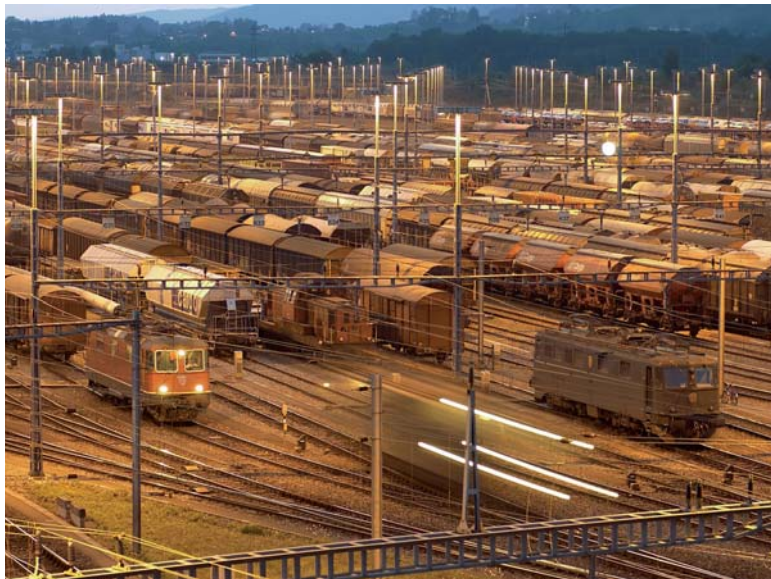


# Die Zukunft des Schienengüterverkehrs

Positionen des VöV zum Alpen transit  
und zur Flächenbedien ung

Januar 2012



---

# Inhalt

Editorial	3
VöV-Forderungen auf einen Blick	4
I. VöV-Grundsätze zum alpenquerenden Schienengüterverkehr	6
Politisches Umfeld	6
Ausgangslage im Alpen transitverkehr	7
VöV-Grundsätze zur Zukunft des Alpen transitverkehrs	12
II. VöV-Grundsätze zum Schienengüterverkehr in der Fläche	14
Politisches Umfeld	14
Ausgangslage im Güterverkehrsmarkt	15
VöV-Grundsätze zur Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche	21

Der Schienengüterverkehr hat für Aussenstehende drei eher problematische Merkmale. Erstens entzieht er sich dem Erfahrungshorizont des normalen Verkehrsteilnehmers. Auch desjenigen, der sonst sehr gut über öffentlichen Verkehr Bescheid weiss. Zweitens unterliegt er, untypisch für den öffentlichen Verkehr der Schweiz, seit zehn Jahren einem pickelhaften Wettbewerb. Es muss immer wieder dafür gekämpft werden, dass die Bahn-Konkurrenten echt zusammenarbeiten. Und drittens nimmt man den Schienengüterverkehr oft eher als Störer auf dem Netz wahr. Denn er lärmt manchmal – wenn auch abnehmend – unangenehm durch Wohnquartiere, und er begrenzt die Kapazitäten für den Personenverkehr auf einem äusserst dicht genutzten Schienensystem.

Trotz dieses Images des Schienengüterverkehrs gibt es die Hoffnung fast aller, der Güterverkehr möge auch inländisch zunehmend auf die Schiene verlagert werden. Und zwar aus Nachhaltigkeitsgründen, aber auch um die Strassen für den Individualverkehr vor Stau zu schützen. Auch die Umsetzung der in der Verfassung verankerten Verlagerung beim Alpentransit wünschen sich alle eher früher als später.

Was also antworten die Schienengüterverkehrsunternehmen, von der SBB über die BLS zu Crossrail, Rhätischer Bahn und den Basler Hafengebäuden, der Politik, die Lösungswege sucht? Wie kann die unglaublich schwierige Verlagerung im Alpentransit realisiert werden in einem Umfeld, in dem Deutschland jetzt die Gigaliner bis an die Schweizer Grenze loslässt? Und wie soll noch mehr Güterverkehr im Inland auf die Schiene verlagert werden, da doch die einzeln verschobenen und rangierten Güterwagen im Wagenladungsverkehr bei SBB Cargo immer noch für rote Zahlen sorgen? In einem heiklen, aber schliesslich voll gelungenen Prozess haben sich die konkurrierenden Bahnunternehmen und der VöV zusammengesetzt, um eine Perspektive aufzuzeigen.

Ich bin überzeugt, dass der energieeffiziente Schienengüterverkehr eine Zukunft hat. Deshalb bin ich froh, dass es uns gelungen ist, klare Forderungen für den Schienengüterverkehr herauszuarbeiten, und dies sowohl für den Transitverkehr wie für den Güterverkehr in der Fläche.

Ueli Stückelberger  
Direktor VöV

---

# VöV-Forderungen auf einen Blick

## Zum Alpentransit:

- Die Bahnen sind bereit, ihre Cargo-Produktivität nochmals zu steigern. Und sie werden bei Eröffnung des Gotthard-Basistunnels technisch in der Lage sein, die rund 550 000 Sendungen, die dann noch verlagert werden müssen, zu übernehmen. Aber die Politik muss für die Gotthard-Zulaufstrecken die erforderliche Viermeter-Eckhöhe finanzieren. Und sie muss pünktlichen Güterzügen auf der Transitstrecke die gleiche Priorität wie Personenzügen gewähren.
- Nur wenn die bewährten Lenkungsinstrumente – Nacht- und Sonntagsfahrverbot, LSVA und Längenbegrenzung der LKW – weiterhin greifen, ist die Verlagerung realistisch. Europa wird die Schweizer Verlagerungspolitik langfristig wohl übernehmen. Kurzfristig aber hält sie die Schweizer Anliegen für lästig und bockt bei der Alpentransit-Börse, um die die Schweiz unbeirrt ob der EU-Verkehrs-Widersprüche feilschen muss.



© BLS

---

Zur Verlagerung in der Fläche:

- Der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) der SBB ist als gut funktionierendes System zu erhalten. Er muss aber noch effizienter, gebündelter und innovativer ablaufen. Unter kommerziellen Bedingungen ist das weitaus dichteste Netz an Bedienpunkten in Europa leider kaum haltbar. Soll eine Ausdünnung vermieden werden, muss der Bund EWLV-Verkehr bestellen und finanziell abgelden. Diese Lösung steht aber nicht im Vordergrund, sondern ist bloss ein Rückfallszenario.
- Es ist alles zu unternehmen, dass durch eine allfällige Konzentrierung des EWLV-Systems der Schiene kein Verkehr verloren geht, sondern im Gegenteil neuer gewonnen wird. Alternativen sind zum Beispiel kostengünstige Lösungen im kombinierten Verkehr. Dabei muss es gelingen, den heute zu teuren doppelten Umlad Strasse-Schiene und Schiene-Strasse markant zu verbilligen. Der Bund ist hier mit Impuls-Finanzierungen gefordert und muss wie beim Alpentransit garantieren, dass sich die Rahmenbedingungen, LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Längebegrenzung der LKW auf 18 Meter, nicht zu Lasten der Schiene verschlechtern.



