

Güterverkehr auf Schiene und Strasse

M 6.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Alpenschutzartikel der Schweizerischen Bundesverfassung verlangt, dass der Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf den Schienen durch die Schweiz geführt wird. Dies soll mit Hilfe von Trasseeverbilligungen, der LSVA und der NEAT erreicht werden.

Art. 84–85 BV
GVVG
AtraG

Im Sachplan Verkehr sieht der Bund als Transportmittel für den internationalen Transitgüterverkehr, den alpenquerenden Güterschwerverkehr und den Gütertransport über längere Strecken die Bahn und den kombinierten Verkehr vor. Die Strasse soll die Funktionen des Gütertransports auf kurze und mittlere Distanzen sowie der Anlieferung erfüllen.

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2006, Entwicklungsstrategien S 1.2 und S 1.5, S. 16

Um die Synergien zwischen den Verkehrsmitteln auszuschöpfen, koordiniert der Bund seine Planungen untereinander und mit denjenigen der Kantone. Er:

- legt seine Absichten in Bezug auf die Förderung des kombinierten Güterverkehrs konzeptionell dar,
- sucht in Korridoren und Knotenpunkten mit starken Interaktionen zwischen den Verkehrsträgern nach verkehrsträgerübergreifenden Lösungen,
- vermeidet den gleichzeitigen Ausbau von parallel verlaufenden Verkehrsträgern mit gleichen Funktionen und den Ausbau der Netze ohne ausgewiesene Nachfrage.

Mit dem bilateralen Landverkehrsabkommen Schweiz-EU von 1999 wurden einige Punkte im Güterverkehr geregelt. So wurde die 28-t-Limite im Strassengüterverkehr aufgehoben. Seither dürfen auch 40 Tonnen schwere Lastwagen durch die Schweiz fahren. Gleichzeitig (ab 2001) wurde die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf den Schweizer Strassen eingeführt.

Bilaterales Landverkehrsabkommen Schweiz-EU, 1999

Die Kantone sorgen, soweit dies möglich und verhältnismässig ist, durch Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen erschlossen werden.

Art. 5 Abs. 1 AnG

Bei intensivem Güterverkehr kann ein Bahnanschluss verlangt werden.

§ 32 Abs. 2 BauG

Der Kanton hat nur sehr beschränkte Möglichkeiten zur Steuerung und Beeinflussung des Güterverkehrs.

Verschiedene aargauische Kantons- und Gemeindestrassen sind Bestandteile des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. Der Kanton überprüft die Versorgungsrouten periodisch. Der Kanton hat ein hohes Interesse an der Versorgung, der Produktion und der Verteilung von hochwertigen Gütern im Aargau wie auch an deren Importen beziehungsweise Exporten. Für die Transporte von unteilbaren Lasten, das heisst für

seltene Transporte mit Übermassen und Übergewichten, ist die Bereitstellung von Versorgungsrouten unerlässlich. Diese Routen weisen teilweise noch Hindernisse auf (lichte Höhe, Breite, Gewichtsbeschränkungen).

Herausforderung

Der Schienen-Güterverkehr beansprucht in der Schweiz dasselbe Infrastrukturnetz wie der Personenfern- und der Regionalverkehr. Aufgrund der in allen drei Bereichen wachsenden Nachfrage sind die Schienenkapazitäten im Kanton Aargau auf einzelnen Streckenteilen vollständig ausgelastet. Die aargauischen Bahnstrecken der SBB werden sowohl durch den Nord-Süd- als auch den Ost-West-Güterverkehr und den Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal stark belastet. In Kombination mit dem nationalen Personenfernverkehr erreichen die Jurastrecken, die Strecken im Freiamt sowie Strecken im Dreieck Olten / Aarau–Brugg / Baden–Lenzburg die Kapazitätsgrenze. Es besteht die Gefahr, dass der Regionalzugsverkehr von den Schienen verdrängt wird.

Aufgrund der fehlenden Finanzmittel sind die Ausbauten auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken, so beispielsweise der dritte Juradurchstich (Wisenbergertunnel) zwischen Liestal und Olten, in Verzug. Seine Finanzierung ist auch im Rahmen der Ausbauplanungen Bahn 2030 noch nicht in Aussicht.

