

Güterverkehr

M 6.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund engagiert sich für einen leistungsfähigen, umweltfreundlichen, energieeffizienten, sicheren und attraktiven Güterverkehr. Um wirtschaftliche Alternativen im Güterverkehr auf der Schiene zu ermöglichen, soll die Infrastruktur gezielt ausgebaut werden. Dabei verfolgt der Bund beim Schienengüterverkehr eine integrale Planung, bei der die Bedürfnisse aller Verkehrsarten aufeinander abgestimmt werden.

Sachplan Verkehr

Die Verlagerungspolitik des Bundes sieht basierend auf dem Alpenschutzartikel die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene vor.

Art. 84 und 85 BV
GVVG

Das Gütertransportgesetz gibt die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken von Strasse und Schiene vor. Im Gegensatz zum alpenquerenden Güterverkehr ist für den Binnen-, Import- und Export-Schienengüterverkehr in der Fläche kein Verlagerungsziel festgeschrieben. Mit den Planungsinstrumenten Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP) sollen für den Schienengüterverkehr langfristig qualitativ hochwertige Trassees gesichert werden.

GüTG

Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene beinhaltet die Anforderungen an die Anlagelandschaft der Güterverkehrsanlagen.

Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

Der Bund zeigt anhand des prognostizierten Wachstums im kombinierten Verkehr den langfristigen Bedarf an Umschlagkapazitäten auf und skizziert in einem Zielbild die künftige Terminallandschaft.

Bei den Freiverladen sorgt der Bund für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der Interessen der verladenden Wirtschaft, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, des Bundes, der Kantone und der Gemeinden. Der Kanton kann regionale Güterverkehrskonzepte oder Zielbilder der Anlagelandschaften erstellen, die der Bund bei der Weiterentwicklung einbezieht.

Kantone und Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbezone soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden.

Art. 12 GüTG

Bei intensivem Güterverkehr kann ein Bahnanschluss verlangt werden.

§ 32 Abs. 2 BauG

mobilitätAARGAU 2016

Der Strassengüterverkehr soll auf die National- und Hauptverkehrsstrassen gelenkt werden. Auf stark belasteten Autobahnen, Zubringern und Kantonsstrassenverbindungen zu Gebieten mit Vorrangnutzung durch die Logistik soll die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Logistikaktivitäten sollen an den dafür geeigneten Standorten möglichst gebündelt werden. Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung sollen mit den Nachbarkantonen abgestimmt werden.

Im Einklang mit dem Gütertransportgesetz sollen die Anlagen des kombinierten Verkehrs (Terminals) die Vorteile von Schienen- und Strassenverkehr verknüpfen. Mit Anschlussgleisen und dem Freiverladenetz wird der Zugang zum Bahngütertransport gewährleistet.

ATRV

Verschiedene aargauische Kantons- und Gemeindestrassen sind Bestandteile des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte.¹ Der Kanton überprüft die Versorgungsrouten periodisch.

SIS

Ausgangslage Güterverkehr: Festlegungen Sachplan Verkehr

Die Festlegungen des Bundes im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), werden im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Änderungen und Anpassungen im SIS werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt.

Vorhaben	Objektblatt SIS
Mögliche Materialbewirtschaftung: Steinbrüche Oberegg und evtl. Jakobsberg	OB 8.2 Limmattal–Rapperswil

Ausgangslage Güterverkehr: Festlegungen Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

Die Festlegungen des Bundes im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene (inkl. Anlagenverzeichnisse im Anhang) gelten als Ausgangslage im Richtplan. Änderungen und Anpassungen im Konzept oder im Anhang werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt.

