

Interpellation Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, vom 4. Juni 2013 betreffend Auswirkungen des Gateway Limmattal auf die Bahnstrecke Basel - Zürich (Bözberg) und insbesondere auf das Fricktal; Beantwortung

Aarau, 21. August 2013

13.130

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Eine Reihe von Entscheiden auf Bundesebene hat die schweizerische Schienenverkehrspolitik gekennzeichnet (Alpenschutzartikel, FinöV-Vorlage [Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs], Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur [FABI] etc.). Der Güterverkehr spielte dabei immer wieder eine zentrale Rolle. Bereits in der (90.040) Botschaft des Bundesrats über den Bau der schweizerischen Eisenbahntransversale (Alptransit-Beschluss) vom 23. Mai 1990 rechnete der Bund bis 2020 mit einer Verdoppelung des alpenquerenden Güterverkehrs.

Die neuste Vorlage sieht nun die Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) vor. Am 16. April 2013 hat der Bundesrat die Vernehmlassung dazu eröffnet. Kern der Vorlage ist die Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Der Bericht des Bundesrats legt die Entwicklungen und die Tendenzen im Schienengüterverkehr im Kontext mit der volkswirtschaftlichen Entwicklung wie auch den Trends in der Logistikbranche dar. Auf der Basis von Bevölkerungswachstum sowie gesamt- und einzelwirtschaftlichen Effekten werden sowohl Aufkommen wie auch Leistung im Güterverkehr in der Schweiz bis 2030 weiter ansteigen. Dies gilt für alle drei Verkehrsarten (Binnen, Import, Export) und für die Verkehrsträger Strasse und Schiene zu gleichen Massen. Im Hinblick auf die künftig zu erwartenden Verkehre ab und zu den Seehäfen braucht es zusätzliche Terminalkapazitäten. Die Nachfrage konzentriert sich weiterhin auf den bereits heute dicht besiedelten Raum zwischen Basel, Bern, Genf und Zürich.

Seit den 80er-Jahren entwickelt sich die Terminallandschaft in der Schweiz entsprechend der von Verladern, Spediteuren und Operateuren des kombinierten Verkehrs individuell ergriffenen Initiative. Der Bund hat im Rahmen der Planung der Terminallandschaft bisher nur

ansatzweise eine koordinierende Funktion wahrgenommen und die Initiative bewusst den Terminalbetreibern überlassen. Heute konzentrieren sich die Terminalstandorte im Raum Basel und im Mittelland (Rekingen, Aarau, Birr, Niederglatt).

Wichtige Punkte der Vorlage Totalrevision des Gütertransportgesetzes im Einzelnen sind die künftige Netznutzung durch die verschiedenen Verkehrsarten und die künftige Entwicklung und Finanzierung der Güterverkehrsinfrastruktur.

Mit der Vorlage zur FABI hat der Bundesrat eine Langfristperspektive für die Bahn festgelegt, die sowohl den Personen- wie auch den Güterverkehr auf der Schiene umfasst. Mit einem strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) wird sie konkretisiert und umgesetzt, wobei auf vielen Strecken bereits Nutzungskonflikte bestehen oder in Zukunft zu erwarten sind, dies aufgrund der begrenzten Trassenkapazität. Ein Teil der Nutzungskonflikte wird heute auf Kosten der anderen Verkehrsart gelöst (zum Beispiel Qualitätseinbussen wie lange Transportzeiten beim Güterverkehr, fehlende Anschlüsse oder Halte im Personenverkehr). Der Kanton Aargau ist von Nutzungskonflikten in besonderem Mass betroffen, da sich im Dreieck Basel–Zürich–Aargau der Fernverkehr, die dichten S-Bahn-Netze und der Güterverkehr überlagern. So ist die Anzahl der verfügbaren Trassen auch auf der Bözbergachse begrenzt. Für den Güterverkehr (Transit-, Binnen- sowie Import- und Exportverkehr) sind in den aktuellen Planungen die notwendige Anzahl Systemtrassen hinterlegt. Der Angebotsausbau beim Personenverkehr wird dadurch eingeschränkt. Das GÜTG sieht nun mit dem Netznutzungskonzept eine verbindliche Zuteilung der Trassen auf die verschiedenen Verkehrsarten vor.

Zur Frage 1

"Die Bundesbahnen (SBB) rechnen künftig mit 1200 Containern pro Tag im Import und Export. Welche konkreten Auswirkungen haben diese auf die Bözberg-Linie und das Fricktal und mit welchen Mehrbelastungen ist dadurch zu rechnen?"