© SBB

---

# I. VöV-Grundsätze zum alpenquerenden Schienengüterverkehr

## Politisches Umfeld

In der Güterverkehrspolitik sind im Herbst 2011 wichtige Weichen gestellt worden:

- Ende 2011 ist der Verlagerungsbericht (alpenquerender Verkehr) veröffentlicht worden, in dem der Bundesrat dem Parlament über den Stand und die weiteren Massnahmen zur Erreichung des Verlagerungsziels berichtet.
- In diesem Jahr wird die Botschaft des Bundes zum sogenannten Viermeter-Korridor erwartet. Der Bund wird dabei aufzeigen, mit welchen Massnahmen und bis wann er gewillt ist, im Zulauf zu den Basistunneln ein Lichtraumprofil zu garantieren, das auch am Gotthard den ungehinderten Transport von Sattelaufliegern ermöglicht.
- Infrastruktureitig ist sicherzustellen, dass die Anliegen des Güterverkehrs in den Ausbausritten der FABI-Botschaft sowie bei der im BAV ebenfalls sich in Vorbereitung befindlichen Botschaft zum «Viermeter-Korridor» so berücksichtigt sind, dass eine langfristig wettbewerbsfähige Entwicklung des Bahngüterverkehrs möglich bleibt.

Dies bedingt, dass sich der VöV bzw. dessen Unternehmen, die Güterverkehr betreiben, namentlich zum Verlagerungsbericht und zur FABI-Botschaft positionieren und sich in diesem Sinn in die politische Debatte einbringen.

---

## Ausgangslage im Alpen transitverkehr

### 1. Hoher Marktanteil der Schiene im Alpen transitverkehr

Im alpenquerenden Güterverkehr verfügt die Schiene in der Schweiz nach wie vor über einen europäisch gesehen sehr hohen Marktanteil von rund 60 Prozent. An den österreichischen Alpenübergängen erreicht die Schiene einen Anteil von 30, in Frankreich sogar nur 10 Prozent.

Der Transport ist auf zwei Achsen, Gotthard und Lötschberg-Simplon, verteilt, womit auch die Zulaufstrecken relativ gleichmässig belastet sind. Die Gründe für den für die Bahn günstigen Modal-Split liegen in einem vergleichsweise bahnfrendlichen Regulativ mit leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Nachtfahrverbot und Investitionsförderung für KV-Terminals. Darüber hinaus wird der alpenquerende Kombiverkehr mit erheblichen Betriebsabgeltungen unterstützt, deren Zahlungsrahmen jedoch 2018 ausläuft.

Die Prognosen des Bundes sehen beim Schienengüterverkehr zwischen 2010 und 2030 einen Zuwachs von 85 und bei der Strasse um 35 Prozent vor (Basisszenario).

### 2. Der Wettbewerb auf der Schiene zeigt Wirkung

Die rasche und konsequente Marktöffnung in der Schweiz im Schienengüterverkehr zeigt ihre Wirkung. Sie hat in den letzten zehn Jahren zu deutlichen Effizienzgewinnen und zu ausgewiesenem Qualitätszuwachs im alpenquerenden Schienengüterverkehr geführt. Zwischen 2005 und 2009 konnte SBB Cargo die Produktivität um durchschnittlich rund acht Prozent pro Jahr steigern und die Pünktlichkeit stieg im gleichen Zeitraum um zehn Prozentpunkte. Allerdings zeitigte die Marktöffnung, die rasch und nicht in allen Teilen optimal erfolgte, auch negative Effekte. Dabei erlitten systemrelevante EVU teilweise erhebliche Verluste, und viele Margen sanken.

Die Nord-Süd-Achse durch die Schweiz gilt heute in Europa als Vorzeigachse für den intramodalen Wettbewerb auf der Schiene. SBB Cargo hat gegenüber 1999 im alpenquerenden Verkehr über 50 Prozent an Marktanteil verloren. In der ersten Hälfte 2011 hält SBB Cargo einen Marktanteil von 44 Prozent, an zweiter Stelle rangiert heute die BLS Cargo mit einem

---

Marktanteil von 42 Prozent, gefolgt von der Crossrail mit zehn Prozent. Die restlichen drei bis vier Prozent teilen sich TXLogistik und Rail4Chem.

Die Wirtschafts- sowie die Eurokrise brachten die Schienengüterverkehrsbranche unter massiven Kostendruck. Die EVU stehen einerseits in einem intensiven intramodalen Wettbewerb, welche die gewünschte Liberalisierung mit sich brachte, wodurch auch die Preise für die Traktionsleistungen gesunken sind. Andererseits gibt es weiterhin Monopole beziehungsweise Oligopole bei den Lieferanten, wie zum Beispiel Infrastrukturlieferanten oder Lokhersteller.

### 3. Anspruchsvolle Produktionsbedingungen auf internationaler Achse

Die Produktionsbedingungen werden im hochbelasteten Eisenbahnnetz der Schweiz kontinuierlich schwieriger. Angesichts knapper Trassenkapazitäten und der geltenden Prioritätenordnung auf dem Eisenbahnnetz werden Güterverkehrstrassen zunehmend durch unfreiwillige Halte und Wartezeiten, um dem Personenverkehr Vorrang zu gewähren, beeinträchtigt. Das verhindert oder erschwert nicht nur neue Angebote, sondern beeinträchtigt auch die Qualität und die Produktivität im internationalen Schienengüterverkehr.

Gleichzeitig behindern die nicht einheitlichen Zugparameter entlang der gesamten Achse weitere Produktivitätssteigerungen ebenso wie die fehlende Interoperabilität. Dazu gehören unter anderem unrealisierte einheitliche Limiten hinsichtlich der Zuggewichte und Zuglängen, die unterschiedliche Handhabung von Sicherheitsbescheinigungen, technische Differenzen auf den Infrastrukturen (zum Beispiel das Nichteinhalten von Vorgaben betreffend ECTS im benachbarten Ausland) oder administrative Hürden wie in der Zollabfertigung.