Freiverladeanlagen

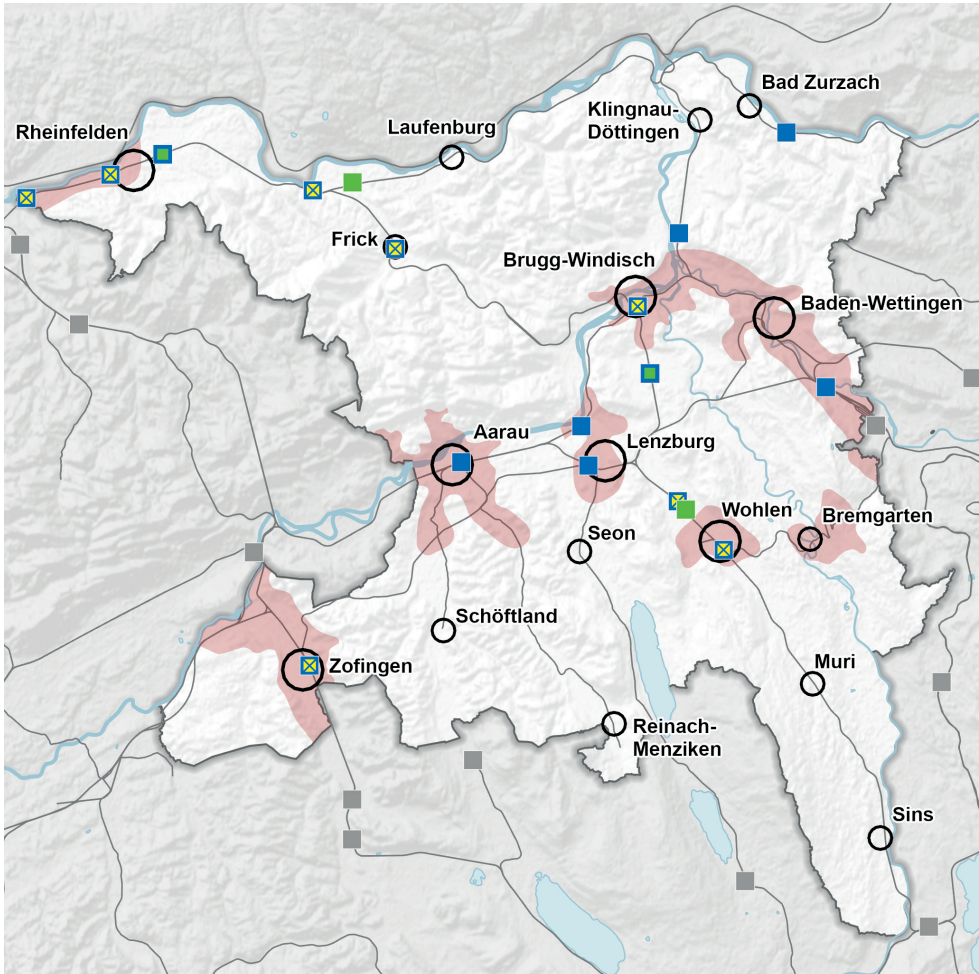
Der Bund, die Kantone und die Gemeinden beachten die bestehenden Freiverlade gemäss Anhang zum Konzept für den Gütertransport auf der Schiene (Verzeichnis 1) in ihrer Raumplanung.

Bahnhöfe des Güterverkehrs

Der Bund, die Kantone und die Gemeinden beachten die bestehenden Bahnhöfe des Güterverkehrs (Annahme-, Formations- und Rangierbahnhöfe) gemäss Anhang zum Konzept für den Gütertransport auf der Schiene (Verzeichnisse 2 bis 5) in ihrer Raumplanung.

¹ Das Netz der Ausnahmetransportrouten ist als Online-Karte im Geoportale des Kantons Aargau verfügbar.

Freiverladeanlagen



Freiverladeanlagen

- / Bestehende Anlage innerhalb / ausserhalb Kanton Aargau
- Ausbau geplant
- Neubau geplant
- Aufhebung möglich, falls Ersatzstandort vorhanden
- Schienennetz
- / Kernstadt / Ländliches Zentrum
- Urbaner Entwicklungsraum

Herausforderung

Die Schweiz hat eines der meistbefahrenen Eisenbahnnetze der Welt. Der Güterverkehr beansprucht dasselbe Infrastrukturnetz wie der Personenfern- und der Regionalverkehr. Sowohl auf der Ost-West- als auch auf der Nord-Süd-Achse überlagern sich die Verkehrsarten und führen zu Kapazitätsengpässen auf mehreren aargauischen Bahnstrecken. Die wachsende Nachfrage beim Güter- und Personenverkehr verschärft die Trassekonkurrenz.