Im Bericht zur Totalrevision des GÜTG geht der Bund beim Binnen- sowie Import- und Exportgüterverkehr von einer Zunahme bis 2030 zwischen 20 % und 40 % im Vergleich zu heute aus. Parallel dazu wird auch der alpenquerende Transitgüterverkehr mit der NEAT deutlich zunehmen. Festzuhalten ist, dass die Züge für die genannten 1'200 Container im Import und Export in den bisher geplanten Güterverkehrstrassen enthalten sind. Auch der für die Lärmsanierung relevante Emissionsplan 2015 berücksichtigt diesen Verkehr.

Aufgrund der konjunkturell bedingten Nachfrageschwankungen kann heute nicht beurteilt werden, zu welchem Zeitpunkt tatsächlich alle reservierten Gütertrassen genutzt sein werden.

Zur Frage 2

"Welches Bahnverkehrsaufkommen ist, neben diesem zusätzlichen Containerverkehr noch durch den Neubau des Bözberg-Tunnels (neu 4 Meter Eckhöhe) zu erwarten?"

Siehe Antwort zur Frage 1.

Grundsätzlich ist die Absicht, den Nord-Süd-Korridor für den kombinierten Verkehr mit 4 m Eckhöhe auszubauen, bereits in der ersten Botschaft zum Alptransit-Beschluss dargelegt. Aufgrund der Finanzierungsprobleme wurde im Rahmen der FinöV-Vorlage auf den Ausbau der NEAT-Zufahrten für 4 m Eckhöhe verzichtet. Da sich der Trend zum Transport mit Sattelaufliegern noch stärker als erwartet entwickelt hat, erachtet es der Bund nun als unerlässlich, die Nord-Süd-Achse mit einem Lichtraumprofil für 4 m Eckhöhe auszubauen. Dieser Trend ist jedoch nicht als zusätzlicher Verkehr, sondern als Substitution von konventionellem Güterverkehr innerhalb der Gesamtnachfrage zu verstehen. Zusätzliche Güterverkehrsstrassen stehen auf der Bözbergachse nicht zur Verfügung. Der Neubau ersetzt den bestehenden Tunnel und führt zu keiner Kapazitätserweiterung.

Zur Frage 3

"Die SBB möchte, um für Güter die Bahn attraktiver zu gestalten, künftig die Container "gebündelt" von Basel ins Limmattal führen. Was genau ist darunter zu verstehen und welche Folgen hat dies auf die bereits bestehende Auslastung respektive Abwicklung des Bahnverkehrs auf der Bözberg-Strecke?"

Von den Terminals in der Nordwestschweiz könnten nur 30 % der Sendungen mit der Bahn weitertransportiert werden. Um die Attraktivität des Güterverkehrs auf der Bahn zu erhöhen, sollen die Long-haul-Züge (Ferngüterzüge) direkt von den Seehäfen im Norden ins Limmattal geführt werden. Die Kombination von Gateway und Rangierbahnhof Limmattal bietet die besten Voraussetzungen, die Container im sogenannten Swiss-Split im nationalen Wagenladungsverkehr an den Bestimmungsort in der ganzen Schweiz zu verteilen. Gemäss Angaben der SBB sollen so nur noch 20 % für die Feinverteilung (vorab Raum Zürich) auf Lastwagen umgeladen werden.

Bezüglich der Folgen auf die Bözbergachse wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

Zur Frage 4

"Künftig sollen die Güterzugkompositionen, heute 500 bis 600 Meter, neu auf 700 Meter verlängert werden. Welches sind die Auswirkungen auch bezüglich des Taktfahrplans?"

International hat sich zunehmend eine Zuglänge von 700 m als Standard durchgesetzt. Die grössere Zuglänge leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Produktivität im Güterverkehr. Die Langfristplanungen sind daher seit geraumer Zeit auf diese Tatsache ausgerichtet und die entsprechenden Fahrzeiten berücksichtigt. Längere Züge haben insofern keine Auswirkungen auf den bestehenden Taktfahrplan.

Zur Frage 5

"Sind zusätzliche Lärmimmissionen zu erwarten und wenn ja, wie gedenkt der Regierungsrat darauf zu reagieren?"

Ja. Grundsätzlich ist die wachsende Nachfrage im Schienengüterverkehr bekannt und aus Sicht der Verkehrsverlagerung politisch auch gewollt. Zur Begrenzung der negativen Auswirkungen wurde in die FinöV-Vorlage die Lärmsanierung aufgenommen. Die Bözbergachse ist inzwischen lärmsaniert. Grundlage für die Lärmsanierung war der Emissionsplan 2015, der die bekannte Verkehrsentwicklung abbildete.

Zurzeit berät das Bundesparlament die Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen. Ab 2020 sollen in der Schweiz Emissionsgrenzwerte für bestehende Güterwagen eingeführt und somit solche mit lärmverursachenden Graugussbrems-Sohlen faktisch (auch für den internationalen Verkehr) verboten werden. Zudem sind weitere Massnahmen an der Fahrbahn, beim Rollmaterial und bei Härtefällen punktuelle Lückenschliessungen von Lärmschutzwänden vorgesehen. Der Regierungsrat hat diese Verbesserungen in der Vernehmlassung befürwortet.

