Verlagerung: Das tut der Bund

Informationsreise Bahnjournalisten, 15. Juni 2022

Ausbau der Bahn- und Terminalinfrastruktur in Norditalien und weitere Aktivitäten zu Gunsten des Schienengüterverkehrs

Andreas Windlinger, Bundesamt für Verkehr

Ausbau der Bahninfrastruktur (NEAT-Zulauf) in Norditalien

- 4-Meter-Ausbau Chiasso-Mailand und zahlreiche punktuelle Massnahmen finanziert durch Italien

- Beiträge der Schweiz an 4-Meter-Ausbau der Luinolinie (132 Mio. Fr., in Betrieb seit 2020) und der Simplonlinie (148 Mio Fr., Bau bis 2028)

- Neues MoU mit Italien geplant per 2023 (zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur und des Bahnverkehrs in der ganzen Breite für eine klimaneutrale Mobilität im Personen- und Güterverkehr bis 2050)

Ausbau der Terminals in Norditalien

- Neues Terminal bei Piacenza, Eröffnung ca. 2024/2025 geplant, 330’000 TEU, mitfinanziert durch die Schweiz.
- Neues Terminal auf dem ehemaligen Rangierbahnhof bei Milano-Segrate. Geplante Eröffnung ca. 2024/2025, 500’000 TEU, mitfinanziert durch die Schweiz.
- Neues Terminal bei Domodossola für nicht-kranbare Behälter, Eröffnung 2024, >200’000 TEU, voraussichtlich mitfinanziert durch die Schweiz.
- Schweizer Förderbeiträge für die drei Terminals: total rund 130 Mio. Fr.
- Auf den vom Bund mitfinanzierten Terminals im Ausland (Antwerpen, Busto Arsizio Gallarate, Duisburg, Domodossola, Melzo, Singen) werden pro Jahr rund 1'050’000 TEU umgeschlagen, welche auf der Schiene alpenquerend durch die Schweiz befördert werden.
- Die von der Schweiz mitfinanzierten Terminals leisten damit einen wesentlichen Beitrag an die Verlagerung. Mit den zusätzlichen Projekten werden die Kapazitäten nochmals massgeblich ausgebaut.

Weitere Aktivitäten des Bundes zu Gunsten des Schienengüterverkehrs zwischen Schweiz und Italien

- Einsatz in den Korridor-Gremien für:
- Minimierung der Auswirkungen von Baustellen
- Gesicherte bzw. genügende Fahrrechte für Schienengüterverkehr auch im Ausland
- Überprüfung von Regelungen (zweiter Lokführer, Schlusslicht etc.)