Art. 10–15 VLE

Beim Bahnlärm ist der Güterverkehr der Hauptverursacher. Die Lärmsanierung des Schweizer Rollmaterials wird durch den Bund mitfinanziert. Das Terminprogramm des BAV sieht eine Sanierung der Güterwagen bis Ende 2015 vor. Die Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Sanierung ausländischen Rollmaterials, das etwa 75 % der in den Transitgüterzügen eingestellten Wagen ausmacht, sind gering. Um eine deutlich spürbare Entlastung (im Bereich von 10 dB[A]) zu erreichen, müssten beinahe alle Fahrzeuge lärmsaniert sein. Die Lärmsanierung ausländischer Güterwagen ist auf dem Gesetzesweg jedoch nicht durchsetzbar. Als möglicher Weg bietet sich eine stärkere Differenzierung der Trasseepreise für "lautes" respektive "leises" Rollmaterial an. Damit wird ein finanzieller Anreiz zur Lärmsanierung geschaffen. Der Kanton Aargau fordert eine solche im Rahmen der Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung. Der Spielraum für zusätzliche kantonale Massnahmen, die über die vom Bund bereits umgesetzten oder geplanten Massnahmen hinausgehen, ist gering.

Auch auf dem Strassennetz im Aargau verkehrt während der Tageszeiten, in denen der Schwerverkehr zugelassen ist (05.00 bis 22.00 Uhr) ein hoher Anteil an Güterverkehr. Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wurde eine distanzabhängige Abgabe für den Schwerverkehr eingeführt. Diese führt unter anderem dazu, dass oft der kürzeste und nicht mehr der schnellste beziehungsweise der am besten geeignete Weg zum Zielort gewählt wird. Die Konsequenz ist, dass einige Ortschaften vom Schwerverkehr zusätzlich belastet werden. Die Auswertung der kantonalen Verkehrszählungen (Zeitreihen ab 2000) lässt allerdings keine Schwerverkehrszunahmen erkennen, die auf die LSVA zurückzuführen wären. Die Zulassung der 40-Töner und der damit einhergehende Produktivitätsgewinn (grössere Transportmenge pro Fahrzeug) kompensiert die Verkehrsentwicklung (grössere Transportmenge insgesamt) teilweise.

Die zunehmende Dichte des Güterverkehrs auf den Nationalstrassen führt zu gewissen Tageszeiten faktisch zu einer Lastwagenspur auf dem rechten Fahrstreifen. Dem zahlenmässig überwiegenden Personenverkehr steht dann kaum mehr als die Hälfte der Strassenkapazität zur Verfügung. Der Güterverkehr auf der Strasse trägt wesentlich zum Erreichen der Kapazitätsgrenzen bei, vor allem auf den Autobahnen, den Autobahn-

zubringern und den wichtigen Kantonsstrassen in Gebieten, wo transport- und logistikorientierte Nutzungen stark verbreitet sind.

Stand / Übersicht

Der einspurige NEAT-Basistunnel am Lötschberg wurde auf den Fahrplanwechsel 2007/2008 eröffnet. Es wird dabei eine (vorübergehende) Verlagerung des Güterverkehrs vom Gotthard in Richtung Berner Oberland / Wallis erwartet. Der zweispurige NEAT-Basistunnel am Gotthard wird voraussichtlich zwischen 2016 und 2020 eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt wird der Güterverkehr auf der Strasse noch stärker zugenommen haben.

Drei der vier grössten schweizerischen Terminals für den kombinierten Verkehr stehen im Kanton Aargau und werden auf privatrechtlicher Basis betrieben (Aarau, Birrfeld und Rothrist).

Der bisher beim Bahnhof Zürich gelegene Containerterminal, der dem Durchmesserbahnhof Löwenstrasse weichen muss, soll neu neben den bestehenden Rangierbahnhof Limmattal verlegt werden. Dieses Projekt ist unter dem Namen "Gateway Limmattal" in Planung. Der Bund hat diese geplante Anlage in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Der Kanton Zürich hat den Standort im kantonalen Richtplan festgesetzt. Das Vorhaben wird in der Richtplan-Gesamtkarte des Kantons Aargau als Ausgangslage auf Zürcher Boden dargestellt.