Zur Frage 6

"Kann der Regierungsrat garantieren, dass der 15-Minuten Takt auf der Bözberg-Linie auch nach Basel für den Personenverkehr umgesetzt wird? Wenn nein, weshalb nicht?"

Heute besteht auf der Linie 1 der Regio-S-Bahn ein 30-Minuten-Takt. Dieser ist mit dem 30-Minuten-Takt im Fernverkehr und Halten in Frick und Rheinfelden sowie stündlich in Stein-Säckingen überlagert. Da das Angebot der Regio-S-Bahn zurzeit nicht zum 15-Minuten-Takt ausgebaut werden kann, strebt der Regierungsrat für eine Erhöhung der Transportkapazität zusätzliche Fernverkehrshalte im Fricktal an. Die entsprechenden Abklärungen sind Gegenstand der von SBB und Kantonen geführten Angebotsplanung Nordwestschweiz.

Eine Garantie für den 15-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn kann der Regierungsrat zurzeit nicht abgeben. Voraussetzung für diesen Angebotsausbau sind erhebliche Ausbauten der Bahninfrastruktur, für welche der Bund zuständig ist.

Zur Frage 7

"Ist auf unseren Strassen im Fricktal aufgrund der Lage des Containerterminals auch mit zusätzlichem LKW-Schwerverkehr zu rechnen?"

Nein. Ziel des Gateway Limmattal ist es, den Bahnanteil auf der "letzten Meile" zu erhöhen (siehe Antwort zur Frage 3).

Zur Frage 8

"Mit wie vielen Containereinheiten (auf der Strasse beziehungsweise auf der Schiene) ist zu rechnen, welche nach der Verladung in Basel zum Gateway Limmattal nach deren Verteilung von dort wieder zurück Richtung Basel fahren?"

Dem Regierungsrat liegen dazu keine konkreten Zahlen vor. Gemäss Bericht zur Totalrevision GÜTG sollen die Sendungen mit Bestimmungsort Nordwestschweiz im Terminal Basel von der Schiene auf die Strasse umgeschlagen werden. Die Menge des vom Gateway rückgeführten Volumens dürfte daher gering sein.

Zur Frage 9

"Wie beurteilt der Regierungsrat den Standort dieses Umschlagterminals aufgrund der Tatsache, dass so alle Güter auf jetzt schon überlasteten Schienen durch den Aargau in den ebenfalls stark belastete Grossraum Zürich befördert werden?"

Der Transport über die stark belasteten Bahnachsen durch den Kanton Aargau ist tatsächlich ein negativ zu beurteilender Aspekt. Der angestrebte Anteil für den Bahntransport bis zum Endkunden kann aber nur durch die Kombination von Gateway und Rangierbahnhof erreicht werden, wobei diese Kombination theoretisch auch irgendwo an einem anderen Standort möglich wäre. Realistischer scheint bei einem Verzicht auf den Gateway Limmattal, dass die Transporte von den Seehäfen oder spätestens ab Terminal Basel auf der Strasse erfolgen. Dies hätte noch weit grössere Auswirkungen auf das Strassennetz im Kanton Aargau. Für den Kanton ist es wichtig, dass die Streckenkapazität auf der Ost-West-Achse zügig ausgebaut und ein zusätzlicher Juradurchstich realisiert werden.

Zur Frage 10

"Wie garantiert der Regierungsrat, dass vorab die S-Bahn im Fricktal nicht unter die "Güterzugsräder" kommt und wie sieht die künftige Weiterentwicklung betreffend Angebot und Sitzplatzzahlenerweiterung aus?"

In der Angebotsplanung Nordwestschweiz bearbeiten die SBB gemeinsam mit den Kantonen die langfristige Angebotsplanung und die dafür benötigten Infrastrukturelemente. Die Vorstellungen des Kantons zur mittel- und langfristigen Angebotsentwicklung sind im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 aufgezeigt. Bei der Infrastruktur haben die SBB gemeinsam mit den Nordwestschweizer Kantonen Studien für die Entflechtungsbauwerke in Pratteln und Muttenz sowie den Ausbau des Ostkopfs Bahnhof Basel erarbeitet. Diese sind bereits teilweise in das STEP eingeflossen.

Da mittelfristig ein durchgehender 15-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn im Fricktal nicht möglich ist, setzt sich der Regierungsrat bei den Interregiozügen für attraktiveres Rollmaterial und zur Verbesserung der Sitzplatzkapazität für zusätzliche Halte in Stein-Säckingen und Möhlin ein.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'989.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU