

insbesondere dank den Fußgängern an, bei den Velofahrenden halten sich externe Kosten und Nutzen ungefähr die Waage.

Die neue Studie zeigt, dass der Preis der Mobilität die verursachten Kosten nicht deckt und somit das Verursacherprinzip nicht umgesetzt ist. Durch den zu niedrigen Preis der Mobilität entsteht ein Anreiz, längere und häufigere Fahrten zu unternehmen als dies bei voller Kostenanlastung der Fall wäre. Dies führt zu einem Ressourcenverbrauch, der volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Die beträchtlichen Summen der externen Kosten müssen von der Gesellschaft oder den zukünftigen Generationen (*Anmerkung: insbesondere Kohlendioxid*) getragen werden.

Die 36-seitige ARE Publikation mit den methodischen Grundlagen und Zahlen von Infrac und Ecoplan kann heruntergeladen werden: www.aren.admin.ch.

Die GRV tritt seit Jahrzehnten für das Verursacherprinzip ein und begrüßt, dass in dieser Publikation auch der Fahrrad- und Fußverkehr berücksichtigt ist.

Sommerfahrplan der SBB

Die SBB hat während der Sommerferien 30 Baustellen mit Auswirkungen auf den Fahrplan betrieben, davon drei Großbaustellen: Fahrbahn- und Weichenerneuerung Lausanne – Puidoux, Fahrbahnerneuerung Gelterkinden – Tecknau sowie Fahrbahnerneuerung und Ausbau für mehr Züge Sankt Gallen – Sankt Gallen Winkeln. Wegen teilweise mehrwöchiger Streckensperrungen verkehrten die Züge vom 30. Juni bis 26. August 2018 erstmals nach einem speziellen Sommerfahrplan, welcher entgegen der früheren Bedeutung ein reiner Baustellenfahrplan war. Das stark belastete Netz der SBB erfordert ständige Unterhalts- und Ausbaurbeiten. Diese wurden 2018 gebündelt zur Sommerferienzeit durchgeführt, mit dem Ziel, dass möglichst wenig Reisende während möglichst kurzer Zeit betroffen waren. Zudem konnten die Baukosten um 22 Prozent reduziert werden.

95 Prozent der Züge im Fernverkehr wurden im Laufe eines Tages anders eingesetzt als üblich, für 70 Prozent des Lok- und Zugpersonals resultierten andere Einsatzpläne. Die Pendler waren, vor allem in der Westschweiz, teilweise deutlich länger unterwegs und mussten sich neu orientieren, dabei half der angepasste Online-Fahrplan. Die Abwicklung des Sommerfahrplans war für alle Beteiligten eine große Herausforderung. Dieser erstmalige Sommerfahrplan sowie der Pilotversuch mit einem automatisierten Entschädigungssystem für die Bahnkunden werden von der SBB nun detailliert ausgewertet.

Wie sich Schiene und Straße in der Schweiz ergänzen

Die Schweizer Bahnjournalisten führten am 25. und 26. Oktober 2018 die Exkursion „Wie sich Schiene und Straße in der Schweiz ergänzen“ durch: An fünf Orten gab es neben technischen Besichtigungen und Fototerminen insgesamt 14 Präsentationen, über einige Events wird kurz berichtet.

Der Auftakt dieser Güterverkehrsreise war im **Swissterminal Frenkendorf** (südlich Basel), dort werden im kombinierten Verkehr Container zwischen Schiene und Straße umgeschlagen. Dieses Terminal bildet die Schnittstelle zwischen den Transporten aus den italienischen Häfen (Hannibal von Contship) und dem Norden (Schweizerzüge aus Antwerpen und Rotterdam – Neuss) und dient der Versorgung der Schweiz.

Frank Furrer, Generalsekretär des VAP (Verband Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer) sieht insbesondere folgende politischen Herausforderungen:

- Beschluss „Organisation der Bahninfrastruktur“ im Parlament; die Verlagerer möchten bei der Fahrplangestaltung mitwirken und Wettbewerb sollte als Grundsatz verankert werden
- Netzkapazitäten für Güterverkehr sichern / schaffen; beim Ausbausritt 2030/35 die Entwicklung der Güterverkehrsanlagen berücksichtigen

- Logistik- und Produktionsstandorte sichern/schaffen.

In der Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr (WLV) will der VAP mit dem VÖV (*siehe unten*), SBB Cargo und gegebenenfalls weiteren Bahnunternehmen die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des WLV verbessern.