### 4. Laufende unternehmerische Anpassungen und Zukunftspotentiale

Die Schlüsselakteure im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz steigern kontinuierlich ihre Produktivität und Effizienz, entwickeln ihre Dienstleistungen nachfrageorientiert und auch in Zusammenarbeit mit komplementären Anbietern weiter, gestalten und nutzen Innovationen.



- 
- **SBB Cargo AG:** Im Rahmen der internationalen Strategie hat SBB Cargo als erstes Eisenbahnverkehrsunternehmen eine durchgehende Produktion aus einer Hand von Deutschland durch die Schweiz bis Norditalien aufgebaut. Mit Beginn des Jahres hat SBB Cargo das internationale Geschäft in einer eigenen Tochtergesellschaft, der SBB Cargo International, ausgelagert. Die neue Gesellschaft fokussiert sich im alpenquerenden Verkehr neu als Traktionär auf Kombi- und Ganzzugsverkehre. Das Angebot reicht von den Nordseehäfen und dem Ruhrgebiet bis nach Nord-Italien und umfasst auch Import- und Exportverkehre.
  - **BLS Cargo AG:** Seit 2001 verfolgt BLS Cargo konsequent ihre Strategie, im alpenquerenden Verkehr kundenorientierte und flexible Lösungen anzubieten. Unterstützt wird dies durch ein internationales Aktionariat mit Beteiligung der DB Schenker und Ambrogio sowie einer engen Partnerschaft mit DB Schenker und weiteren Partnern zur Realisierung von durchgehenden Angeboten. Die Re 486 mit den dafür ausgebildeten Lokführern garantieren einen einfachen, grenzüberschreitenden Einsatz nach Deutschland und Italien. Weiter werden die Fixkosten durch ein schlankes und flexibles Geschäftsmodell bewusst tief gehalten.
  - **Crossrail AG:** Als eine der grössten Cargo-Privatbahnen in Europa bietet die Schweizer Crossrail ihren Kunden den Vorteil, Verkehrsleistungen von Belgien bis Italien aus einer Hand zu realisieren. Mit Netzzugangsbewilligungen in sechs Ländern, einer kleinen Verwaltung sowie einer starken Kundenorientierung sind effiziente und innovative Traktionslösungen im internationalen Güterverkehr möglich. Mit stetigem Wachstum – auch im Krisenjahr 2009 – leistet Crossrail einen wesentlichen Beitrag an die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene.

## 5. Herausforderungen im Alpen transitverkehr

Auf internationaler Ebene sind im Zusammenhang mit der Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen zwei verschiedene Tendenzen festzustellen. **Unterstützend** zu den Bemühungen der Schweiz fällt Folgendes ins Gewicht:

- Die EU definiert Schienengüterverkehrskorridore, auf denen sie dem Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr eine verstärkte Rolle

---

geben will. Ausserdem sollen diese Korridore raschmöglichst mit kompatibler Leittechnik ausgerüstet und infrastrukturmässig leistungsfähig sein.

- Die LKW-Maut, meist als sanftere Variante der Schweizer LSVA, setzt sich in immer mehr Ländern durch und erleichtert die Verlagerung.
- Das Weissbuch 2011 der EU sieht analog der Schweiz eine Verlagerung vor, was aber entsprechende Massnahmen bedingt, welche noch nicht beschlossen sind. Der alpenquerende Verkehr steht vor einer Reihe von Herausforderungen.

**Negativ** ins Gewicht fallen die folgenden Entwicklungen, denen auch die Schweiz samt ihren Schienengüterverkehrs-EVU unterworfen ist:

- Die Anschlüsse im Süden und im Norden zu den Schweizer Alptransitstrecken sind in der erfordernten Kapazität für das Ende des Jahrzehnts, wenn der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird, noch nicht gesichert. Dabei sind im Südanchluss der Schweiz auch kostengünstige Varianten des Infrastrukturausbaues möglich, etwa mit punktuellen Massnahmen auf der Luino-Linie.
- Die massive Reduktion von EWLK-Bedienpunkten auf dem italienischen Netz von 700 Bedienpunkten auf 24 Verladestationen und die erhebliche Reduktion auf dem französischen Netz dürften im europäischen Rahmen zu einer Rückverlagerung von Güterverkehr auf die Strasse führen. Die europäische EWLK-Allianz X-Rail unter anderem mit DB und SBB Cargo wird diese Lücke nicht vollständig füllen können.
- Die Vorteile der Beschleunigung durch Basistunnel kommen tendenziell einseitig dem Personenverkehr zugute. Es ist zu diskutieren, ob der Anschluss in Mailand innerhalb der Dreistunden-Limite ab Zürich auch dann angestrebt werden soll, wenn er massiv Güterverkehrskapazitäten kostet.

In der Diskussion um eine zweite Strassenröhre am Gotthard wird mit dem Feuer gespielt. Dabei sind auch in diesem Punkt die Bahnen in der Lage, einen leistungsfähigen Ersatztransport bei der Reparatur der Strassenröhre zu leisten. Ausserdem würden neue Strassenkapazitäten am Gotthard in erster Linie die Probleme in den an der Transitachse liegenden Agglomerationsräumen vergrössern, vor allem in Basel und im aargauischen Mittelland.

- 
- Verschiedene Länder drängen auf die Einführung überlanger Lastenzüge (Gigaliner), welche bei ihrer Einführung durch die sprunghaft steigende Produktivität des langläufigen Strassenverkehrs eine Rück-Verlagerung zur Folge hätten. Massgebend wird die Situation in Europas Transitland Nummer eins, Deutschland, sein. Dort ist die Situation pro oder contra Gigaliner momentan unentschieden.

