des Güterverkehrs soll auf der Schiene behalten und zudem sichergestellt werden, dass Nutzpflanzen in Nähe des Ernteorts verladen werden können.

Der Postulant begründete seinen Antrag einerseits mit der Wichtigkeit des Schienengüterverkehrs als Massnahme gegen die Überlastung der Strassen. Andererseits führt er ins Feld, dass die anstehende Sanierung des Bahnhofs Yvonand den Verlad von Zuckerrüben beeinträchtigen wird. Künftig müssten Produzierende von Zuckerrüben aus dem Raum Yvonand nach Estavayer-le-Lac fahren, um ihre Ernte zu verladen. Yvonand und seine Region sind sehr stark landwirtschaftlich geprägt. Deswegen sei es wichtig, den Güterverlad auf der SBB-Linie Yverdon-Payerne beizubehalten. Der Güterverlad am Bahnhof Yvonand würde den Logistikstandort Estavayer-le-Lac ergänzen und durch landwirtschaftliche Fahrzeuge verursachte Staus im Strassenverkehr auf der schwierigen Strecke "Crottes de Cheyres" verhindern.

In seiner Stellungnahme zum Postulat vom 29. Oktober 2014 teilte der Bundesrat die Ansicht des Postulanten, dass bestehende Freiverladeanlagen für den Güterumschlag bei genügender Nachfrage zu erhalten seien und die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr auf der Strecke Yverdon-Payerne erhalten werden müssen. Dennoch beantragte der Bundesrat die Ablehnung des Postulats

mit der Begründung, das aufgrund der bestehenden Planungsprozesse und der Einbettung der Fragestellung in das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene keine Notwendigkeit bestünde, sich zusätzlich im Rahmen eines Postulats mit dem Freiverlad am Bahnhof Yvonand auseinanderzusetzen. Der Nationalrat hat das Postulat am 16. Juni 2016 angenommen.

Mit dem im Juli 2016 in Kraft getretenen Gütertransportgesetz<sup>1</sup> sind die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken aller Verkehrsträger gesetzt. Die Kompetenzen des Bunds erstrecken sich bei den Anlagen für den Gütertransport auf der Schiene auf die übergeordnete Planung und Finanzierung. Als Instrumente stehen dafür das Nutzungskonzept, der Bahninfrastrukturfonds und das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene<sup>2</sup> (Art. 3 GÜTG) zur Verfügung.

## Schienengüterverkehr im Raum Yvonand

### Infrastrukturen für den Schienengüterverkehr

Die Güterverkehrsanlagen im Raum Yvonand umfassen Freiverlade als öffentlich zugängliche Verladeanlagen sowie Formations- und Annahmehöfe, welche die Zustellung und Abfertigung von Güterzügen erlauben. Zudem sind an die Strecke oder an die Bahnhöfe private Anschlussgleise angebunden, welche den Anschluss von Gewerbe- und Industrieanlagen an die Bahn ermöglichen. Die folgende Darstellung und Tabelle zeigen die wichtigsten Anlagen im Einzelnen.