Über „Kundenbedürfnisse statt Ideologie“ referierte André Kirchhofer, Vizedirektor des Schweizerischer Nutzfahrzeugverbands Astag und plädierte für eine Ko-/Multimodalität.

Hans-Peter Hadorn, Präsident der Kommission Güterverkehr des VöV (Verband öffentlicher Verkehr) lobte die Revision des Gütertransportgesetzes mit der Förderung von Güterverkehrsanlagen und technischer Innovationen. Komodalität und Wettbewerb sollten innerhalb fairer Rahmenbedingungen erfolgen mit einem diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur und zu den Güterverkehrsanlagen.

Wichtigstes Geschäftssegment der **BLS Cargo** ist mit 50 Prozent der unbegleitete Kombinierte Verkehr (UKV), gefolgt von der Rollenden Landstraße (Rola, Begleiteter kombinierter Verkehr) mit 28 Prozent, und beide im Transit so Silvan Munz, Leiter Binnen-, Import- und Exportverkehre. Den Markt in der Schweiz sieht BLS Cargo als strategisches Ergänzungssegment. Der intramodale Wettbewerb soll die „Schiene gegenüber der Straße „fit“ machen“. Für die Ganzzüge oder Wagengruppenzüge trägt der Kunde das Auslastungsrisiko, BLS Cargo betreibt keinen Einzelwagenverkehr.

Adrian Bögli, Kundenbetreuer bei **SBB Cargo International** sieht sein Unternehmen als führend auf der Nord-Süd-Achse mit 38,2 Prozent Marktanteil im alpenquerenden Schienengüterverkehr. Bögli erläuterte die reibungslose Flugpetrolversorgung des Flughafens Zürich aus Deutschland. SBB Cargo International stellt die Leistung auf der deutschen Strecke sicher und übergibt die Züge in Basel an die Muttergesellschaft. Der Fahrplan der Züge ist getaktet und auf saisonale Volatilitäten ausgerichtet. Als große Herausforderungen

nannte Bögli die Störungen im Bahnbetrieb: 14 Stellwerkstörungen zwischen Mannheim und Basel 2018 (bis 16. Oktober) dauerten knapp 48 Stunden, dazu kamen 28 Personenunfälle mit 65 Stunden Störungsdauer.

Die Infrastrukturpläne der SBB für den Schienengüterverkehr im Raum Genf stellte Philippe Buhl vor und betonte die zentrale Bedeutung des Güterbahnhofs Genf La Praille mit seinen vier Funktionen: Formationsbahnhof (Sortierung der Züge), Stückgutzentrum, Terminal im Kombinierten Verkehr und Freiverladung (besonders Baustoffe und Entsorgung). Im Rahmen des Programms Step 2030 (<https://sbb-step2030.ch>) will die SBB Genf La Praille leistungsfähig ausbauen: Insbesondere eine neue Logistikhalle mit 150 Meter langen Ladegleisen sowie ein 380 Meter langes Terminal des Kombinierten Verkehrs mit Portalkränen, die 4 Gleise, 3 Lkw-Spuren und 3 Lager-spuren überspannen, die Freiverladung soll beibehalten werden.

Die City Logistik für Genf erläuterte Pierre Page, Leiter Kunden und Produkte des **Logistikunternehmens Railcare** am Coop Verteilzentrum in Aclens (12 Kilometer nordwestlich Lausanne) sowie am folgenden Tag in Genf. Railcare ist seit 2010 eine 100-prozentige Tochter von Coop und

befördert Güter des täglichen Bedarfs schweizweit mit eigenen Zügen und Lkw. Im UKV erfolgt der längste Transportweg auf der Schiene, um den vor- und nachgelagerten Transport auf der Straße zu reduzieren. Seit dem 01. Juli 2013 werden die Waren von Coop aus dem Verteilzentrum in Aclens mit dem Zug ins nur 67 Kilometer entfernte Genf transportiert. Der Railcare Zug pendelt dreimal täglich zwischen Aclens und Genf (*Anmerkung: zwischen Lausanne und Genf haben Güterzüge stündlich zwei Fahrplantrassen*). Ab dem Bahnhof Genf La Praille versorgen dann Lkw die 45 Genfer Coop Verkaufsstellen. Die speziellen Kühl-Wechselbehälter werden seitlich zwischen den Bahnwagen und den Lkw durch den Fahrer verladen. Der „RCE-Powerpack“ (siehe Beitrag von Jürg Lüthard in Folge 108 der GRV-Nachrichten, Seite 26) ermöglicht es, die Waren beim Bahntransport mit kinetischer Energie anstatt mit Diesel zu kühlen, dadurch reduziert sich der Kohlendioxidausstoß um rund 75 Prozent. Coop will bis zum Jahr 2023 kohlendioxidneutral sein und hat im Jahr 2016 durch die Verlagerung auf die Schiene 9,7 Millionen Lkw-Kilometer eingespart und so 8400 Tonnen Kohlendioxid vermieden.