Ausserdem finden einige problematische Entwicklungen statt, welche die Rolle und die Erträge der Güterverkehrs-EVU schwächen:

- Die Attraktivität der Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Strasse und die Wettbewerbsfähigkeit der Strassengüterverkehrsunternehmen ist nach wie vor so gross, dass die Bahn nur langsam Marktanteile zurück gewinnt.
- Die europäische Liberalisierung hat – trotz gegenteiliger Zielsetzung – dazu geführt, dass die ehemaligen Staatsbahnen Marktanteile verloren haben. Für alle Güterverkehrs-EVU sind entsprechend die Margen im harten Wettbewerb um Ganzzüge gesunken. Die Ertragslage aller grossen Güterverkehrs-EVU ist aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen prekär. Rentabel sind noch in erster Linie Nischenverkehre.
- Statt zu sinken, steigen auch für den Schienengüterverkehr die Transportpreise und verteuern ihn. Zumindest in der Schweiz verschieben sich damit die Rahmenbedingungen wieder zugunsten der Strasse.
- Die Produktion von Transitgüterverkehr durch Schweizer EVU bleibt zumindest mittelfristig durch die Wechselkursparität problematisch, solange Erträge in Euro und (viele) Kosten in Schweizer Franken anfallen. Massiv sich verändernde Wechselkursverhältnisse erschweren ausserdem die nachhaltige Planung und Geschäftsentwicklung
- Die Betriebsabteilungen im Alpentransit werden den Operateuren, nicht den EVU ausbezahlt. Allfälliger Spielraum entsteht damit nicht für die Güterbahnen, deren Refinanzierung massiv gefährdet ist.
- Die Energiepreise werden aller Wahrscheinlichkeit nach steigen. Wegen der bereits sehr hohen Wirkungsgrade in der Traktion der Güterzüge können die steigenden Strompreise kaum durch Effizienzsteigerungen beim Antrieb aufgefangen werden.

- 
- Die Bestimmungen betreffend Sicherheit oder Interoperabilität mit all ihren Audits und Zertifizierungen haben die Kosten für die EVU steigen und nicht sinken lassen. Der Trend ist nach wie vor ungebrochen. Gleichzeitig ist die Interoperabilität nach wie vor nicht durchgehend gewährleistet.

## VöV-Grundsätze zur Zukunft des Alpentransitverkehrs

Aus dieser Ausgangslage ergeben sich die folgenden Grundsätze für die Verlagerung des Transitgüterverkehrs:

1. Die Schienenverkehrsunternehmen sind grundsätzlich in der Lage, auf das Jahr 2019 hin die gemäss Alpenschutzartikel zu verlagernde Gütermenge im Alptransit unter folgenden Bedingungen zu übernehmen:
  - a) Die vorgesehenen Trassen für den Güterverkehr im Gotthard- (sechs Trassen pro Stunde) und Lötschbergbasistunnel (drei Trassen pro Stunde) müssen jährlich planerisch und langfristig in Netznutzungsplänen gesichert sein.
  - b) Die Trassenpreise dürfen nach der Reform 2013 nicht nochmals angehoben werden und damit noch prohibitiver wirken.
  - c) Die Nord- und Südanschlüsse an die Schweizer Alpentransversal-Infrastrukturen müssen gewährleistet sein.
  - d) Aufgrund der teuren Infrastrukturausbauten und der ohnehin knappen Kapazitäten, ist aus Produktivitätsüberlegungen und Gründen der transportierbaren Mengen dem Kombinierten Verkehr, namentlich dem maritimen KV, der Vorrang zu geben.
  - e) Der Viermeterkorridor am Gotthard muss für Container- und Sattelauflegertransporte zeigerecht realisiert werden.
2. Die Bahnen sind bereit, die Produktivität betrieblich und bei der Infrastruktur im notwendigen Masse zu steigern. Die dafür benötigten und in Abkommen vereinbarten Bahnausbauten auf den internationalen Zulaufstrecken müssen von den ausländischen Partnern eingefordert werden. Im Süden können auch mit punktuellen Massnahmen und mit vertretbaren Kosten wichtige Teilschritte realisiert werden. Bei

---

Infrastrukturparametern, betrieblichen Vorschriften, Zollverfahren und Priorisierungsregeln ist die internationale Interoperabilität zu schaffen. Sie darf jedoch nicht dazu führen, dass der Bahn einseitig neue Kosten durch teure und komplizierte Zertifizierungsprozesse angelastet werden. Unter den entsprechenden Voraussetzungen sind die Bahnen gewillt und in der Lage, die allmähliche Rückführung der Abgeltungen für den Kombinierten Verkehr Schritt um Schritt zu verkraften. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 ist ein wesentlicher Meilenstein bei dieser Reduktionsstrategie. Da andere wichtige Voraussetzungen wie der Ceneri-Basistunnel, die vorhandenen Eckprofile in den Tunneln und die durchgängige Führbarkeit von 750m-Normzügen auf den Transittachsen bis 2018 noch nicht realisiert sein werden, ist die Fortführung der betrieblichen Abgeltungen über diesen Zeitpunkt hinaus jedoch voraussichtlich notwendig.

3. Die Nachfrage nach Transporten von Grosscontainern und Sattelaufliegern ist in stetigem Steigen begriffen. Der Viermeter-Korridor am Gotthard muss deshalb im Gleichschritt zur Gotthard-NEAT entwickelt werden. Die Kranbarkeit der Auflieger ist auf europäischer Ebene zu sichern. Es darf jedoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass die effizienteste Transportart im KV der Container- und Wechselbehälterverkehr vor demjenigen von Sattelaufliegern und vor allem von kompletten Lastwagen (RoLa) ist.
4. Es muss zur Verlagerung ein Gleichgewicht von Massnahmen auf der Schiene und der Strasse geben. Die Aufrechterhaltung bzw. eine Erhöhung der LSVA und die Aufrechterhaltung des Nachtfahrverbots sind hierbei zwingend. Die Sicherheits- und Arbeitszeitbestimmungen, bisher weit härter bei den Bahnen, sind zwischen Strasse und Schiene zu harmonisieren. Gigaliner sind weder strasseninfrastruktur- noch verlagerungsverträglich. Als Massnahme ist die Alpentransitbörse mit Partnerländern im Alpenbogen zu realisieren.

---

## II. VöV-Grundsätze zum Schienengüterverkehr in der Fläche

### Politisches Umfeld

In der Güterverkehrspolitik sind im Herbst 2011 wichtige Weichen gestellt worden:

- Ende 2011 ist der Verlagerungsbericht (alpenquerender Verkehr) veröffentlicht worden, in dem der Bundesrat dem Parlament über den Stand und die weiteren Massnahmen zur Erreichung des Verlagerungsziels berichtet.
- In diesem Jahr will der Bundesrat die Stossrichtung für die Beantwortung der Motion «Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche» (KVF\_S 10.3881) festlegen. Auf dessen Basis wird anschliessend die Botschaft erarbeitet.
- Infrastruktureitig ist sicherzustellen, dass die Anliegen des Güterverkehrs in den Ausbausritten der FABI-Botschaft sowie bei der im BAV ebenfalls sich in Vorbereitung befindlichen Botschaft zum «Viermeter-Korridor» so berücksichtigt sind, dass eine langfristig wettbewerbsfähige Entwicklung des Bahngüterverkehrs möglich bleibt.