Der Güterverkehr auf der Strasse trägt wesentlich zum Erreichen der Kapazitätsgrenzen bei, v.a. auf den Autobahnen, den Autobahnzubringern und den wichtigen Kantonsstrassen in Gebieten, wo transport- und logistikorientierte Nutzungen stark verbreitet sind. Weiter sind die Abfertigungsanlagen für den Strassengüterverkehr bei den Grenzübergängen überlastet.

Private Initianten haben die Vision «Cargo sous terrain» lanciert. Das unterirdische Gütertransportsystem soll in einem ersten Schritt das Logistikcluster Härkingen mit dem Metropolitanraum Zürich verbinden. Die erste Etappe soll in weiteren Schritten dereinst bis Genf und St. Gallen sowie Basel und Luzern erweitert werden. Im Kanton Aargau sind drei Hubstandorte (Zugangspunkte) in Suhr/Buchs, Hunzenschwil/Schafisheim und Spreitenbach vorgesehen.

Beim kombinierten Verkehr besteht gemäss dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene Handlungsbedarf bei der Terminallandschaft. Das Konzept sieht einen Grossterminal mit Gateway-Funktion im Raum Basel vor. Die Regionalterminals stellen die Erschliessung in der Fläche bzw. der Region sicher. Hier besteht Handlungsbedarf mit Umschlagkapazitäten im Grossraum Zürich.

Der zunehmende Umnutzungsdruck auf die Bahnhofsareale und der Ausbau der immer stärker belasteten öV-Drehscheiben setzen die historisch bei Bahnhöfen angesiedelten Freiverladeanlagen unter Druck.

Eine ähnliche Situation besteht bei den Logistikbetrieben an urbanen Lagen mit dem sogenannten «logistics sprawl». Die steigenden Bodenpreise in den urbanen Räumen erhöhen den Druck auf die Umnutzung der Areale zugunsten von Nutzungen mit höherer Wertschöpfung. Die Logistikanbieter weichen deshalb auf verkehrlich gut erschlossene Standorte ausserhalb der Grossagglomerationen aus. Im Fokus stehen neue Standorte entlang der A1 im Mittelland.

Eine weitere Herausforderung sind die Massentransporte grosser Infrastrukturvorhaben, v.a. bei Tunnelprojekten, bei denen grosse Mengen an Tunnelausbruch und Baustoffen transportiert werden müssen. Diese Massentransporte sollen soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit der Bahn abgewickelt werden.

Stand / Übersicht

Mit der Inbetriebnahme der NEAT-Basistunnels am Lötschberg und am Gotthard beginnt die Verlagerungspolitik zu greifen.

Mit dem Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur werden für den Güterverkehr auf verschiedenen Strecken im Mittelland wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der Kapazität und der Qualität der Gütertrassen umgesetzt, wie kürzere Fahrzeiten oder Expresstrassen. Die Trasseekonzurrenz von Güter- und Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten wird zum Nutzen beider Verkehrsarten entschärft.

Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene zeigt auf, wie die Anlagenlandschaft des Schienengüterverkehrs weiterentwickelt wird, und enthält Festlegungen, die auch für den Kanton und die Gemeinden behördenverbindlich sind. Relevant für den Kanton Aargau sind die Festlegungen zum Bedarf an Umschlagkapazitäten bei den KV-Terminals, der Entwicklung der Freiverladelandschaft und weiteren Anlagen des Güterverkehrs wie z.B. die Bestandessicherung des Rangierbahnhofs Limmattal. Aufgrund der Probleme bei verschiedenen Freiverladestandorten haben die SBB und der Kanton ein Zielbild für die Regionalisierung des Freiverladenetzes skizziert (vgl. Übersichtskarte Freiverladeanlagen).

Für die Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung liegt eine Gesamtsicht vor, die kantonsübergreifend abgestimmt und in adäquater Form im Richtplan gesichert werden soll.

