



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

elektronischer Versand
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 28. Juni 2017

Regierungsratsbeschluss vom 27. Juni 2017

Konzept für den Gütertransport auf der Schiene Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 6. April 2017 haben Sie uns die Unterlagen zum Konzept für den Gütertransport auf der Schiene zukommen lassen. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachstehend lassen wir Ihnen unsere Anträge und Bemerkungen zukommen, die mit den Schweizerischen Rheinhäfen abgestimmt sind.

1. Grundsätzliche Erwägungen

Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene wird vom Regierungsrat begrüsst. Es leistet einen positiven Beitrag für die Planung von Anlagen des Schienengüterverkehrs und ist eine gute Grundlage für die erforderliche Abstimmung der Anlagen des Schienengüterverkehrs mit der Strassen- und Hafeninfrastruktur. Der Regierungsrat begrüsst insbesondere, dass das trimodale Terminal Basel Nord als Anlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung eingestuft wird.

Wünschenswert gewesen wäre eine zugrunde liegende verkehrsträgerübergreifende Logistikpolitik des Bundes, wie sie u.a. im Raumkonzept Schweiz gefordert wird. Zumindest ein Verweis auf das Raumkonzept Schweiz und auf die dort enthaltenen Aussagen zur Güterlogistik sollte unserer Meinung nach erfolgen.

Wir bemängeln, dass das Konzept in erster Linie die Sicherung und den Ausbau bestehender Anlagen umfasst. Es fehlt für potenzielle künftige Standorte eine vorausschauende Planung. Damit ist die Sicherung von neu benötigten Standorten sowie Standorterweiterungen bzw. der benötigten Flächen ungenügend. Eine solche Sicherung wäre notwendig, um die Planungssicherheit für die Verwaltung und private Akteure auch mittel- und langfristig zu gewährleisten.

Im Konzept wird dargelegt, wie die Kantone die Bundesinteressen zu berücksichtigen haben. Es fehlt im Konzept die Darlegung, wie der Bund die kantonalen Interessen bei der Planung möglichst frühzeitig berücksichtigt. Dies ist notwendig, um für alle Beteiligten tragbare raumplanerische Ergebnisse zu erreichen.

Die grundsätzliche Pflicht zur Erhaltung bestehender Anlagen sollte im Konzept relativiert werden.

Zwar braucht es auch Güterverkehrsanlagen in Kerngebieten von Agglomerationen, jedoch steht deren flächige Ausdehnung und Art der Nutzung häufig im Interessenskonflikt mit weiteren städtischen Nutzungen. Es sind Verfahren zu entwickeln, wie solche Anlagen räumlich optimiert und auch teilweise verlagert werden können, ggf. durch die Nutzung unbenutzter oder unproduktiver Anlagen weiter ausserhalb der Siedlungskerne.

2. Fragenkatalog

2.1 Konzept

A1 Erfüllt das Konzept die Zielsetzung gemäss Gütertransportgesetz und Raumplanungsgesetz?

Gütertransportgesetz

Art. 2 Absatz 1 GüTG:

Das GüTG setzt sich ein „effizientes Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern“ zum Ziel. Im vorliegenden Konzept wird der Schienengüterverkehr jedoch isoliert betrachtet. Ergänzende Konzepte für die Bereiche Strasse und Binnenschifffahrt bzw. ein ganzheitliches Konzept mit Berücksichtigung aller Verkehrsträger ist wünschenswert.

Es geht aus dem Konzept nicht hervor, wie die Anbindung an die Strassen- und Hafeninfrastruktur sichergestellt wird. Es reicht nicht aus, dass das Konzept mit dem Sachplan Verkehr und den kantonalen Richtplänen abgestimmt wird. Ein effizientes Zusammenwirken der Verkehrsträger (in Bezug auf Strasse und Binnenschifffahrt) wird zu wenig aufgezeigt.

Art. 8 Absatz 3 GüTG:

Das Konzept lässt grösstenteils offen, wie die Priorisierung des Mitteleinsatzes erfolgt.

Eine entsprechende Bemessung wird neben Art. 8 Absatz 3 GüTG auf Seite 4 des Konzeptes als eigentlicher Verwendungszweck definiert. Allerdings werden einige Grundsätze höchstens ansatzweise erläutert. Anhand welcher Kriterien diese Grundsätze jeweils priorisiert bzw. gewichtet werden, wird offen gelassen.