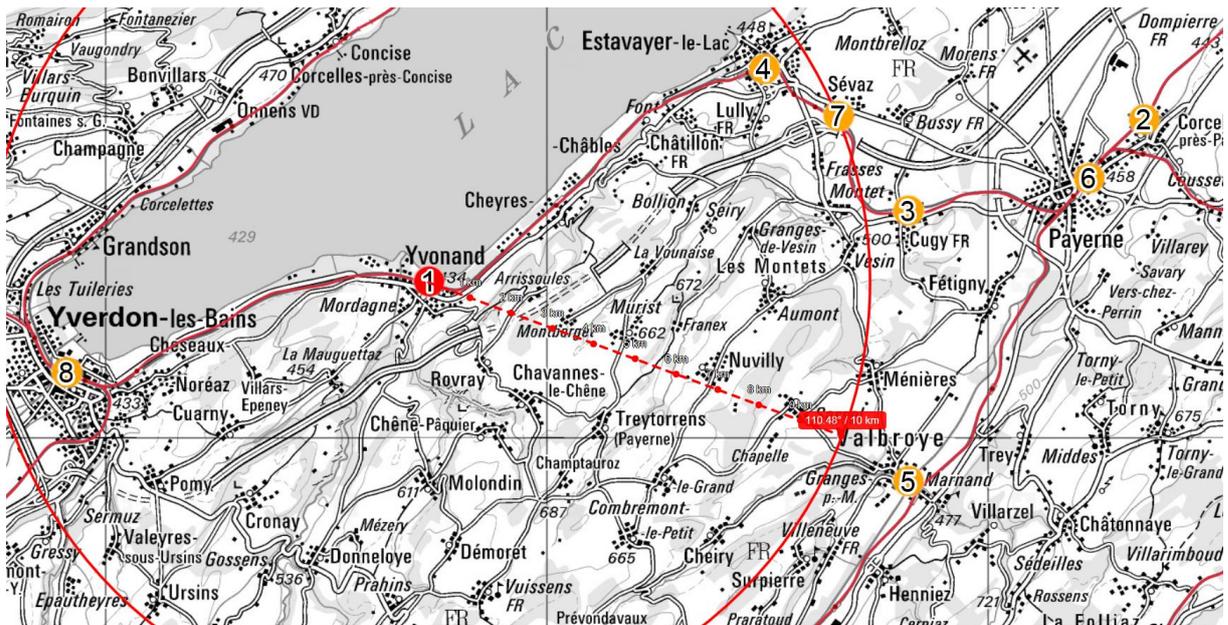


Abbildung 1 - Anlagen des Schienengüterverkehrs im Umfeld von Yvonand (Radius 10 Kilometer)

	Standort	Anlage <sup>3</sup>	Freiverlad	Anschlussgleise
1	Yvonand	Annahmehnhof	JA	JA
2	Corcelles-près-Payerne	Annahmehnhof	–	JA
3	Cugy	Annahmehnhof	JA	JA
4	Estavayer-le-Lac	Annahmehnhof	JA	JA
5	Granges-Marnand	Annahmehnhof	JA	JA
6	Payerne	Formationsbahnhof	JA	JA
7	Sévaz	–	–	JA
8	Yverdon-les-Bains	Annahmehnhof	JA	JA

<sup>1</sup> Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen; Gütertransportgesetz, GÜTG; SR 742.41

<sup>2</sup> www.bav.admin.ch > Themen A-Z > Güterverkehr in der Fläche

<sup>3</sup> Kategorien gemäss Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

Auf der Strecke Yverdon–Payerne bestehen sechs Anlagen des Schienengüterverkehrs. Ausser in Sévaz können an jedem Standort Güterzüge angenommen werden (Funktion als Annahmehnhof). Der Formationsbahnhof von Payerne erlaubt es zudem, Züge für die Region zu formieren. Im näheren Umkreis von Yvonand bestehen zudem sechs Freiverlade. Somit ist die Region mit zahlreichen Anlagen für den Schienengüterverkehr ausgestattet.

Neben diesen Anlagen sind die Trassen eine Voraussetzung für die Durchführung des Schienengüterverkehrs. Der Bund sorgt mit dem Netznutzungskonzept und den Netznutzungsplänen für eine sinnvolle Verteilung der verfügbaren Schieneninfrastrukturkapazitäten. Auf der einspurigen Strecke Yverdon–Payerne wird im Netznutzungskonzept<sup>4</sup> eine Trasse pro Stunde und Richtung für den Schienengüterverkehr gesichert, was für den regionalen Bedarf ausreicht.

## Landwirtschaftliche Gütertransporte

Die Gütertransporte auf der Schiene in der Region um Yvonand werden heute durch SBB Cargo durchgeführt. SBB Cargo bedient zwischen Yverdon und Payerne fünf Bedienpunkte<sup>5</sup> im Einzelwagenladungsverkehr, zusätzlich steht in der Region Granges-Marnand und während der sogenannten "Rübenkampagne" Cugy zur Verfügung.

Die Logistik und der Verlad der Rüben in der Region Yvonand wird massgeblich durch Landi Centre Broye organisiert. Im Jahr 2016 wurden in der Region rund 150 000t Rüben produziert, welche über verschiedene Bahnhöfe abtransportiert wurden (Payerne 57 000t, Cugy 37 000t, Granges-Marnand 23 000t, Yverdon 19 000t, Yvonand 18 000t). Der Transport der Rüben findet jeweils im Herbst statt. Als weitere landwirtschaftliche Güter wurden in Estavayer-le-Lac ca. 25 000t Getreide verladen. Gemäss einer Studie im Auftrag des Kantons Waadt wird bis im Jahr 2025 die Produktion von Zuckerrüben in der Region leicht wachsen<sup>6</sup>.

# Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Yvonand

## Planungen zur Entwicklung der Anlagen

Der Personenbahnhof Yvonand wird an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)<sup>7</sup> angepasst. Der Umbau soll bis Ende 2019 erfolgen und ist über die Leistungsvereinbarung mit der SBB AG finanziert. Bislang ist das Projekt in Erarbeitung und die Plangenehmigung noch nicht erfolgt. Die Umsetzung des Projekts wurde unter anderem verzögert, um den Verlad der Zuckerrüben 2017 nicht zu beeinträchtigen.

Für den Güterverkehr könnten die vorgesehenen Umbaumaassnahmen zur Folge haben, dass die Zufahrt zum Freiverlad abgeschnitten wird. In diesem Bereich müsste eine Weiche verlegt werden, um den Freiverlad weiterhin erreichen zu können. Die Verlegung der Weiche und die Offenhaltung des Freiverlads würden voraussichtlich Kosten von ca. 1.5 Millionen Franken auslösen. Die SBB AG und die Schweizer Zucker AG klären derzeit aus ihrer Optik ab, inwieweit es notwendig ist, am Bahnhof Yvonand weiterhin Zuckerrüben verladen zu können.

Als Alternative zum Verlad in Yvonand prüfen die Verloader und die SBB den Verlad in Sévaz-La Guérit. Die Anlage in Sévaz müsste dazu ausgebaut werden, wofür zwei Varianten zur Diskussion stehen. Landi Centre Broye und die Produzenten der Zuckerrüben planen den Bau eines Anschlussgleises, welches den Verlad der Zuckerrüben ermöglichen würde. In unmittelbarer Nachbarschaft plant SBB Infrastruktur einen neuen Formationsbahnhof Broye mit einem Freiverlad. Diese Anlage wird in

<sup>4</sup> www.bav.admin.ch > Themen A-Z > STEP > Ausbauschnitt 2025

<sup>5</sup> Stand Fahrplan 2017 gem. www.sbbcargo.com

<sup>6</sup> biol conseils 2017, Logistique du transport de la production betteravière vaudoise, Studie im Auftrag des Kantons Waadt (SAVI und DGMR)

<sup>7</sup> Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), SR 151.3

der Vernehmlassung zum Ausbauschnitt 2030/35 in der Variante „Ausbauschnitt 2035“ zur Umsetzung vorgeschlagen.

Die Gemeinden und die Eisenbahnunternehmen prüften den Verlad der Rüben ebenfalls an anderen Standorte in der Region. Die RER-Linie 252 Fribourg–Payerne–Yverdon-les-Bains, welche 2015 eingeführt wurde, verdrängte den Verlad der Zuckerrüben aus Estavayer-le-Lac nach Cugy. In der Gemeinde Cugy bestehen aufgrund einer hohen Unfallgefahr für Pendler durch den Rübenverlad Bedenken, weswegen die Rübenproduzenten ein Alternativstandort suchen. Die Gemeinde Estavayer-le-Lac erarbeitet zudem eine Planung zur Verdichtung des Areals um den Bahnhof, welche eine Verdrängung des Verlags des Getreides zur Folge haben könnte.

Eine Studie des Kantons Waadt hat ein Zielbild für den Verlad der Rüben im Horizont 2025 erstellt. Geplant wird mit zwei Verladestellen: dem bestehenden Freiverlad Granges-Marnand und einem neuen Verlad in Sévaz-La Guérit (biol conseils 2017). Die Empfehlung des Berichts stützt sich auf Überlegungen zu den Gesamttransportkosten. Der Bericht hält fest, dass der Schienentransport im gegebenen Umfeld nicht konkurrenzfähig ist. Die Produktivität der bestehenden Anlagen und die dezentrale Struktur der Verladestandorte werden kritisiert. Die Konzentration auf wenige Anlagen und die Verbesserung derer Leistungsfähigkeit würde den Schienentransport langfristig marktfähig gestalten. Die in der Studie festgehaltene Variante optimiert die Gesamttransportkosten. Die Konzentration auf wenige Verladestandorte erhöht auf der einen Seite die Kosten des Transports auf der Strasse, senkt auf der anderen Seite die Schienentransportkosten.