Dies bedingt, dass sich der VöV bzw. dessen Unternehmen, die Güterverkehr betreiben, namentlich zur Motion «Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche» positionieren und sich in diesem Sinn bei der Vorbereitung der Vorlage und in die politische Debatte einbringen. Die Schienengüterverkehrsunternehmen des VöV setzen dabei auf die unternehmerische Transformation im Güterverkehrsbereich, deren Umsetzung politischer Unterstützung bedarf.

---

## Ausgangslage im Güterverkehrsmarkt

### 1. Hoher Marktanteil der Schiene im Binnenverkehr

Mit knapp 30 Prozent erreicht die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr in der Schweiz einen im europäischen Vergleich sehr hohen Anteil (der Durchschnitt in der EU liegt bei 18 Prozent). Davon werden heute knapp zwei Drittel im Systemverkehr erbracht, in dem einzelne Wagen und Wagengruppen im Hub-and-Spoke System über Rangierbahnhöfe transportiert werden, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr EWLK. Die verbleibenden 40 Prozent werden im Direktverkehr durch Ganzzüge, also ohne Rangieren, erbracht. Der Kombinierte Verkehr macht darin acht Prozent aus. Ohne den Systemverkehr säne der Modal Split der Schiene in der Schweiz – ohne Transit – auf noch zehn Prozent.

Der hohe Schienenanteil wird heute erreicht, obwohl die Schweiz hinsichtlich ihrer Geografie und ihrer Wirtschaftsstruktur ungünstige Voraussetzungen für die Schiene bietet. Die Erfolgsfaktoren liegen in einer schienenfreundlichen Regulation und in der Existenz eines beispiellosen Anschlussgleisnetzes. Der Bund unterstützt den Binnen-, Import- und Export-Verkehr auf der Schiene jährlich direkt mit 35 Millionen CHF (EWLV und KV) sowie indirekt über hohe Beiträge an die Infrastruktur, in erster Linie für den Betrieb der Rangierbahnhöfe. Zusätzlich gewährt der Bund Investitionshilfen für Anschlussgleise im Umfang von maximal 20 Millionen CHF im Jahr. Allerdings konnten auch diese Rahmenbedingungen die Strukturnachteile nicht vollständig ausgleichen, sodass in den letzten Jahren im EWLK der Systemführer erhebliche Verluste anfielen.

### 2. Eng in die Logistikkette eingebunden und Entlastung der Strasse

Der Systemverkehr auf der Schiene ist heute eng in die Logistikkette der Schweizer Wirtschaft eingebunden, insbesondere bei der Landwirtschaft, der metallverarbeitenden Industrie, der Holzwirtschaft und der Chemie sowie der Post und den Grosshandelskunden wie Migros und Coop. Hier werden heute 15 bis 45 Prozent der Transportleistung im Systemverkehr auf der Schiene erbracht. Dabei haben Güterverkehrsunternehmen, deren Kunden und der Bund erhebliche Beträge in die Schienenlogistik investiert.

---

Dies muss bei Änderungen im System berücksichtigt werden. Soweit keine EWLK-Lösungen mehr realisierbar sind, sollen Alternativen angeboten werden.

Der Systemverkehr entlastet die Strasse heute um rund drei Millionen Lastwagenfahrten pro Jahr. Diese sind stark auf die Hauptachsen West-Ost und Nord-Süd konzentriert. Die Bahn leistet so einen Beitrag zum besseren Verkehrsfluss auf dem Nationalstrassennetz und in Regionen mit transportintensiven Logistikstandorten. Mit der Verlagerung von rund drei Millionen Lastwagenfahrten, mehr als dem Doppelten der heutigen Alptransit-Fahrten mit LKW, leistet der Systemverkehr, soweit er auf der Schiene gebündelt und effektiv erfolgt, ebenfalls einen nicht unerheblichen Beitrag zur Minderung des Energie- und Landverbrauchs und der Schädigung der Umwelt.

### 3. Anspruchsvolle Produktionsbedingungen bei knappen Trassenkapazitäten

Die Produktionsbedingungen werden im hochbelasteten Eisenbahnnetz der Schweiz kontinuierlich schwieriger. Angesichts knapper Trassenkapazitäten und der geltenden Prioritätenordnung auf dem Eisenbahnnetz wird es trotz grösster Anstrengungen aller Beteiligten zur Effizienzsteigerung zunehmend schwieriger, den Systemverkehr effizient abzuwickeln. Das verhindert oder erschwert nicht nur neue Angebote bei allen Verkehrsarten, sondern gefährdet auch die von der Politik erwartete Stärkung des Schienengüterverkehrs. Im hoch belasteten Streckennetz sind die Konzentration von Mengen und die gute Auslastung von Zügen immer wichtiger.

Die Innovationen in den letzten Jahren fanden primär in der IT (z. B. elektronischer Frachtbrief) und in der Rangiertechnik (z. B. Funkfernsteuerung, Hybridlokomotiven) statt. Diese Stossrichtungen sind mit Entwicklungen wie der automatischen Kupplung und Techniken für die Intrazugkommunikation weiter zu führen.

Die entsprechenden Anstrengungen allein auf nationaler Ebene reichen allerdings nicht aus. Auch der europäische Schienengüterverkehr muss mit entsprechenden Innovationen seine Produktivität erhöhen. Die Schweizer Forderungen sind in geeigneter Weise auch mit den europäischen Güter-



---

verkehrsbahnen gemeinsam voranzubringen und entsprechende Standards auf UIC- und EU-Niveau zu hinterlegen.

#### 4. Laufende unternehmerische Anpassungen und Zukunftspotentiale

Der Schienengüterverkehr war in der Vergangenheit einem massiven Zerfall des Marktpreisniveaus ausgesetzt. Nach der Liberalisierung von 1999 – welche die Schweiz exemplarisch rasch und ohne Vorbereitung für die nationalen Unternehmen umgesetzt hat – traten jene Güterbahnen besonders aktiv auf dem intramodalen Markt auf, welche bereits zuvor gross oder stark verankert waren und über einen soliden finanziellen Hintergrund verfügten. Die neuen Wettbewerber konzentrieren sich mehrheitlich auf regelmässige Ganzzugsverkehre und lukrative Nischen, welche mit vergleichsweise kleinem Ressourcen- und Organisationsaufwand zugänglich sind. Die wirtschaftlich anspruchsvolle Flächenbedienung verbleibt bei den ehemaligen Staatsbahnen. Dies brachte und bringt besonders SBB Cargo in eine besonders schwierige Zwischenposition, weil sie zum Aufbau eines kontinentalen Netzes zu klein ist, aber gleichzeitig – gemäss Leistungsvereinbarung mit dem Bund – die Flächenerschliessung in der Schweiz zu gewährleisten hat.