Anträge:

- Wir beantragen, dass im Konzept Aussagen ergänzt werden, wie die optimale Anbindung an die Strassen- und Hafeninfrastruktur sichergestellt ist.
- Das BAV wird gebeten, Investitionskriterien und die jeweiligen Gewichtungen im Rahmen des Konzeptes offenzulegen bzw. transparenter darzustellen.

Raumplanungsgesetz

Die Beantwortung der Frage im engeren Sinne, ob das Konzept die Ziele gemäss Art. 1 RPG erfüllt, kann grösstenteils bejaht werden. Die Konzentration von Anlagen leistet einen positiven Beitrag zur haushälterischen Nutzung des Bodens. Der im Konzept vorgeschlagene Prozess sowie die Abstimmung des Konzepts mit der Sach-, Richt- und Nutzungsplanung sichern grundsätzlich die gegenseitige Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten. Wobei wir eine stärkere Berücksichtigung der kantonalen Interessen seitens des Bundes beantragen.

Neben der Einschätzung zu der Zielsetzung merken wir an, dass das Konzept die Anforderungen an den Inhalt für ein Konzept gemäss Art. 14 RPV nur teilweise erfüllt. Insbesondere fehlen konkrete Angaben zu Prioritäten und Mitteln, wie die Aufgaben umgesetzt werden sollen (vgl. Art. 14 Abs. 2 (b) RPV).

Anträge:

- Wir beantragen, dass eine stärkere Berücksichtigung der kantonalen Interessen seitens des Bundes erfolgt.

A2 Sind die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze des Konzepts zielführend? (Kapitel 2)

Grundsätzlich sind die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze für das Konzept zielführend. Das Konzept beschränkt sich jedoch auf die bahngelassenen Güterverkehrsanlagen. Logistikstandorte ohne Bahnanschluss sind mit dem Konzept nicht abgedeckt. Auch diese Standorte benötigen einen Bahnzugang (via KV-Umschlaganlagen, Binnenhäfen und Freiverlade).

Ziele und Leitvorstellungen

Ein effizienter Zugang zur Schieneninfrastruktur und eine effiziente Verknüpfung mit der Strasse und der Binnenschifffahrt sind für eine nachhaltige Abwicklung des Güterverkehrs unter der Prämisse der Co-Modalität von zentraler Bedeutung. Wir empfehlen folgende Aspekte bei der Überarbeitung zu berücksichtigen:

- Grundsätzlich ist die Standortsicherung für Verladeanlagen und Bahnhöfe des Güterverkehrs eine Positivplanung, wobei der detaillierte Bedarf während der Planung teilweise noch nicht abschliessend geklärt ist. Es werden die für den Verlad und die Zugbildung geeigneten Flächen und Anlagen bestimmt und gesichert. Der Grundsatz der Positivplanung sollte in die Leitvorstellungen aufgenommen werden.
- Für die Kosten-Nutzen-Abwägungen und Priorisierung bei der Frage, welche Anlagen zu erhalten, zu erneuern, produktiver auszugestalten oder neu zu errichten sind, fehlen nachvollziehbare Beurteilungskriterien (Standortkriterien). Es ist unklar, welche Kriterien für die Auswahl von Anlagen bzw. die Nicht-Berücksichtigung von Anlagen herangezogen wurden bzw. herangezogen werden sollen. Die relevanten Beurteilungskriterien sind zu ergänzen.
- Die Leitvorstellung C wird unterstützt, wenn sie sich nicht auf eine einseitige Berücksichtigung der Bundesinteressen durch die Kantone beschränkt. Der Bund hat ebenso die raumplanerischen Interessen der Kantone zu berücksichtigen, was vorliegend zu wenig zur Geltung gebracht wird. Dabei geht es nicht nur um Konflikte von Anlagen für den Güterverkehr mit der Gesetzgebung, sondern auch um die Abwägung von Bundesinteressen mit raumplanerischen kantonalen Interessen.

Anträge:

- Wir beantragen, bei den Leitvorstellungen das Prinzip der Positivplanung für Verladeanlagen und Bahnhöfe des Güterverkehrs aufzunehmen.
- Wir beantragen, dass die Kriterien für Kosten- und Nutzenabwägungen und die Priorisierung der Anlagen (Anlagen zu erhalten, zu erneuern, produktiver auszugestalten oder neu zu errichten) konkretisiert und offen gelegt werden.
- Wir beantragen, dass bei der Leitvorstellung C zum Ausdruck kommt, dass der Bund die kantonalen Interessen zu berücksichtigen hat.