## **Konzept für den Gütertransport auf der Schiene**

Bundeseitig wird die Planung der Schienengüterverkehrsanlagen künftig gemäss Art. 3 GÜTG über das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene koordiniert. Das Konzept wurde vom Bundesrat gleichzeitig mit diesem Bericht verabschiedet. Bei diesem Konzept handelt es sich um ein neues Instrument nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung<sup>8</sup>. Das Konzept bestimmt Rahmenbedingungen für die Planung und Finanzierung von Anlagen des Schienengüterverkehrs, koordiniert die Planung mit den Kantonen und formuliert behördenverbindliche Festlegungen zur Entwicklung der Anlagenlandschaft. Das Konzept verweist auf Verzeichnisse, in welchen Anlagen des Schienengüterverkehrs aufgeführt sind, die in der Schweiz heute existieren und künftig aufrechterhalten werden sollen.

Die Verzeichnisse gemäss Konzept sind die Grundlage für die im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit den Infrastrukturbetreiberinnen bestellten Freiverlade und Bahnhöfe des Güterverkehrs. Dadurch ist der Erhalt der darin aufgeführten Anlagen für die jeweilige Periode der Leistungsvereinbarung gewährleistet (Festlegung 3.4). Gemäss der Festlegung 3.1 im Konzept sorgt der Bund auch für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Anlagen des Güterverkehrs. 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 (Festlegung 3.2). Anpassungen an Anlagen erfolgen auf Antrag der Kantone oder der Infrastrukturbetreiberinnen (Festlegung 3.5). Der Antragsteller legt dem Bund für eine Interessensabwägung die Stellungnahmen aller von den Anpassungen betroffenen Akteurguppen vor. Der Bund berücksichtigt bei seinem Entscheid insbesondere regionale Güterverkehrskonzepte der Kantone. 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 und die Produktivität im Netzwerk sowie die lokale Attraktivität verbessert werden kann. Die Finanzierung und Umsetzung des Neubaus von Anlagen oder der Anpassungen an bestehenden Anlagen wird über die Leistungsvereinbarung mit den Infrastrukturbetreibern oder den Umsetzungsvereinbarungen zu den STEP-Ausbaustritten (aktuell Ausbauschnitt 2030/35) gesteuert.

---

<sup>8</sup> RPG; SR 700

## **Anwendung des Konzepts im Fall von Yvonand**

Yvonand ist als Standort im Verzeichnis der Freiverlade und Annahmehöfe eingetragen. Die Planung der Anlage in Yvonand unterliegt somit den oben beschriebenen behördenverbindlichen Festlegungen im Konzept (Festlegung 3.1-3.8). Die vertiefte Prüfung, ob am Standort Yvonand weiterhin die Möglichkeit des Güterverlads bestehen soll, erfolgt durch das Bundesamt für Verkehr auf Antrag des Kantons oder der Infrastrukturbetreiberin. Ein solcher Antrag liegt zurzeit nicht vor. Die SBB will die Anpassung des Bahnhofs Yvonand an die Bestimmungen des BehiG im Rahmen der bestehenden Leistungsvereinbarung bis Ende 2019 umsetzen. In diesem Fall müsste eine Aufhebung des Freiverlads Yvonand zuvor beantragt und die Interessen aller betroffenen Akteure geprüft werden. Dabei würden neben SBB Cargo und SBB Infrastruktur auch die Verlader, z.B. Landi Centre Broye und Schweizer Zucker AG, zur Stellungnahme gebeten. Weiter würden die beiden Kantone Freiburg und Waadt einbezogen und insbesondere die Ergebnisse der vom Beratungsunternehmen biol conseils für den Kanton Waadt erstellten Studie berücksichtigt. Zudem wären die Interessen des Bundes, wie dem Umschlag von militärischen Waren und Gütern, in die Entscheidung miteinzubeziehen.

Zentral ist bei einer Interessensabwägung im Fall von Yvonand die Gegenüberstellung der Vorteile der vom Postulat geforderten Nähe des Verlads zum Ernteort sowie der notwendigen Bündelung der Mengen, um eine effiziente Produktion des Schienengüterverkehrs zu ermöglichen. Sind die Zugangspunkte zur Bahn für die Produzenten der Zuckerrüben zu weit entfernt, besteht die Gefahr, dass der Transport auf der Strasse und nicht mehr mit der Bahn erfolgt. Sind hingegen die Freiverlade sehr dispers, so lohnt sich für das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Schienentransport nicht, da an jedem Verladeort nur wenige Wagen abgefertigt werden können. Der Ausfluss der Entwicklung der Anlagen muss ein langfristig orientiertes Netz an Anlagen sein, welches nachhaltig wirtschaftlich betrieben werden kann.

In einem früheren Bericht<sup>9</sup> zur Erhebung der Gesamtkosten für den Holztransport in Zusammenhang mit der Schliessung von Verladebahnhöfen hat der Bundesrat eine ähnliche Fragestellung beantwortet. Seine Analyse der Kosten für den Holztransport gilt analog für den Transport von Zuckerrüben. Der Bundesrat hat die Implikationen einer Schliessung einer Verladeanlage auf die Kosten abgeschätzt. Die Kosteneinsparungen durch die wegfallende Schienenbedienung wurden den Mehrkosten aufgrund von zusätzlichen Transportleistungen im Strassenverkehr gegenübergestellt. Eine finanzielle Mehrbelastung der Holzwirtschaft konnte dabei nicht zwingend abgeleitet werden. Daher ist der konkrete Einzelfall zu betrachten und ein direkter Einbezug der betroffenen Akteure für die Entscheidungsfindung vorzunehmen, wie dies auch in den Verfahren vorgesehen ist, die im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind.

Die Studie des Kantons Waadt schlägt die Verlegung des Freiverlads von Yvonand nach Sévaz-La Guérit vor. An diesem neuen Standort soll eine Anlage errichtet werden, welche auch die Konzentration des Verlads von Transporten aus der Region ermöglichen würde. Der Schienentransport würde durch die Konzentration der Transportmengen und die moderne Anlage produktiver und wettbewerbsfähiger. Eine neue Anlage in Sévaz-La Guérit wäre über den Ausbauschritt 2030/35 zu finanzieren. Ob die Errichtung einer neuen Anlage angemessen ist und im Rahmen des Ausbauschritts 2030/35 finanziert werden könnte oder ob der Freiverlad in Yvonand erhalten werden soll, ist zurzeit nicht entschieden.

Massnahmen für den Erhalt des Freiverlads in Yvonand könnten bis ins Jahr 2019 realisiert werden. Die Errichtung einer Anlage in Sévaz-La Guérit würde hingegen rund zehn Jahre in Anspruch nehmen. Bis zur Inbetriebnahme müssten alternative Lösungen für den Rübentransport auf der Schiene im Raum Yvonand angeboten werden können. Die Planung der Entwicklung der Anlage in Yvonand liegt in der Verantwortung der Kantone und SBB Infrastruktur. Der Bund sorgt für die Koordination der Interessen und die Sicherstellung der Finanzierung.

---

<sup>9</sup> Bericht in Erfüllung des Postulats 12.3595, von Siebenthal, vom 15. Juni 2012

## Schlussfolgerung

Das Postulat verlangt die Beibehaltung des Schienengüterverkehrs auf der Linie Yverdon–Payerne. Das Netznutzungskonzept sowie das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene stellen sicher, dass die notwendigen Anlagen und Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr im Raum Yvonand auch künftig bedarfsgerecht zur Verfügung stehen werden. In diesem Sinne wird dem Anliegen des Postulanten entsprochen. Die Verlader und die SBB prüfen derzeit Alternativen zum Standort Yvonand. Falls der Kanton oder die SBB die Aufhebung des Freiverlads in Yvonand beantragen, wird das BAV abschliessend darüber befinden.

Ungeachtet dessen bleibt es den Marktakteuren überlassen, welches Verkehrsmittel sie nachfragen bzw. einsetzen. Ob in Zukunft Gütertransporte auf der Schiene durch SBB Cargo oder andere Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten und durch die Verlader nachgefragt werden, hängt insbesondere von den Gesamttransportkosten ab. Die Bestrebungen der Marktakteure, die Transportkette von Zuckerrüben vom Produktionsort bis zur Zuckerfabrik zu optimieren, werden aufzeigen, ob ein Verladestandort in Yvonand oder ein anderer in der Region zweckmässiger ist. Die Überlegungen der Marktakteure werden durch den Bund beim Entscheid über die Zukunft des Freiverlads in Yvonand berücksichtigt.