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2006, S. 29

Die Gebühren der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe werden periodisch angepasst, letztmals auf den 1. Januar 2009. Dies führt zu Effizienzsteigerungen im Strassengüterverkehr. Der daraus ableitbare Rückgang der Fahrleistung auf der Strasse wird aber durch das Wachstum kompensiert. Was beim alpenquerenden Verkehr statistisch belegt ist, trifft auch beim Schwerverkehr auf dem kantonalen Strassennetz zu. Der Schwerverkehr nimmt weiter überproportional zum Gesamtverkehr zu. Auf den Autobahnen werden Überholverbote für Lastwagen auf besonders leistungskritischen Abschnitten dafür sorgen, dass der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Auf stark belasteten Kantonsstrassen kann ein überdurchschnittlicher Schwerverkehrsanteil einen gezielten Ausbau früher als vorgesehen auslösen.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze zum Güterverkehr auf der Schiene

- A. Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene für den Verkehr über lange Distanzen. Der Regionalzugsverkehr darf durch den Güterverkehr nicht verdrängt und seine Entwicklung nicht behindert werden.
- B. Der Kanton erwirkt für die anliegende Bevölkerung beim Bund eine möglichst siedlungs- und umweltverträgliche Umsetzung der kantonalen Ziele.
- C. Die Gleiserschliessung grosser güterintensiver Nutzungen in der Nähe des Bahnnetzes ist durch geeignete Mittel zu unterstützen und planerisch frühzeitig sicherzustellen.

Planungsgrundsätze zu den NEAT-Zufahrtsstrecken

- D. (...*)
- E. (...*)

*Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

Planungsgrundsätze zum Güterverkehr auf der Strasse

- F. Um unnötige Siedlungsdurchfahrten zu verhindern, setzt sich der Kanton beim Bund für eine differenzierte Ausgestaltung der LSV ein.
- G. Der Bund sichert die Funktionsfähigkeit von kritischen Autobahnabschnitten durch temporäre, dynamisch gesteuerte Überholverbote für Lastwagen.
- H. Der Kanton gewährleistet die Offenhaltung von Versorgungsrouten für die Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten, beseitigt Hindernisse im Rahmen der ordentlichen Infrastrukturentwicklung und überprüft das Routennetz periodisch unter Miteinbezug der Nachbarkantone und des Landes Baden-Württemberg.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Kombiniertes Verkehr: Festsetzung

- 1.1 Der Kanton Aargau setzt sich beim Kanton Zürich und der Betreiberin dafür ein, dass der Gateway-Terminal im Limmattal:
 - umweltschonend gebaut und betrieben wird,
 - leise Shuttlefahrzeuge eingesetzt werden und
 - mit den vorhandenen Kapazitäten auf Strasse und Schiene abgestimmt ist.

- 1.2 (...*)

*Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

Richtplan-Teilkarte M 6.1

2. Güterverkehr: Festsetzung

2.1 Die bestehenden Anlagen des kombinierten Verkehrs Aarau, Birrfeld, Rothrist und Mellikon/Rekingen sind festgesetzt. Die Optionen angemessener Erweiterungen oder weiterer Anlagen sind offenzuhalten.

Richtplan-Gesamtkarte

2.2 An der Weiterbearbeitung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

| Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat |
|----------------------|---|------------|--------------------|
| Brunegg– Mägenwil | Ausbau der Verbindungslinie Brunegg– Mägenwil ¹ | 3 | H5 |

¹ Nebst Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben steht die Festsetzung unter dem Vorbehalt, dass folgende Bedingung eingehalten wird:

- Der Ausbau der Verbindungslinie Brunegg–Mägenwil erfolgt mit einem wirksamen Schutz vor Lärm und Erschütterungen entlang der Zulaufstrecke Brugg–Mellingen sowie an der Eisenbahnbrücke Mellingen.

3. Güterverkehr: Zwischenergebnis

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

| Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat |
|--------------------|-----------------|------------|--------------------|
| | keine | | |

4. Beschlussthema Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Teilkarte M 6.1

| Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat |
|--------------------|-----------------------------------|------------|--------------------|
| | Lindenbergtunnel und 6-Spursystem | 6 | |
| | Ost-West | | |

Richtplan-Teilkarte M 6.1 NEAT-Zufahrtsstrecken

(...*)

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017