Die Schlüsselakteure im schweizerischen Schienengüterverkehr in der Fläche steigern kontinuierlich ihre Produktivität und Effizienz, entwickeln ihre Dienstleistungen nachfrageorientiert und auch in Zusammenarbeit mit komplementären Anbietern weiter, gestalten und nutzen Innovationen.

– **SBB Cargo AG:** Nachdem SBB Cargo mit Beginn des Jahres das internationale Geschäft auf der Nord-Süd-Achse in eine eigene Tochtergesellschaft ausgegründet hat, steht nun die Sanierung des WLV Geschäftes in der Schweiz an. Im Ergebnis will SBB Cargo die Leistungen weiter standardisieren, die Ganglinien glätten, eine vernünftige Verteilung der Auslastungsrisiken mit den Kunden über die Preisgestaltung und Vertragsbedingungen herbeiführen und den Anschluss an die ausländischen Netze sicherstellen und verbessern. Besonderes Augenmerk gilt dabei der richtigen Dimensionierung des Bediennetzes. SBB Cargo hat hierzu ein Massnahmenpaket aufgesetzt, mit dem eine Ergebnisverbesserung um 80 Mio. CHF bis 2013 erreicht werden soll.

---

Ergänzend zum WLV-Netz will SBB Cargo ein Netzwerk für kombinierte Verkehre (KV) in der Schweiz aufbauen und startet dazu im nächsten Jahr einen ersten Pilotzug. Um am Wachstum im internationalen KV partizipieren zu können und diesen auch in der Schweiz möglichst weit auf der Schiene führen zu können, plant SBB Cargo zwei leistungsfähige Gateways im Limmattal und auf dem Gelände in Basel-Nord.

- **RhB Cargo:** Der von der RhB in Eigenregie organisierte kombinierte und Einzelwagenladungsverkehr im Umfang von etwa 800 000 t pro Jahr entlastet die Täler Graubündens in erheblichem Masse vom Lastwagenverkehr. Insbesondere beim kombinierten Verkehr KV, der etwa 30% des Volumens ausmacht, befindet sich die RhB in der Offensive, unter anderem mit sukzessiven, kleineren Investitionen auch in die Infrastruktur. In den letzten Jahren gelang der RhB durch den leistungsfähig ausgebauten KV-Terminal in Landquart bei Versorgungsverkehren auch eine spürbare Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, insbesondere auch durch Eigenakquisition von Verkehren. Die Bedienpunkte im EWLV werden halbjährlich überprüft. Gegenwärtig überarbeitet die RhB ihre Güterverkehrsstrategie. Bund und Kanton bestellen einen kleineren Anteil von Güterverkehren auf dem RhB-Meterspurnetz.
- **Matterhorn-Gotthard-Bahn:** Die MGB bietet auf ihrem Streckennetz Transportdienstleistungen für Güter an. Der überwiegende Teil des Transportes wickelt sich zwischen Visp und Zermatt ab. Aufgrund des neuen NEAT-Personenbahnhofes in Visp mussten die damaligen Güterumschlagsanlagen einem neuen Standort in Visp-West weichen. Auf Oktober 2011 hat sich die MGB entschieden, eine Kooperation mit einem Gesamtlogistikdienstleister (GLD) einzugehen. Dies ermöglicht es der MGB, Synergien in der gesamten Transport-Logistikleistung zu nutzen. Dabei werden die Güterhalle in Zermatt und der neu zu bauende Güterterminal in Visp durch den GLD betrieben. Ebenso obliegt dem GLD der Zubringerdienst auf Bahn und Strasse zum Güterterminal Oberwallis in Visp, die administrative Abwicklung und die Feinverteilung in Zermatt. Die MGB prüft derzeit Alternativen zu den heute gängigen Umschlagsystemen. So wird beispielsweise untersucht, ob der Mineralölumschlag mittels Containern abgewickelt werden kann.

---

## 5. Anspruchsvolle Zukunft für den Schienengüterverkehr in der Fläche

SBB Cargo arbeitet im Schienengüterverkehr ebenfalls auf der Grundlage einer Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Darin erhält sie den Auftrag, ein Netz für den EWLV in der Schweiz als Systemführer zu betreiben, das auf den Bedarf der verladenden Wirtschaft ausgerichtet und mittelfristig eigenwirtschaftlich sein soll. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es im Güterverkehr in der Fläche eine Transformation, um trotz operativer Fortschritte die heute anfallenden Verluste zu eliminieren. SBB Cargo ist gewillt, diese Transformation zu realisieren. Die Politik umgekehrt ist aufgefordert, sie mit den entsprechenden Rahmenbedingungen zu unterstützen.

- Es wird mittelfristig mit einer im Vergleich unterproportionalen Entwicklung der Nachfrage im EWLV gerechnet. Das liegt zum einen daran, dass sich in der Schweiz volumenintensive Produktionsbetriebe im Verhältnis schwächer entwickeln werden. Traditionell auf die Bahn ausgerichtete Branchen sind eher rückläufig. Die Grösse und die Regelmässigkeit der Sendungen werden in der Feinverteilung im Zuge der Supply Chain und Lager-Optimierungen kleiner und damit weniger geeignet für den Schienengüterverkehr. Andererseits werden in der Schweiz oder im benachbarten Ausland grosse Lager erwartet, welche für den Schienengüterverkehr gute Chancen bieten. Das Wachstum findet statt im EWLV vorwiegend im kombinierten Verkehr statt, sofern in der Schweiz ausreichende und leistungsfähige Umschlagskapazitäten dafür aufgebaut werden.
- International entwickelt sich der EWLV teilweise stark rückläufig. Italien stellt ihn vollständig, Frankreich partiell ein. Nur Österreich und Deutschland setzen weiterhin auf den EWLV in Verbindung mit weiteren Effizienzsteigerungsprogrammen. Die Reduktionen und Straffungen in einem Teil der Nachbarländer haben auch Auswirkungen auf die Schweiz.
- Für den Import- und Exportverkehr fehlen heute ausreichende leistungsfähige Umschlagskapazitäten, um die Warenströme der grossen Nordseehäfen auf der Schiene in der Schweiz effizient zu befördern und zu verteilen. Für die Verkehre in und aus den deutschen Nordseehäfen ist hier vor allem der Umschlag Schiene-Schiene in einem Gateway-Terminal notwendig, während die Verkehre mit den grossen Häfen in Belgien und Holland vorwiegend auf dem Schiff die Schweiz erreichen. Entsprechen-

---

de Umschlagskapazitäten in Nähe zu den schweizerischen Rheinhäfen in Basel sind zu schaffen.