Auf Bundesebene ist seit dem 1. August 2022 das Gesetz über den unterirdischen Gütertransport in Kraft. Im Sachplan bezeichnet der Bund geeignete Räume für die Anlagen des unterirdischen Gütertransports. Die Kantone legen im Richtplan innerhalb dieser Räume die Linienführung und die Standorte der Anlagen fest.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze zum Güterverkehr auf der Schiene

- A. Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr.
- B. Der Kanton unterstützt den Bund bei der Weiterentwicklung der Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) und der Schaffung der notwendigen Umschlagkapazitäten für den künftigen Bedarf.
- C. Der Kanton sichert den Zugang zur Bahn für die Wirtschaft mit einem zweckmässigen Freiverladenetz. Die Aufhebung eines Freiverlads ist nur möglich, wenn ein Regionaler Freiverlad im entsprechenden Wirtschaftsraum besteht oder dessen Realisierung gesichert ist.
- D. Der Kanton und die Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbezone soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden.
- E. Die Massentransporte bei grossen Infrastrukturvorhaben sind mit der Bahn abzuwickeln.

Planungsgrundsätze zum Güterverkehr auf der Strasse

- F. Der Strassengüterverkehr ist auf die Nationalstrassen und das übergeordnete Kantonsstrassennetz zu lenken.
- G. 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 benachbarten Auslands.
- H. Verkehrsintensive Logistikaktivitäten sind in Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN) anzusiedeln (Vorrangnutzung gemäss Richtplankapitel S 1.3).
- I. Der Kanton unterstützt den Bund bei bestehenden und neu geplanten Abfertigungsanlagen entlang des Rheins, um die Leistungsfähigkeit in der Zollabwicklung für den Schwerverkehr zu optimieren.

Planungsgrundsätze zu unterirdischen Gütertransportsystemen

- J. Bei der Festlegung der Planungskorridore von unterirdischen Gütertransportanlagen setzt sich der Kanton beim Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens und bei der Festlegung der Linienführung im Rahmen des Richtplanverfahrens für eine angemessene Anbindung der vorrangigen Logistikstandorte, insbesondere der geeigneten Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN) ein.
- K. Die Hub-Standorte werden gestützt auf eine detaillierte Evaluation der Infrastrukturbetreiberin der unterirdischen Gütertransportanlagen festgelegt. Diese sind in den zugewiesenen Planungssperimetern innerhalb der Industrie- und Gewerbezone festzulegen. Die Hub-Standorte der unterirdischen Gütertransportsysteme sind auf das übergeordnete Kantonsstrassennetz abgestimmt und mit den kommunalen Gesamtplänen Verkehr koordiniert.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Güterverkehr: Festsetzung

- 1.1 Der Kanton Aargau setzt sich beim Kanton Zürich und dem Betreiber dafür ein, dass der Regionalterminal Dietikon (kombinierter Verkehr):
- nachhaltig gebaut und betrieben wird;
 - mit den vorhandenen Kapazitäten auf Strasse und Schiene abgestimmt ist.

- 1.2 An den bestehenden Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Terminal, Freiverladeanlagen) oder deren Weiterentwicklung besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind festgesetzt oder es sind Optionen für angemessene Erweiterungen offenzuhalten:

Gemeinde	Vorhaben	Nr. Planquadrat
Aarau	Weiterentwicklung KV-Terminal Aarau	225 F6
Lupfig, Birr	Weiterentwicklung KV-Terminal Birrfeld	226 H5
Rothrist	Weiterentwicklung KV-Terminal Rothrist	227 C8
Mellikon, Rekingen / Zurzach	Weiterentwicklung KV-Terminal Mellikon/Rekingen	228 J2

Richtplan-Gesamtkarte

- 1.3 Weitere nicht bezeichnete Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) sind bei ausgewiesenem Bedarf und einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr möglich. Deren Standorte sind in enger Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, regionalen Planungsverbänden, Standortgemeinden und privaten Betreibern zu bezeichnen sowie auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse und die Siedlungsentwicklung abzustimmen.

2. Güterverkehr: Zwischenergebnis

- 2.1 An der Freihaltung der Anlagen des kombinierten Verkehrs besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind als Zwischenergebnis aufgenommen:

Gemeinde	Vorhaben	Nr. Planquadrat
	keine	

Richtplan-Gesamtkarte

3. Güterverkehr: Vororientierung

- 3.1 Die nachstehenden Projektideen sind für allfällige spätere Ergänzungen der Anlagen des kombinierten Verkehrs als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde	Vorhaben	Nr. Planquadrat
Spreitenbach,	Zusätzliches Annahmegleis Regionalterminal	229 K5
<i>Dietikon (ZH)</i>	Dietikon (Kantonsgebiet Aargau und Zürich)	

Richtplan-Gesamtkarte