Grundsätze

Wir empfehlen, folgende Aspekte bei der Überarbeitung zu berücksichtigen und anzupassen:

- Gemäss Planungsgrundsatz I sollen Bahnhöfe und Freiverlade erhalten bleiben. Aus unserer Sicht sollten jedoch nur diejenigen Verladeanlagen und Bahnhöfe des Güterverkehrs erhalten bleiben, für die ein Bedarf besteht und für die eine positive Interessensabwägung ausfällt. Eine grundsätzliche Erhaltung kann je nach Situation anderen raumplanerischen Zielsetzungen widersprechen. In Abstimmung mit der Raumplanung muss daher der Anspruch bestehen, bezüglich ihrer Lage im Siedlungsgefüge (insbesondere im Kernbereich einer Agglomeration) überdimensionierte oder nicht mehr adäquate Anlagen optimieren bzw. verlagern zu können. Dies sollte präzisiert werden.
- Bei Anlagen bzw. Flächen, die nicht mehr benötigt und stillgelegt werden sollen (Planungs-

grundsatz II), sollte insbesondere auch geprüft werden, ob diese sich für Logistikknutzungen eignen und für Logistikknutzungen gesichert werden könnten. Es ist absehbar, dass für Logistikknutzungen in den bestehenden Bauzonen mittel- und langfristig nicht genügend Flächen und auch nicht genügend grosse, zusammenhängende Flächen verfügbar sein werden. Dabei ist eine Abstimmung mit den Kantonen nicht nur wie im Konzept erwähnt anzustreben, sondern zwingend vorzunehmen.

- Die Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei der Analyse von bestehenden Anlagen erscheint wichtig, aber auch sehr anspruchsvoll (Planungsgrundsatz III); insbesondere auch im Zusammenhang mit einer Gesamtsystembetrachtung. Solche Kosten-Nutzen-Überlegungen werden wohl mehrheitlich qualitativ erfolgen müssen.
- Nur durch eine vollständige Bestandsaufnahme der Anschlussgleise kann der formulierte Planungsgrundsatz IV eingehalten werden. Daher empfehlen wir, die Erhebung der Anschlussgleise (in Zusammenarbeit mit den Kantonen) weiterzuführen und in einen ergänzenden Anhang „Anschlussgleise“ aufzunehmen oder im entsprechenden Anhang zumindest auf eine separate Bestandsaufnahme der Anschlussgleise zu verweisen. In diesem Zusammenhang wäre ein Leitfaden wünschenswert, der die Kantone bei der Umsetzung des Art. 12 GÜTG unterstützt.
- Ein strukturierter Prozess für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Anlagen für den Schienengüterverkehr wird begrüsst. Die Interessenabwägung sollte dabei immer aus der Perspektive der öffentlichen Hand erfolgen (nicht durch Private wegen der Gefahr von Interessenkonflikten). Für Anlagen von nationaler Bedeutung sollte die Entscheidung beim Bund liegen; für Anlagen von lokaler und regionaler Bedeutung beim Kanton.
- Es fehlt ein Planungsgrundsatz zur Neuschaffung von Anlagenstandorten. Neue Anlagenstandorte sollen ja entsprechende Standortkriterien erfüllen, sich gegenseitig konkurrierende Nutzungsansprüche berücksichtigen und einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen.
- Beim Planungsgrundsatz VI fehlt eine Präzisierung, ob dies für alle Anlagen gilt oder nur für einen Teil (Güterbahnhöfe und Freiverlad).

Anträge:

- Wir beantragen, beim Planungsgrundsatz I einen Vorbehalt zu ergänzen „wenn der entsprechende Bedarf besteht oder mittel- bis langfristig Potenziale absehbar sind und eine Interessenabwägung zugunsten des Anlagenstandortes ausfällt“.
- Wir beantragen, die Erhebung der Anschlussgleise (in Zusammenarbeit mit den Kantonen) weiterzuführen und in einen ergänzenden Anhang „Anschlussgleise“ aufzunehmen oder im entsprechenden Anhang zumindest auf eine separate Bestandsaufnahme der Anschlussgleise zu verweisen.
- Wir beantragen, einen Planungsgrundsatz zur Neuschaffung von Anlagen zu ergänzen.
- Wir beantragen beim Planungsgrundsatz II, dass eine Abstimmung mit den Kantonen nicht nur anzustreben, sondern zwingend vorzunehmen ist.
- Wir beantragen, beim Planungsgrundsatz VI den Geltungsbereich bezüglich Anlagentypen sowie die Möglichkeit von neuen Anlagen zu ergänzen und die Interessenabwägung auf die öffentliche Hand zu beschränken.

