

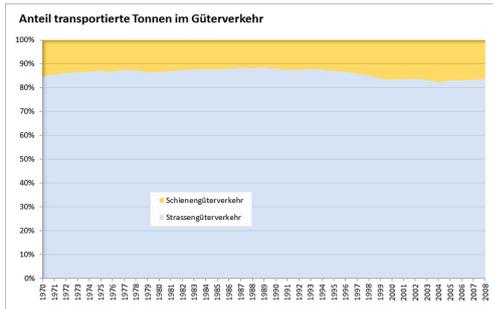


Adriano Diolaiuti

Diplomand	Adriano Diolaiuti
Examinator	Prof. Andreas Schneider
Experte	Dr. Peter Marti
Master Research Unit	Public Planning

Verantwortung der Raumplanung beim Güterverkehr

Verbesserte Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr



Entwicklung der Transportleistung im Güterverkehr zwischen 1970 und 2008 (QuelleBFS)



Rangfolge der Standortanforderungen der befragten Betriebe



Massnahmenpaket zur Stabilisierung des Einzelwagenlandungs-Verkehrs (EWLV)

Ausgangslage: Besteht ein Zusammenhang zwischen der Umnutzung von urbanen Industrieflächen zu Dienstleistungs- und Wohnquartieren und dem Rückgang der Anzahl bedienter Anschlussgleise um 17% zwischen 1999 und 2008, weil die Firmen von gut erschlossenen Lagen auf die grüne Wiese ohne Bahnanschluss ziehen?

Vorgehen/Ergebnis: Zur Beantwortung dieser Frage wurden 15 in der Schweiz tätige Unternehmen zu ihren Standortpräferenzen und ihrer Güterverkehrsabwicklung befragt. Aus den Antworten kann geschlossen werden, dass

- die Unternehmen ihre Standorte innerhalb der Schweiz kaum verlegen, weil die Kosten für einen Umzug sehr hoch sind.
 - die Standortsuche für neue Industrienutzungen schwierig geworden ist, weil die Anwohner zunehmend opponieren.
 - für die Transporte die Strasse gewählt wird, weil die Sendungsgrößen zum Füllen eines Bahnwagens viel zu klein sind und die Bahn dafür zu teuer wäre.
 - eine Mehrheit der Unternehmen trotz Dominanz der Strasse auch weiterhin Güter per Bahn transportieren lässt, weil die Vorteile für bestimmte Transporte überwiegen.
 - Unternehmen, die ihre Anschlussgleise aufgegeben haben, dies aus wirtschaftlichen Gründen taten und nicht, weil sie ihren Standort verlegt haben.
 - die permanente Unsicherheit bezüglich der zukünftigen Ausgestaltung des Zustellnetzes der Bahn das Vertrauen in die Zukunft der Bahntransporte schwächt und somit Infrastrukturinvestitionen der Verlager verhindert.
- Folglich kann aufgrund der hierfür befragten Unternehmen kein Zusammenhang zwischen Umnutzung und Rückgang des Bahngüterverkehrs ausgemacht werden. Dennoch besteht Handlungsbedarf, um die Nutzung der Anschlussgleise und somit den Modal Split der Bahn beim Gütertransport zu verbessern.

Lösung: Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn und zur langfristigen Sicherung der Bedienpunkte wird ein Massnahmenpaket mit folgenden drei Eckwerten vorgeschlagen:

- Stärkere finanzielle Unterstützung des EWLV durch den Bund und die Kantone, um im Gegenzug die langfristige Bedienung der Gleisanschlüsse und Verladepunkte sicherzustellen, was die Verlager ihrerseits zu Investitionen in den Bahngüterverkehr veranlassen wird.
- Senkung des Trassenpreises zugunsten des Güterverkehrs durch eine revidierte Berechnungsmethode auf Basis des aktuellen Vorschlags des Bundes zur neuen Trassenpreisberechnung
- Moderate Aufweichung des heutigen absoluten Vorrangs des Personenverkehrs auf dem Schweizer Schienennetz zugunsten des Güterverkehrs, ohne dass dadurch der Taktfahrplan als Erfolgspfeiler des Personenverkehrs in Frage gestellt werden müsste.