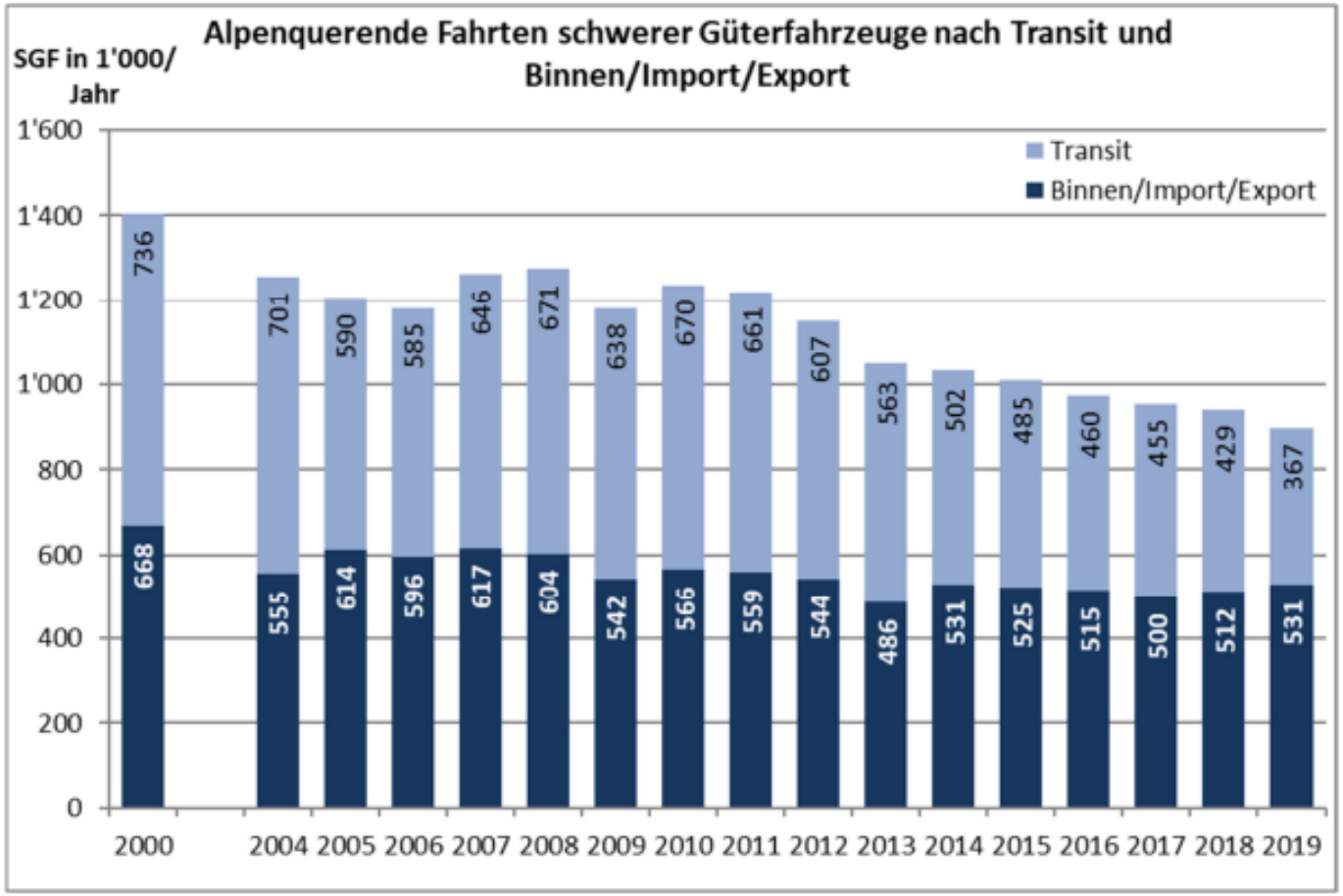
- Neuer Kredit von 100 Millionen Franken für Weiterführung der Rollenden Landstrasse (Rola) bis Ende 2028. Vorbereitung des Transfers der Rola-Transporte in den unbgeleiteten kombinierten Verkehr.

- Schrittweises Herauffahren der NEAT-Kapazitäten mit bis zu sechs Güterverkehrs-Trassen pro Stunde ab 2023.

Verlagerung des «hausgemachten» Verkehrs (Binnen-/Import-/Exportverkehr)

Andreas Windlinger, Bundesamt für Verkehr

Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs: Binnen-/Import-/Exportverkehr rückt in den Fokus



- Transitverkehr auf der Strasse hat deutlich abgenommen (Verlagerung auf die Schiene),
- Wesentlich geringerer Rückgang/geringere Verlagerung beim Binnen-/Import-/Exportverkehr

Quelle: Verlagerungsbericht 2021, Seite 11

Verlagerungspotenzial Schweiz entlang des Korridors Rhein-Alpen

- Der überwiegende Teil des Import-/Export und Binnengüterverkehrs mit Quelle und Ziel in der Nordschweiz und im Tessin wird weiterhin auf der Strasse über die Alpen transportiert.

- Die aktuellen Angebote im unbegleiteten kombinierten Verkehr genügen nur teilweise den Anforderungen dieser Transporte.