A3 Sind die Zielbilder und Festlegungen bezüglich der einzelnen Anlagekategorien vollständig, angemessen und zielführend? (Kapitel 4)

Verladeanlagen für den Güterverkehr auf der Schiene

Bezüglich der Anschlussgleise teilen wir die Auffassung des Bundes, dass sich die Gesamtzahl der Anschlussgleise stabilisiert, wobei es zu Aufhebungen und Neubauten kommen wird. Die Festlegungen zu den Anschlussgleisen erscheinen schlüssig. Es stellt sich die Frage, ob für die Umsetzung des Art. 12 GÜTG (Festlegung 1.1) durch das BAV/ARE eine Dokumentation (Leitfaden) geschaffen werden müsste, welche die Kantone und Gemeinden in Sachen Anschlussgleiserschliessung unterstützt.

Die Bezeichnung „*bedeutendes* Transportaufkommen“ in Festlegung 1.3 bedarf einer ausführlicheren Spezifizierung.

Anträge:

- Wir beantragen, bei der Festlegung 1.1 auf Art. 12 GüTG zu verweisen und einen Leitfaden zu schaffen, welcher die Kantone und Gemeinden bei dieser Aufgabe unterstützt (Spezifizierung der Massnahmen, Konkretisierung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit etc.).

Bezüglich **KV-Umschlaganlagen** geht aus dem Konzept nicht hervor, wo konkret räumliche Kapazitätsengpässe bestehen. Anstelle der Abb. 1 zum „Erwarteten Kapazitätsbedarf“ wäre eine Darstellung hilfreich, die den Abgleich zwischen Bestand und Bedarf darstellt. Zudem wäre eine Differenzierung der Transportgefässe (gemäss Definition auf Seite 20 des Konzeptes) wünschenswert: Unterscheidung von Seefrachtcontainern (TEU), Sattelaufliegern, Wechselbrücken oder ganzen Fahrzeugen.

Die Bezeichnung „TEU“ ist nach unserem Verständnis ursprünglich den 20 Fuss-Seefrachtcontainern vorbehalten. Ein TEU entspricht dabei nicht unbedingt der Beförderungskapazität eines Lastwagens auf der Strasse bzw. eines Sattelauflegers im kombinierten Verkehr. Da die Mengen in der Abb. 1 ausschliesslich in TEU angegeben werden, ist nicht nachvollziehbar, ob der begleitete bzw. der unbegleitete kombinierte (LKW-)Verkehr in der Abbildung mit berücksichtigt wird und wie stark sich dieser auf die gesamte Verkehrsmenge auswirkt.

In der Festlegung 2.2 ist die Region Nordwestschweiz zu ergänzen, zumal heute noch nicht abschliessend festgestellt werden kann, ob die geplante KV-Umschlagsanlage (Basel Nord) dem bis zum Planungshorizont 2030 bzw. 2040 erwarteten Kapazitätsbedarf gerecht wird.

Die Festlegung 2.5 zum Grossterminal in der Nordwestschweiz ist für die Gesamtschweiz von grosser Bedeutung. Ergänzt werden muss die Festlegung um die Aussage, dass dieser Grossterminal trimodal ist.

Anträge:

- Wir beantragen, in der Festlegung 2.2 ebenfalls die Region Nordwestschweiz zu nennen.
- Wir beantragen eine Anpassung der Festlegung 2.5 wie folgt: „Ein trimodaler Gateway-Terminal mit Anbindung an das Schienen-, Strassen- und Binnenschiffahrtsnetz wird in der Nordwestschweiz benötigt.“ Die Trimodalität ist auch im Anhang 2 (Ausgestaltungsmerkmale) als eigenes Kriterium für die Grossanlage Basel Nord aufzunehmen.

Bezüglich **Freiverladeanlagen** teilen wir die Auffassung des Bundes, dass bei zentralen Anlagen ein hoher Umnutzungsdruck besteht und die bestehenden Anlagen den Ansprüchen an eine wirtschaftliche Bedienung nur teilweise genügen. Für die Bedienung der Fläche, also von Industrie, Handel und Landwirtschaft, ist eine ausreichende Dichte solcher Anlagen zentral. Anlagen, die heute nicht genutzt werden und auch mittel- und längerfristig kein Potenzial aufweisen, können stillgelegt werden.