- Das Preisniveau für die EWLK-Leistungen bestimmt im Wesentlichen die Strasse: Massgebend ist im Gegensatz zum Ganzzugsverkehr der direkte Wettbewerb zur Strasse. Dies hat auch die Wettbewerbskommission der EU im Zusammenhang mit der internationalen EWLK-Allianz X-Rail bestätigt. In der Folge reagiert die Nachfrage weit preiselastischer als im Ganzzugsverkehr. Eine Erhöhung der Transportpreise für EWLK-Leistungen führt rasch zu einer Abwanderung der Verkehre.
- Der Systemverkehr erfordert die Bereitstellung eines langfristig investierten Netzes mit entsprechend hohen Fixkosten. Die Risiken daraus werden heute vollständig durch die SBB getragen. Auch unter der Annahme von Sanierungsmassnahmen sind diese Risiken im Rahmen der heutigen Vertragsbedingungen finanziell ungenügend abgedeckt. Die Investitionen der Kunden selbst betreffen die Anschlussgleise.
- Die finanziellen Förderungen für den Betrieb wurden in der Vergangenheit vor allem für den konventionellen Schienengüterverkehr deutlich zurückgefahren. Der Schienengüterverkehr in der Fläche bzw. der nicht alpenquerende Verkehr erhält heute Abgeltungen, die in der Summe weniger als ein Viertel des Betrages ausmachen, der jährlich für den alpenquerenden KV ausgegeben wird. 2011 lag der Betrag bei rund 35 Mio. CHF, die sich näherungsweise hälftig auf den KV und den EWLK verteilen. Das bedeutet, dass die Sätze im KV pro Wagen rund doppelt so hoch sind wie im EWLK. Die Abgeltung ist degressiv gestaltet und läuft 2015 aus. Das Anschlussgleisnetz erschliesst heute teilweise Standorte mit nur geringem und unregelmässigem Aufkommen. Die raumplanerischen Instrumente zur Erschliessung von transportintensiven Wirtschaftsstandorten mit der Bahn werden heute nur unzureichend angewendet. Dies führt zu einer insgesamt schlechten Auslastung im Systemverkehr.
- Auch intramodal, also innerhalb der Bahnverkehre, steht der Systemverkehr im EWLK im Wettbewerb mit Teilen des KV, dem Ganzzugsverkehr und innovativen Nischenangeboten. Denn ausgewählte Güter können sowohl auf die eine als auch andere Art per Bahn beziehungsweise Bahn/LKW befördert werden. Dabei stellt sich auch die Frage, auf

---

welche Schienen-Transportarten die Investitionen zu fokussieren sind bzw. wo Innovationen voranzutreiben sind, so dass sie für die Logistikkette der Schweizer Wirtschaft einen langfristigen Nutzen entwickeln und für die Unternehmen Profitabilität ermöglichen.

- Der KV wird zukünftig überproportional wachsen und langfristig an Bedeutung gewinnen. Wie weit sich KV und konventioneller Verkehr aufteilen hängt neben den unternehmerischen Konzepten und politischen Rahmenbedingungen auch stark von den logistischen Konzepten der schweizerischen Verlager ab. Die Schweizer Strassentransporteure müssen sich ebenfalls verstärkt auf kombinierte Lösungen ausrichten, damit die Binnenlogistik die Chancen des KV nutzen kann.
- Wegen der sehr hohen Fixkostenstruktur und hohen strukturellen Anforderungen kann der Systemverkehr nicht alleine aus unternehmerischer Verantwortung betrieben werden. Es braucht ausserdem ein starkes Bekenntnis der Kunden für den Systemverkehr sowie ein verlässliches verkehrspolitisches Umfeld, welches die notwendigen strukturellen und regulatorischen Voraussetzungen schafft und langfristig garantiert.

## VöV-Grundsätze zur Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche

Der Schienengüterverkehr ist Teil der Logistikkette der Schweizer Wirtschaft. Als bestehendes Rückgrat ist der – heute klar defizitäre – Systemverkehr gemäss den politischen Forderungen des VöV unternehmerisch zu fokussieren. Innovationen und die Potentiale integraler Transportketten sind auch im Verbund mit der Strasse konsequent zu entwickeln und zu nutzen. Es ist vorerst eine unternehmerische Aufgabe, für den Schienengüterverkehr in der Fläche eine nachhaltig rentable Perspektive zu entwickeln. Diese ist mit den Kunden abzustimmen und umzusetzen. Aufgabe der Politik ist es, in der Folge zu definieren, ob das Angebot des Systemverkehrs ergänzt und damit bestellt sowie Innovationen in der Entwicklung gefördert werden sollen. Daraus ergeben sich im Hinblick auf die Botschaft zur Beantwortung der Motion «Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche» für den VöV folgende Grundsätze:

- 
1. Der VöV und die Transportunternehmen stehen auch in Zukunft zu einem [gut funktionierenden Einzelwagenladungsverkehr \(EWLV\) in der Schweiz](#). Unternehmerisch sinnvolle Lösungen bedingen die Ausrichtung auf die Stärken des Schienengüterverkehrs und die Freiheit, Angebot und Netz darauf auszurichten. Dazu gehören die [Bündelung von grösseren Mengen zu regelmässigen Verkehren](#), die effiziente Abwicklung des Betriebes und die Flexibilität, auf Entwicklungen im Markt rasch zu reagieren. Als Richtlinie für einen Bedienpunkt, heute rund 500, erachtet der VöV jene Grössenordnung als richtig, welche der Bund für die Subventionierung der Anschlussgleisinfrastruktur definiert hat. Sie sollen – mit klar umrissenen Ausnahmen – dann betrieben werden, wenn pro Jahr mindestens 12 000 Tonnen oder 720 Wagen umgeschlagen werden. Die heute aufkommensschwächsten 250 Bedienpunkte machen dabei nur rund vier Prozent des gesamten EWLV-Aufkommens aus. Der status quo ist hier längerfristig nicht haltbar. Für den Meterspurbereich sind separate und differenzierte Parameter zu definieren.
  2. Die Verkehrsunternehmen müssen sich gezielt auf die Zukunft vorbereiten und [Innovationen und neue Produkte aktiv fördern](#). Im Sinne einer Vorwärtsstrategie fordert der VöV deshalb ergänzend den Aufbau eines KV-Netzes in der Schweiz. Mit einer nationalen KV-Terminalstrategie und durch rasche betriebliche/technische Innovationen soll dafür gesorgt werden, dass die Umschlagspreise sinken, ohne die Umschlagsgeschwindigkeit zu verlangsamen und ohne dass die Eintrittsschwelle für die Schiene abgesenkt wird. Dazu gehören Entwicklungen wie die automatische Kupplung, automatisierte Zugbereitstellung und effiziente Umschlagsmittel. Als Systemführer soll SBB Cargo hier zusammen mit beteiligten Partnern national und international die Standards festlegen und eine führende Rolle beim Aufbau neuer Netzwerke spielen. Das Meterspurnetz muss als Ergänzung zum Normalspurnetz sowohl im KV wie im EWLV nach den gleichen Nachhaltigkeitssgrundsätzen genutzt werden. Die Verabschiedung der Eckwerte beziehungsweise Rahmenbedingungen einer KV-Terminalstrategie ist unter der Führung des BAV zu vollziehen.
  3. Der VöV unterstützt die [Systemführerschaft von SBB Cargo](#) im Einzelwagenladungsverkehr, die wegen der systemimmanenten Komplexität