Wie das Coop-Verteilzentrum verfügt auch das benachbarte **Logistikzent-**

rum von Camion Transport über zwei Bahnleise, über die klassischer Stückgutverkehr abgewickelt wird, wie ihn der Redakteur in den 1970er-Jahren des letzten Jahrhunderts bei der DB noch erlebt hat. Mathias Lanz, Logistikkordinator von Camion Transport erläuterte den Bahnjournalisten das neue Logistikzentrum detailliert. Die nationale Stückgutverteilung im dualen Transportsystem Schiene / Straße ist das Kerngeschäft von Camion Transport.

Peter Jedelhauser, Direktor des Programms „**Léman 2030**“ verdeutlichte die Herausforderungen im Genfer Bogen: Zwischen Lausanne und Genf soll die Zahl der Reisenden von täglich 60 000 auf 100 000 steigen und die der Züge von 670 auf 800. In den kommenden 10 Jahren sollen für die Ausbauten 4 Milliarden Schweizer Franken investiert werden, zusätzlich zu 2 Milliarden Franken für die Unterhaltung und Erneuerung.

Zur Abrundung der von Kurt Metz hervorragend organisierten Medienreise konnte der im Rohbau fertiggestellte neue Bahnhof Eaux-Vives des Projekts CEVA besichtigt werden. Im Dezember 2019 sollen alle Arbeiten abgeschlossen sein. Der Léman Express wird dann 230 Kilometer Strecken mit 45 Bahnhöfen in Frankreich und der Schweiz bedienen mit täglich



Horizontalverladung eines Wechselbehälters in Aclens;
Foto: Jürg Lüthard.

50 000 Reisenden. Bereits seit Juni 2018 gibt es zwischen Coppet (östlich Genf) und dem neuen Bahnhof Lancy-Pont-Rouge (südlich Genf Cornavin) in der Hauptverkehrszeit einen 15 Minuten Takt.

Die Vorträge der Medienreise finden sich auf: www.kurtmetz.ch.

Für den Redakteur war es eine Freude zu erleben, wie mit der zukunftsfähigen Schweizer Bahnpolitik im 21. Jahrhundert Schienengüterverkehr auch über kurze Entfernungen und für Stückgut betrieben wird.

Kurzmeldungen Schweiz

Stadler informierte am 13. August über einen gewonnenen **Auftrag im Vereinigten Königreich**. Wales & Borders bestellte 36 dreiteilige Tram-Trains des Typs „Citylink“ und 35 Triebzüge des Typs „Flirt“ — insgesamt 71 Züge, die 2022 fahren sollen.

Am 21. August 2018 hat die SBB in Zürich die **neu gestalteten Speisewagen im Fernverkehrs-Doppelstockzug** den Medien vorgestellt. Sie werden ab dem Fahrplanwechsel vom 09. Dezember schrittweise eingeführt. Der neue Speisewagen ist hell eingerichtet, bietet Platz für rund 30 Personen und verkehrt vorwiegend auf der Linie IC 1 zwischen Genf und Sankt Gallen. Bereits im April hatte die SBB ein neues Catering-Angebot eingeführt, mit einer vollständig überarbeiteten Speisekarte. Gepflegtes Speisen während der Fahrt sieht die SBB als besonderes Erlebnis für ihre Bahnkunden. Mit der Inbetriebnahme der neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge und dem „Giruno“ werden daher in den nächsten Jahren alle Intercity- und Eurocity einen Speisewagen mitführen. Bis 2021 soll die Speisewagenflotte von heute 107 auf 159 Fahrzeuge wachsen.