Aufgrund des grossen Potenzials von innerstädtischen Lagen sollten Freiverlade auch in den städtischen Zentren erhalten bleiben (Vorbehalt Bedarf und für Logistik positive Interessenabwägung), allenfalls kombiniert mit KV-Umschlaganlagen. Die Festlegungen zu den Freiverladeanlagen erscheinen grundsätzlich schlüssig. Neben den Kantonen muss aber auch der Bund (ASTRA) für die hinreichende Erreichbarkeit der Freiverlade auf der Strasse sorgen.

Anträge:

- Wir beantragen, eine Anpassung der Formulierung der Festlegung 3.5: „Der Bund und die Kantone ziehen bei der Entwicklung und Umnutzung von Freiverladen im innerstädtischen Raum im Rahmen einer Interessenabwägung auch die Bedürfnisse der Logistikwirtschaft mit ein.“
- Wir beantragen die Festlegung 3.6 wie folgt zu ergänzen (letzter Satz): „Der Bund, die Kantone und die Gemeinden achten auf die hinreichende Erreichbarkeit der Freiverlade auf der Strasse.“ Als Instrumente sind auch der Sachplan und STEP zu ergänzen.

Bahnhöfe des Güterverkehrs

Bezüglich der **Annahme-, Formations- und Rangierbahnhöfe** teilen wir die Auffassung des Bundes zu den Zielbildern und Festlegungen zu den einzelnen Anlagenkategorien. Wir möchten auf folgende Punkte hinweisen:

- Aus dem Konzept geht nicht hervor, für welche Bahnhöfe Kapazitätsengpässe bestehen. Es wird den Kantonen überlassen, diese in kantonalen bzw. regionalen Güterverkehrskonzepten zu konkretisieren.
- Bei den Festlegungen 4.1 (Kapazitäten in den Bahnhöfen des Güterverkehrs) und 4.2 müsste als Instrument des Bundes auch der Sachplan aufgeführt werden.
- Die Bahnhöfe Kleinhüningen Hafen und Birsfelden Hafen können nicht eindeutig einer Anlagenkategorie zugeordnet werden. Als Güterbahnhöfe von nationaler Bedeutung besitzen sie sowohl Annahme- als auch Formationsfunktionen als Bindeglied zwischen Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr. Aufgrund der Bedeutung und der vorhandenen Funktionalitäten sollte erwähnt werden, dass die Hafenbahnhöfe grosse Annahmehäfen mit Formationsfunktion sind.

Anträge:

- Wir beantragen, bei den Festlegungen 4.1, 4.2 und 4.4 auch das Instrument des Sachplans zu bezeichnen. Verschiedene Anlagen (Rangierbahnhöfe, etc.) sind von nationaler Bedeutung.
- Wir beantragen im Kapitel 4.2 eingangs folgende Ergänzung: „Die Hafenbahnhöfe sind grosse Annahmehäfen mit Formationsfunktion.“

A4 Sind die Verzeichnisse der Anlagen korrekt und angemessen? (Anhang 4 - 8)

Mit dem bestehenden Konzept ist unklar, welche Standorte und Anlagen und aus welchen Gründen (aufzugebende Standorte) nicht in das Verzeichnis aufgenommen wurden. Hier besteht eine zu geringe Transparenz. Dies muss im Konzept ergänzt werden.

Die Verzeichnisse sind stark auf den Ist-Zustand bzw. den Bestand ausgerichtet. Es werden jedoch auch neue Anlagen benötigt. Im Verzeichnis fehlt die prospektive Komponente. Somit kann nicht sichergestellt werden, dass auch für neue Standorte oder für Standorterweiterungen mittel- und langfristig die notwendigen Flächen gesichert sind.

Es ist zu überprüfen, ob bereits geplante Projekte in ein (separates) Verzeichnis aufgenommen werden sollen. Damit können bereits geplante, aber noch nicht realisierte Kapazitätserweiterungen oder -reduzierungen abgefangen und entsprechend berücksichtigt werden.

Der Terminal (Umschlagbahnhof) Basel – Weil am Rhein sollte in die Verzeichnisse aufgenommen werden. Seine südliche Erschliessung liegt in der Schweiz und das Terminal ist somit binational, 75% seines Umschlags von insgesamt 120'000 Containern sind Schweiz-Verkehre (auf der Strasse).

Die Verzeichnisse enthalten keine Mengenangaben (Anzahl Wagen, Tonnagen pro Jahr, Anzahl Anschlussgleise). Es ist unklar, wie mit Standorten umgegangen wird, die teilweise zurückgebaut

oder teilweise umgenutzt werden.