---

notwendig ist. Rolle, Pflichten und Rechte des Systemführers sind zu präzisieren und verbindlich festzulegen. Zu den Aufgaben des Systemführers gehören gemäss VöV Planung, Steuerung, Vermarktung und Betrieb des Angebotes aus einer Hand, die Integration der Produktionsstufen sowie die Festlegung der Produktionsprozesse, -standards und -mittel. Das Kernsystem Normalspur, vor allem in einem flächenmässig kleinen Land wie der Schweiz, muss durch eine einzige EVU betrieben werden. Der Systemführer öffnet jedoch das Netz Dritten diskriminierungsfrei, damit die Auslastung und damit die Rentabilität des Kernsystems massgeblich verbessert werden können. Eine Liberalisierung bei der letzten Meile ist, auch mit neuen gemischten Geschäftsmodellen, ohne Weiteres denkbar. Ergänzend zum Normalspurnetz existiert ein zusätzlicher EWL im Meterspurnetz, vor allem bei dem der RhB. Bei der Bestimmung des EWL-Normalspurnetzes sind die Transportketten aus und ins Meterpurnetz und die entsprechenden regionalen Eigenheiten in die Diskussion miteinzubeziehen.

4. Die gezielte Erschliessung der Fläche mit Schienengüterverkehr ist für den VöV ebenso zentral wie die [Verlagerung in der Fläche](#). Der VöV setzt alles daran, dass es den EWL auch in zwanzig Jahren noch gibt. Wie im Detail EWL und zusätzliche Verlagerung garantiert werden, lässt mehrere Wege offen. Sollte die Politik ergänzende Leistungen für sinnvoll erachten, die über das unternehmerische Angebot hinaus gehen, so sind diese nach Meinung des VöV beim Systemführer zu bestellen. In diesem Falle müssen die bestellten Leistungen klar definiert werden und die daraus entstehenden Zusatzkosten dem Systemführer kohärent und wettbewerbskonform abgegolten werden. Das gleiche gilt, wenn sich herausstellen sollte, dass die Aufrechterhaltung eines reduzierten Kernnetzes trotz effizientem Betrieb ohne Abgeltung nicht realisierbar ist. Die entsprechenden Mechanismen sind im Zuge der Motion zum Schienengüterverkehr in der Fläche (Mo. 10.3881) auf dem Verordnungsweg zu regeln. Über die Rolle, welche Kantone und Gemeinden etwa in Form von Talschaften bei der Finanzierung spielen können, muss diskutiert werden.
5. Zusammen mit Strassenanbietern und allenfalls auch betroffenen KTU sind den Kunden, falls Mengen und Regelmässigkeiten der Transporte nicht für wirtschaftliches Betreiben sprechen, [Alternativen anzubieten](#).

---

Diese Alternativen können in innovativem KV, der den EWLK ergänzt, bestehen. Auch die Entwicklung in den Nachbarländern weist darauf hin, dass der KV bei der Bedienung der Fläche eine zunehmende Rolle spielen wird. Der Bund soll dabei Übergangslösungen und Innovationen durch Zuzahlungen in Schienenbedienungen erleichtern können. Das Vertrauen der Kunden in die Schienenlogistik ist dort zu schützen, wo Kunden bereits investiert haben. Ziel des VöV und der EVU ist es, bei der Bedienung der Fläche mittels EWLK und KV insgesamt die von der Politik erwartete Verlagerung trotz erheblicher Strukturnachteile zu erreichen.

6. Voraussetzung für die erfolgreiche unternehmerische Ausrichtung ist, dass der Gesetzgeber hierfür die notwendigen strukturellen und regulatorischen Rahmenbedingungen gewährleistet bzw. langfristig sicherstellt. Dies beinhaltet auf der Strasse die [Beibehaltung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes](#) und der LSWA mindestens im heutigen Umfang, die Aufrechterhaltung des Kabotageverbotes und die Beibehaltung der gültigen Gewichtslimite und Höchstdimensionen.
7. Die notwendige Trassenqualität und -kapazität ist langfristig sicherzustellen. Das bedingt namentlich eine [differenzierte Anwendung der Prioritätenordnung](#), ein Instrumentarium zur verbindlichen Trassenplanung und verlässliche Bedingungen für den Netzzugang. Dabei ist der Güterverkehr im höchstbelasteten Mischverkehrsnetz der Schweiz auf regelmässige, planbare und gut ausgelastete Trassen auszurichten. Analog der EU-Regelung in der Verordnung 913/2010 über die europäischen Schienengüterverkehrskorridore sind dem Güterverkehr in der Fläche qualitativ somit vergleichbare Trassen wie dem Personenverkehr anzubieten. Durch konsequente Raumplanung und Standortpolitik ist die Konzentration von Industrieclustern und Logistikplattformen mit Bahnanschluss zu fördern. Die Trassenpreise sind permanent daraufhin zu überprüfen, ob sie allenfalls durch falsche Anreize, zum Beispiel durch eine relativ zu hohe Belastung des Güterverkehrs, die angestrebte Verlagerung fördern oder behindern.



## Impressum

Redaktion  
Roger Baumann  
Hans Kaspar Schiesser

Layout/Grafik  
Gaby Schärer

Übersetzung  
Bruno Galliker  
Sylvie Schneuwly

Druck  
Länggass Druck AG, Bern

© Verband öffentlicher Verkehr



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6

Tel. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

[info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)

[www.voev.ch](http://www.voev.ch)