Der Bundesrat will eine **Vernehmlassung zu „Cargo sous terrain“** einleiten. Er hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation an seiner Sitzung vom 28. September 2018 beauftragt, bis Ende 2018 ein Bundesgesetz über unterirdische Gütertransportanlagen zu erarbeiten. Bei

Cargo sous terrain handelt es sich um ein Gesamtlogistiksystem, das einen automatisierten, unterirdischen Transport von Paletten und Behältern erlaubt.

Bundesrätin Doris Leuthard hat am 10. Oktober 2018 ihre französische Amtskollegin Elisabeth Borne, Ministerin für Verkehr beim Minister für den ökologischen und solidarischen Wandel, in Bern empfangen. Die Ministerinnen erörterten insbesondere die laufenden **schweizerisch-französischen Projekte im Bereich des Personenverkehrs auf der Schiene**. Zwei davon stehen kurz vor der Vollendung, nämlich die Verbindung Biel – Delle – Belfort, die im Dezember 2018 wiedereröffnet wird, und das grenzüberschreitende S-Bahn-Netz Léman Express, welches im Dezember 2019 in Betrieb genommen werden soll.

Da gute Telefon- und Datenverbindungen am Bahnhof und im Zug für die Kunden eine hohe Bedeutung haben, investiert die SBB mit den Mobilfunkanbietern laufend in die Verbesserung der Mobilfunkversorgung der Bahnstrecken und Züge. Seit einigen Jahren rüstet die SBB ihre Züge mit 3G/4G⁴-Signalverstärkern aus. Im Hinblick auf den neuen 5G Mobilfunkstandard setzt die SBB zukünftig auch auf laserperforierte Fensterscheiben. Am 18. Oktober 2018 kündigte die SBB für 2019 einen Technologietest für Gratis-Internet im Zug an. Die angestrebte Lösung soll den Kunden eine schnellere Internetverbindung mit mehr Bandbreite als WLAN im Zug bieten.

Am 24. Oktober 2018 kamen 250 Teilnehmer zum **5. Meterspur-Anlass** ins Verkehrshaus Luzern. Unter dem Thema „Bahnwelt in Bewegung“ wurde über die Synergien der 16 schweizerischen Meterspurbahnen in der Railplus AG diskutiert. Die Zusammenarbeit soll Erfolge in den Bereichen Kosteneffizienz, Leistungsqualität und Kundenorientierung bringen. Der nächste Meterspur-Anlass soll im Herbst 2020 stattfinden.

⁴ Der Mobilfunkstandard 3G ist besser bekannt als UMTS, 4G entspricht LTE.

Schifffahrt

150 Jahre Mannheimer Akte

Am 17. Oktober 1868 haben die damaligen Anrainerstaaten des Rheins — Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, die Niederlande und Preußen — die Mannheimer Akte unterzeichnet. Ihre wesentlichen Prinzipien Freiheit der Schifffahrt, Gleichberechtigung und Einheit des Schifffahrtsregimes gelten bis heute. Zugleich bildet die Akte die Basis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat sich zu einem Kompetenzzentrum für die Binnenschifffahrt entwickelt. Am 17. Oktober 2018 veranstaltete die ZKR im Mannheimer Schloss, dem historischen Ort der Unterzeichnung der Übereinkunft, einen Jubiläumskongress, um weitere Impulse für die Rheinschifffahrt zu setzen.

Dieses internationale Abkommen regelt die freie Nutzung des Rheins als Transportweg. Beim Jubiläumskongress haben Vertreter von Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz eine Erklärung unterzeichnet. Damit bestätigen sie, dass sie das Regelwerk der Mannheimer Akte unterstützen und den Erfolg der Rheinschifffahrt auch für die Zukunft sichern wollen.

Die GRV sieht die Mannheimer Akte kritisch, da sie eine Anlastung der Wegekosten und auch der von den konkurrierenden Verkehrsträgern zu zahlenden Energiesteuer auf Binnenschiffe verhindert.

Die Wasserstraßen des Bundes

Das Netz der Bundeswasserstraßen hat eine Länge von rund 7300 Kilometer Binnengewässerstraßen und schließt auch zirka 17 800 Quadratkilometer Seewasserstraßen ein. Hier von entfallen zirka 6550 Kilometer auf Binnenschifffahrtsstraßen und zirka 690 Kilometer auf Seeschifffahrtsstraßen. Etwa 34 Prozent der Netzlänge sind frei fließende bzw. geregelte Flussstrecken, 42 Prozent