Anschlussgleise müssen im Verzeichnis aufgenommen werden oder es sollte zumindest auf ein entsprechendes separates Verzeichnis mit Anschlussgleisen verwiesen werden. Das BAV führt fortlaufende Erhebungen von Anschlussgleisen durch. Eine entsprechende Datenbasis hierfür müsste daher vorhanden sein.

In den Anhängen 1 und 6 muss die Bezeichnung des Infrastrukturbetreibers der Bahnhöfe Kleinhüningen Hafen und Birsfelden Hafen von SBB zu HBSAG (Hafenbahn Schweiz AG) korrigiert werden.

Die Unterscheidung von „Anhang 5: Annahmehäfen“ und „6: Grosse Annahmehäfen“ ist zu spezifizieren.

Zur eindeutigen Identifizierung der aufgeführten Anlagen in den Verzeichnissen bedarf es einer Ergänzung der jeweiligen geografischen Koordinaten.

Um Mehrfachnennungen von Anlagen in den Verzeichnissen zu vermeiden, wäre ein einziges Verzeichnis mit allen Anlagentypen vorzuziehen (z.B. in einer Matrix-Darstellung).

Anträge:

- Wir beantragen, dass die Auswahlkriterien für die Standorte, die in die Anhänge 1 bis 8 aufgenommen wurden, transparent gemacht werden und dass für die bestehenden Anlagenstandorte, die nicht ins Verzeichnis aufgenommen wurden, eine Beurteilung und Begründung ausgewiesen wird.
- Wir beantragen das Terminal (Umschlagbahnhof) Basel – Weil am Rhein im Verzeichnis aufzunehmen.

A5 Ist der Prozess zur Anpassung der Verzeichnisse gemäss den Festlegungen 3.1 und 4.2 angemessen und zielführend?

Es ist insbesondere zu überprüfen, ob es zielführend ist, für jeden Anlagentyp jeweils separate Prozesse zu definieren. Allenfalls wäre es weniger aufwändig, einen einzigen Prozess zu definieren, der für alle Anlagentypen gilt.

Da die Güterverkehrsverordnung, die Bau, Planung und Betrieb von Anschlussgleisen und KV-Anlagen regelt, an mehreren Stellen auf das vorliegende Konzept verweist, ist nicht nachvollziehbar, warum die Anschlussgleise und KV-Anlagen im Konzept nicht ebenfalls einem Planungsprozess (analog 3.1 und 4.2) unterliegen.

Es ist nicht ausreichend definiert, welcher Prozess gilt, wenn eine Anlage in mehreren Verzeichnissen aufgeführt wird (multifunktionelle Anlagen).

Nur die Kantone sollten die Möglichkeit haben, einen Antrag zur Anpassung der Verzeichnisse (Neuschaffung, Streichung, Verlegung eines Standorts) zu stellen. Die Infrastrukturbetreiber können ihre Vorstellungen bei den Kantonen einbringen, sollen aber nicht selbst als Antragsstellende auftreten können.

Das BAV sollte neben den Vertretungen der Branchenverbände explizit auch die Operateure und die Anlagenbetreiber anhören.

Die Interessenabwägung muss bei der öffentlichen Hand liegen, der Infrastrukturbetreiber ist nicht in der Lage eine gesamtheitliche Interessenabwägung durchzuführen, insbesondere wenn er Interessenkonflikte hat (z.B. SBB Infrastruktur und SBB Immobilien). Die abschliessende Interessen-

abwägung liegt beim BAV, da dieses auch den Entscheid fällt.

Der Entscheid des BAV über die Anpassungen der Freiverladelandschaft muss durch das BAV auch dokumentiert (inkl. Begründungen, Resultat der Interessenabwägung) und kommuniziert werden (Dokumentierungs- und Kommunikationspflicht).

Anträge:

- Wir beantragen zu überprüfen, ob ein einziger, für alle Anlagentypen geltender Prozess ziel-führender wäre.
- Wir beantragen, dass bei den Festlegungen 3.2 und 4.2 nur die Kantone ein Antragsrecht ha-ben. Die Infrastrukturbetreiber können ihre Vorstellungen beim Kanton einbringen.
- Wir beantragen, dass bei den Festlegungen 3.2 und 4.2 nur der öffentlichen Hand (also Bund und Kantone) die Möglichkeit einer Interessenabwägung zugesprochen wird. Die abschlies-sende Interessenabwägung und der Entscheid liegen beim BAV.
- Wir beantragen, dass bei den Festlegungen 3.2 und 4.2 das BAV neben den Vertretungen der Branchenverbände explizit auch die Operateure und die Anlagenbetreiber anhören.
- Wir beantragen, dass das BAV seinen Entscheid über Anpassungen der Freiverladelandschaft auch dokumentieren (inkl. Begründungen, Resultat der Interessenabwägung) und kommuni-zieren muss (Dokumentierungs- und Kommunikationspflicht).