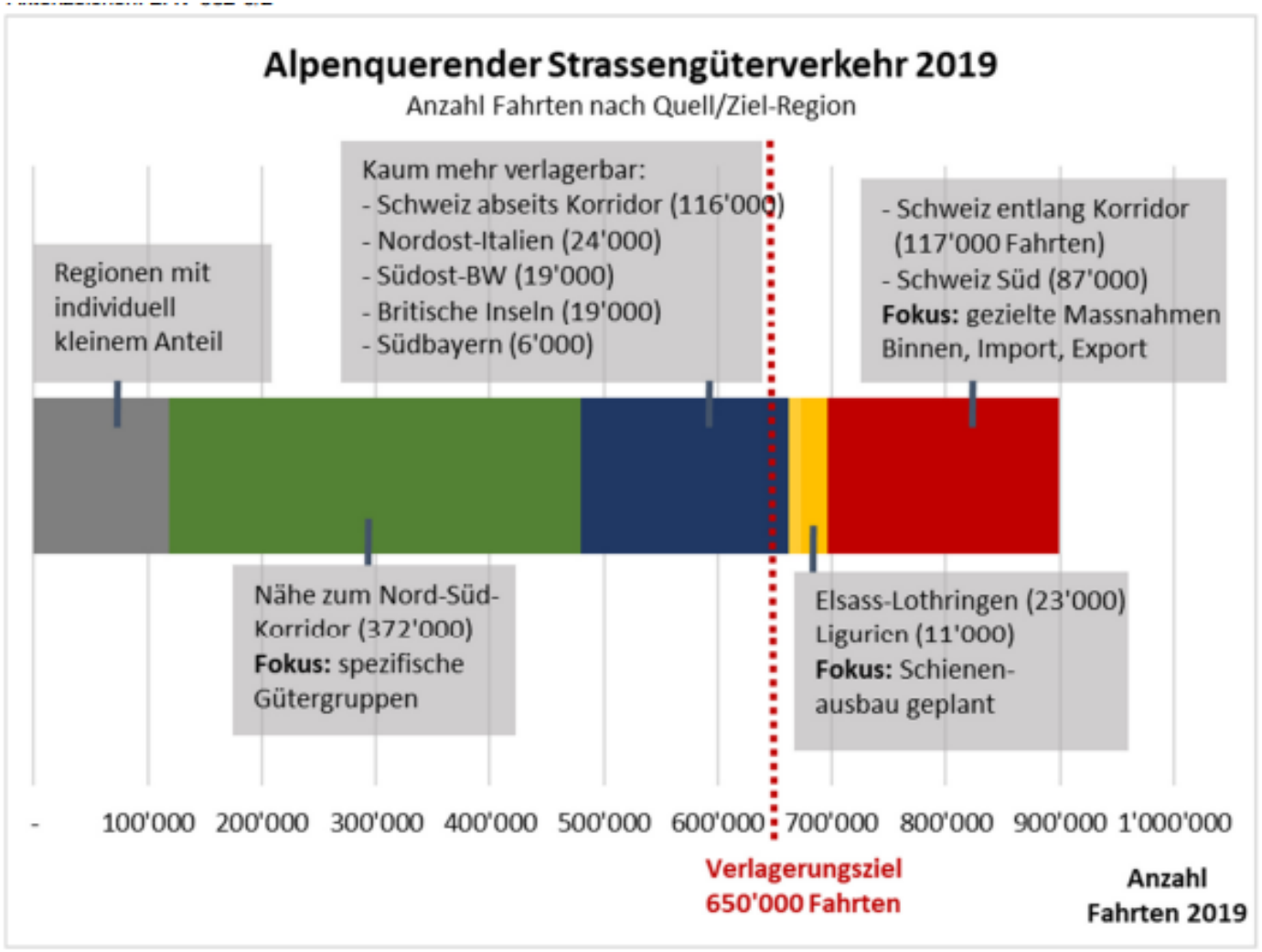
- In diesem Bereich sind zusätzliche Massnahmen (auch Finanzhilfen des Bundes) für den Binnen-, Import- und Exportverkehr auf der Schiene zu prüfen. Diese können sich auf spezifische Warengruppen oder Regionen konzentrieren und das bestehende Angebot sichern und gleichzeitig zusätzliche Angebote fördern.

Angrenzende Regionen mit Verlagerungspotenzial dank verbesserter Schienenanbindung

- Entlang der Güterverkehrskorridore Nordsee-Mittelmeer bzw. Rhein-Alpen wird die Bahninfrastruktur derzeit an verschiedenen Stellen ausgebaut. Dies betrifft insbesondere die Regionen Elsass-Lothringen (4-Meter-Korridor, linksrheinische Strecke) und Ligurien (Terzo Valico). Diese weisen heute als Quell- bzw. Zieldestination beim Güterverkehr über die Alpen noch einen Marktanteil der Strasse von über 60% auf.

- Es besteht mittelfristig das Potenzial, dass für Transporte aus diesen Regionen vermehrt marktfähige Bahnangebote – teilweise unterstützt durch die flankierenden Finanzierungsmassnahmen des Bundes – aufgebaut werden können.

Verlagerungspotenzial nach Regionen



Quelle: Verlagerungsbericht 2021, Seite 74

Verlagerungspolitische Relevanz insgesamt

- Die Analyse der Quell- und Zielregionen des alpenquerenden Güterverkehrs zeigt, dass für viele Regionen das Verlagerungspotenzial weitgehend ausgereizt ist. Gezielte Massnehmen mit Fokus auf bestimmte Regionen entlang des Rhein-Alpen-Korridors (inkl. der Schweiz) sowie spezifische Gütergruppen können möglicherweise noch eine weitergehende Verlagerung bewirken.
- Für den Verlagerungsbericht 2023 werden eine vertiefte Analyse und damit verbunden Handlungsempfehlungen (mögliche Massnahmen) erarbeitet.
- Bei der Definition von Massnahmen ist der Grundsatz der Nichtdiskriminierung zu berücksichtigen (keine Sondermassnahmen nur für Schweizer Transporteure möglich).
- Die Handlungsempfehlungen/Massnahmen sind mit der Vernehmlassungsvorlage zur Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs in der Fläche und besonders des Einzelwagenladungsverkehrs abzustimmen (Vernehmlassungsvorlage bis Herbst 2022). Umgekehrt können Massnahmen in Verbindung mit diesem Geschäft auch positiven Einfluss auf die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs entfalten.