2.2 Ergänzender Bericht

B1 Sind der heutige Schienengüterverkehr in der Schweiz und die erwartete Markt-entwicklung nachvollziehbar dargestellt und entsprechen sie Ihren Einschätzungen? (Kapitel 2)

Die erwartete Marktentwicklung ist grundsätzlich nachvollziehbar dargestellt, wenn auch ohne Grafiken und Tabellen nur schwer lesbar. Grafische Darstellungen und Tabellen (z.B. aus dem Bericht zu Verkehrsperspektiven) würden die Nachvollziehbarkeit verbessern. Eine Referenzie-rung der verwendeten Quellen wäre zudem auch hilfreich für die Nachvollziehbarkeit (die vorge-nommene Referenzierung beschränkt sich auf die ARE-Verkehrsperspektiven).

Auch wenn das Konzept auf ein Zielbild 2030 ausgerichtet ist, ist es nicht nachvollziehbar, wieso die Aussagen zur Marktentwicklung vor allem auf das Jahr 2030 ausgerichtet sind, wenn sich die Aussagen in den Verkehrsperspektiven auf den Prognosehorizont 2040 beziehen.

Im Kapitel 2.2 beim Abschnitt „Weiterentwicklung Import-/Export-KV“ sollte deutlicher gemacht werden, welche Massnahmen des Bundes einer unerwünschten Entwicklung (Verlagerung auf kostengünstige Terminals im nahen Ausland) entgegenwirken könnten. Zudem ist das Konzept noch mehr auf Wechselwirkungen über die Grenze hin zu überprüfen und zu schärfen.

B2 Sind die Produktionskonzepte nachvollziehbar dargestellt? (Kapitel 3)

Keine Anmerkungen.

B3 Sind die verschiedenen Anlagekategorien des Schienengüterverkehrs nachvollzieh-bar dargestellt? (Kapitel 4)

Die Aufteilung der Anlagekategorien nach **Verladeanlagen** (Hauptfunktion: Güterumschlag) und **Güterbahnhöfen** (Hauptfunktion: Zugbildung/-abfertigung) erscheint uns grundsätzlich zweck-mässig. Auch die weitere Untergliederung der Verladeanlagen in Anschlussgleise, Umschlagan-lagen des kombinierten Verkehrs sowie Freiverlade erscheint sinnvoll. Dies gilt auch für die Unter-gliederung der Güterbahnhöfe in Annahme-, Formations- und Rangierbahnhöfe. Die verschiede-nen Anlagekategorien sind grundsätzlich auch nachvollziehbar dargestellt. Wir möchten darauf hinweisen, dass Kombinationen von verschiedenen Kategorien von Güterbahnhöfen möglich sind

wie zum Beispiel Annahme- und Formationsbahnhof.

2.3 Weitere Bemerkungen oder Ergänzungen zum Konzept

Die Grenzlage von Terminals und deren Auswirkungen sind wesentlich klarer aufzuzeigen. Das Terminal in Weil am Rhein ist im Bestand überwiegend auf schweizerische Verkehre ausgerichtet, wird aber im Konzept gar nicht erwähnt, obwohl es teilweise (die südliche Erschliessung) in der Schweiz liegt. Da die Abstimmung zwischen dem bestehenden in Weil am Rhein und dem geplanten neuen Gateway-Terminal in Basel wesentliche Voraussetzung für die Bewilligungsfähigkeit ist, muss das Konzept hierzu Aussagen treffen.

Die Umsetzung des Güterverkehrskonzepts, wie sie verkehrspolitisch gewünscht wird, wird unmittelbare Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes haben. Davon ist die Region Nordwestschweiz als Eingangstor zur Schweiz besonders betroffen. Ohne Infrastrukturmassnahmen wird es künftig kaum möglich sein, die prognostizierten Mengen effektiv auf der Schiene transportieren zu können. Je nach Ausgestaltung der Netznutzungspläne für die kommenden Fahrplanperioden, des Netznutzungskonzepts (NNK) zum STEP AS 2025 und sowie der Gesamtkonzepte zum AS 2030/35 werden insbesondere auch die Angebotsplanungen im Regionalen Personenverkehr (RPV) davon betroffen sein. Dies gilt insbesondere für Strecken mit ausgeprägtem Mischverkehr wie die juraquerenden Hauptachsen via Bözberg und Hauenstein, wo neben dem Personenfernverkehr der alpenquerende Transitgüterverkehr und der Binnengüterverkehr (geplantes Güter-Expressnetz) massgebend sind. Und wird in der Nordwestschweiz das Gateway Schiene für den Import-/Exportverkehr realisiert, ist die Leistungsfähigkeit der juraquerenden Strecken endgültig ausgereizt, wenn nicht gar überschritten. Ein neuer Juradurchstich ist in den derzeitigen Planungen zum STEP AS 2030/35 aber leider kein Thema.

Gerade wegen dieser Problematik erwarten wir im Güterverkehrskonzept auch genauere Erläuterungen zu den Auswirkungen sowohl auf die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur als auch auf den Personenverkehr, insbesondere den RPV. Bereits jetzt hat nicht mehr in allen Fällen der vertaktete Personenverkehr Priorität vor dem Güterverkehr. In einem künftigen NNK kann bei einer Neupriorisierung in der Trassenzuteilung der Güterverkehr Vorrang vor dem RPV haben. Es ist bisher aber völlig unklar, wie sich die längeren Fahrzeiten der Regional- und S-Bahn-Züge auf die Höhe der Abgeltungen auswirken werden und wie die daraus resultierenden Mehrkosten seitens der Besteller finanziert werden sollen.

Es ist unklar, ob und wie die Ergebnisse des BPUK-Projektes „überkantonale Logistikstandorte“ in das Konzept integriert werden.

Detailanmerkungen

Kapitel 1 und 2: Der Unterschied zwischen *behördenverbindlich* (Aussage Seite 6) und *explizit behördenverbindlich* (Aussage Seite 7) ist nicht verständlich.

Kapitel 2, Seite 7: Im zweiten Absatz ist das Wort „Massnahmen“ zu streichen.

Kapitel 4, Seite 16: Die Reihenfolge der Verladeanlagen überrascht. Wir schlagen vor, diese ähnlich wie bei den Bahnhöfen von lokal aufsteigend bis überregional anzuordnen (1. Anschlussgleis, 2. Freiverlad, 3. KV-Umschlagsanlage).

Kapitel 4, Seite 17: Die Tabelle 2 gibt einen guten Überblick über das Zusammenspiel der Instrumente und die Rolle der öffentlichen Hand auf den drei Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden. Die Instrumente der Verkehrs- und Raumplanung sind sehr unterschiedlich gegenüber den Instrumenten der Anlagenplanung und Finanzierung. Daher darf die Tabelle nur von oben nach unten gelesen werden. Zudem fehlt der Teil Verkehrsplanung (Konzepte von Bund, Kantonen und der Gemeinden). Dies sollte grafisch besser dargestellt werden. Daher schlagen wir vor, als 4. Spalte zusätzlich die Verkehrsplanung einzuführen: nationales kantonales und kommunales

Verkehrskonzept. Damit wird auch der Verkehrsplanung genügend Rechnung getragen.

Kapitel 4.2, Seite 29, Abbildung 2: Die Herleitung der Räume mit Kapazitätsengpässen oder Potenzial für Produktivitätsverbesserungen bei Bahnhöfen des Güterverkehrs ist unklar. Zudem fehlt eine Differenzierung nach Prioritäten.

Insgesamt enthält das Konzept an einigen Stellen zu viele Komparative, welche die Nachvollziehbarkeit erschweren. Dies ist insbesondere in den Verzeichnissen der Fall:

- *Bedeutende* KV-Umschlagsanlagen (S.37)
- *Schnelle* Terminal-Ein-Ausfahrt (S.38)
- *Grosse* Private Anlagen (S. 39)
- *Grössere* Annahmehäfen (S.60)

Um die Verzeichnisse auf Vollständigkeit zu überprüfen, müssten die entsprechenden Adjektive mittels Kennzahlen spezifiziert werden. (Ab wann ist eine Anlage bedeutend, schnell oder gross?)

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen Frau Bettina Rahuel, Projektleiterin, Planungsamt, bettina.rahuel@bs.ch, Tel. 061 267 67 70 gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Kopie an

BVD, GS, Julia Afheldt

BVD, MOB, Alain Groff

BVD, S&A-P, Martin Sandtner

Schweizerische Rheinhäfen, Hans-Peter Hadorn, Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel

WSU, GS, Brigitte Meyer