Ausbau der italienischen Häfen und Seidenstrasse – eine Einschätzung

Andreas Windlinger, Bundesamt für Verkehr

Ausbau der Mittelmeerhäfen und «Neue Seidenstrasse» - Auswirkungen auf die Verlagerung

- In den italienischen Mittelmeerhäfen und bei ihren Anbindungen an das Hinterland werden grössere Investitionen vorgenommen. Damit soll unter anderem der bestehende Seeweg zwischen Asien und Europa leistungsfähiger gemacht werden. («Neue Seidenstrasse», «Maritime Silk Road»).
- Als Ergebnis würde die Versorgung Italiens mit Gütern aus Asien hauptsächlich über die eigenen Mittelmeerhäfen und nicht mehr über die Nordseehäfen (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam u.a.) erfolgen. In Verbindung hiermit stellt sich die Frage, ob die NEAT durch eine allfällige Veränderung der Güterströme weiterhin ihrer Rolle und Funktion im Verlagerungsprozess gerecht werden kann.
- Neben dem Ausbau der Seeroute wird unter der «Neuen Seidenstrasse» auch der Ausbau nördlich gelegenen Landwege von China via Russland nach Mittel- und Osteuropa («Silk Road Economic Belt») verstanden. Dieser dürfte kaum Relevanz für den alpenquerenden Verkehr haben, da die Güter von/nach Italien über die Hubs und Gateways in West- und Mitteleuropa (z.B. Duisburg) wie bisher über die Alpen transportiert werden.
- Auswirkungen des Krieges in der Ukraine noch ungewiss. Bisher keinerlei Auswirkung auf Transportmengen via NEAT erkennbar.

Zusätzlich wäre/ist umfassende Änderung von Logistikketten nötig

Alleine der Ausbau der Mittelmeerhäfen bewirkt noch keine Umlegung von Transportströmen. Zusätzlich sind/wären Änderungen der bestehenden, eingespielten Logistikketten notwendig. Dafür müssen weitere Voraussetzungen erfüllt sein,

- wie z.B. das Vorhandensein von Flächen in Hafennähe für mit den Transporten verbundenen Logistik-Dienstleistungen (Lagerung, Kommissionierung etc.).
- Zusätzlich müssen Verlader, Speditionen und andere Logistikanbieter bereit sein, ihre eingespielten Abläufe umzustellen. Dies ist nur der Fall, wenn die neuen Logistikketten umfassend und nachhaltig Vorteile (Kostenvorteil, Zeitgewinn, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit etc.) versprechen.

Es ist aktuell schwer vorstellbar, dass bereits mittelfristig im laufenden Jahrzehnt ein solcher Systemwechsel umfassend erfolgt.

Mengenmässige Abschätzung: Zwei gegenläufige Entwicklungen, die sich in etwa ausgleichen dürften

- Gemäss einer vom BAV beauftragten Studie ist anzunehmen, dass etwa 4.5 Mio. Tonnen der heute alpenquerend transportierten Waren für den italienischen Import und Export Italiens zukünftig über die Mittelmeerhäfen abgewickelt werden könnten. Dies entspricht einem Anteil von ca. 17% des alpenquerenden Schienengüterverkehrs durch die Schweiz im Jahr 2019.

- Umgekehrt kann erwartet werden, dass Importe und Exporte für/ab Mitteleuropa (D, CH) neu über die Mittelmeer- statt die Nordseehäfen geführt würden. Geschätzt könnte dies ein Aufkommen von zusätzlich etwa 2.8 Mio. Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz generieren. Dies entspricht ca. 11% des alpenquerenden Schienengüterverkehrs durch die Schweiz im Jahr 2019.

- **Fazit:** Ein Abzug von Mengen im alpenquerenden Schienengüterverkehr ab/von Italien ist gepaart mit dem Zugewinn neuer Mengen mit Quelle und Ziel in der Schweiz und in Deutschland. Insgesamt kann somit erwartet werden, dass die Mengen im Nord-Süd-Verkehr über die NEAT nicht wesentlich ändern.

Weitere Infos und Anlaufstelle für Fragen (auch während und nach der Reise)

- Verlagerungsbericht 2021
- andreas.windlinger@bav.admin.ch
- 058 465 31 91