



Richterswil, 18. Januar 2014

Mediation Weiterentwicklung Terminallandschaft

Schlussbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary.....	2
2	Ausgangslage.....	3
3	Ziel und Zweck der Mediation.....	3
4	Vorgehen.....	3
5	Persönliche Interviews.....	4
6	Workshop mit der Branche 23. Oktober 2013.....	6
7	Fazit / Empfehlungen aus Sicht Mediator.....	8
8	Terminalkonferenz 03. Dezember 2013.....	9

Geht an:
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

1 Management Summary

Als Abschluss des Mediationsprozesses zur Weiterentwicklung der schweizerischen Terminallandschaft fand am 3. Dezember 2013 die zweite vom Bundesamt für Verkehr (BAV) einberufene Terminalkonferenz statt. Über 40 Vertreter der Transport- und Logistikbranche haben an dieser Konferenz teilgenommen. Die Vertreter haben folgenden fünf gleichberechtigten Resultaten zugestimmt:

Wachstumsrate im Import- und Exportverkehr von Containern:
BIP plus 1 - 2%

Bestehende Terminals sind bei der Planung der künftigen Terminallandschaft einzubeziehen.
Dies gilt auch für regionale Terminals unter Beachtung von Kapazität und Kosten. Diese Terminals dienen dem Binnenverkehr, sowie Import und Exportverkehr.

Basel Nord ist als Grossterminal trimodal umzusetzen.

Gateway Limmattal (GWL)

Die Umsetzung des GWL soll «aktiv offen gehalten» werden.
Bei der Realisierung ist eine Etappierung in Abhängigkeit der Marktbedürfnisse zu prüfen.
Die Vorgaben des kantonalen Richtplans sind zu berücksichtigen und im Produktionskonzept aufzunehmen.

Zugang der Terminals ist für alle Nutzer diskriminierungsfrei.
Die Betreiberfrage ist zu vertiefen.

Das Bundesamt für Verkehr wird die Ergebnisse und Empfehlungen wie folgt einordnen:

- In die aktuellen politischen Geschäfte des BAV
- In die Planungsarbeiten des BAV
- In die Finanzierungsprozesse des BAV
- In die Rollenteilung Bund – Branchenakteure

Das BAV will die Zusammenarbeit mit der Branche wie folgt gestalten:

- Enger Einbezug der Branchenakteure ist für das BAV „Pflicht“ bei der Erarbeitung des Zielbildes Güterverkehr
- Aufbau einer permanenten Begleitgruppe der Branchenakteure und Kantone für die Planungsprozesse des BAV im Bereich Schienengüterverkehr
- Regelmässige Güterverkehrskonferenzen des BAV

Die Transport- und Logistikbranche hat sich am 3. Dezember 2013 zu allen obengenannten Punkten committed.

2 Ausgangslage

Die zukünftige Entwicklung der schweizerischen Terminallandschaft ist eine grosse Herausforderung für die schweizerische Güterverkehrspolitik. Mit den Projekten Basel-Nord und Gateway Limmattal stehen zwei Grossterminalprojekte zur Diskussion, die die Angebote des kombinierten Verkehrs in der Schweiz nachhaltig beeinflussen werden.

Angesicht der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) wahrgenommenen Vorbehalten gegenüber den Projekten Basel-Nord und Gateway Limmattal und der Vielzahl von Fragen, die sich aus Sicht der Marktteilnehmer in Zusammenhang mit den Projekten noch stellen, hat das BAV die Marktteilnehmer und die am kombinierten Verkehr interessierten Institutionen zu der ersten Terminalkonferenz am 30. April 2013 eingeladen.

Die gut besuchte Terminalkonferenz vom 30. April 2013 zeigte das grosse Interesse der Transport- und Logistikbranche an der Weiterentwicklung der Terminallandschaft. Die Kritikpunkte und Fragen wurden diskutiert. Um das Thema zu vertiefen, sowie zur Lösungsfindung haben die Teilnehmer der Terminalkonferenz einer vom BAV vorgeschlagenen Mediation durch den externen unabhängigen Branchenexperten Erwin Rutishauser zugestimmt.

3 Ziel und Zweck der Mediation

In einem durch den Mediator begleiteten Prozess sollen mit den Marktteilnehmern folgende Ziele erreicht werden:

- Schaffen von Vertrauen und Akzeptanz für das Thema „zukünftige Entwicklung der Terminallandschaft Schweiz“ und zwischen den Akteuren
- Festlegen einheitlicher Definitionen, klarer und nachvollziehbarer Argumenten
- Aufzeigen von Chancen und Risiken einer zukünftigen Terminallandschaft
- Aufzeigen der Gemeinsamkeiten und der Kritikpunkte
- Commitment der Akteure für die Weiterentwicklung der Terminallandschaft mit einem mehrheitsfähigen Vorschlag zum weiteren Vorgehen

4 Vorgehen

Die nachfolgende Übersicht zeigt das generelle Vorgehen auf. Mit diesem methodischen Ansatz war es möglich, in einer ersten Phase auf die einzelnen Akteure einzugehen, ihre Fragen und Inputs aufzunehmen und in einer zweiten Phase nach Vorliegen von weiteren Klärungen mit allen Akteuren gemeinsam eine Lösungsfindung zu erarbeiten.



5 Persönliche Interviews

Der Mediator führte mit 28 Akteuren (Bahnen, Infrastrukturbetreiber, Operateure des Kombinierten Verkehrs, Terminal- und Hafengebiete, Verlade- und Branchenverbände) Einzelgespräche im Sinne eines halbstrukturierten Interviews vor Ort durch. Zusätzlich hat er die bestehenden Terminals in Basel, Rekingen und Frenkendorf sowie die Standorte der geplanten Grossterminals besichtigt.

Die Akteure haben das persönliche Gespräch geschätzt. An den Gesprächen nahmen ausnahmslos die zuständigen Chefs der Firmen bzw. Verbänden teil. Die Gespräche verliefen durchwegs offen und konstruktiv; dadurch konnte ein Klima des Vertrauens aufgebaut werden.

Viele Akteure erklärten, dass sie vom Vorgehen von SBB Cargo zu den Grossterminals und dem Einreichen des Plangenehmigungsverfahrens „Gateway Limmattal“ überrascht wurden. Sie bemängelten auch, dass sie von SBB Cargo nicht in den Prozess einbezogen wurden.

5.1 Zusammenfassung der Feststellungen, Kritikpunkte und Fragen der Akteure

Generell

- Sind bei der Planung der Terminals politische Rahmenbedingungen einzubeziehen. Will der Bund auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr eine Verlagerungspolitik festlegen.
- Die Prognosezahlen werden generell als zu hoch eingestuft. Die Frage der weiteren Containerisierung wird unterschiedlich beurteilt.
- Ein transparentes und nachvollziehbares Produktionskonzept fehlt.
- Umschlag in Grossterminal sowohl für maritimen als auch kontinentalen Verkehr. Für die einen ist aus wirtschaftlichen Gründen die Abfertigung beider Verkehre Voraussetzung; für die anderen fehlt einerseits der (Lager)Platz für den kontinentalen Verkehr bzw. vermindert das Handling für beide Verkehre die Kapazität der Terminals.
- Das Leercontainerkonzept ist ein zentraler Entscheidungsfaktor, ob der maritime Containertransport auf der Schiene oder Strasse erfolgt.
- Das Geschäftsmodell Trägerschaft und Betreiber ist unklar. Diskriminierungsfreiheit sowie ein professionelles und kostengünstiges Betreiben der Terminals wird von allen Akteuren gefordert.

Basel Nord (BN)

- Basel Nord wird im Grundsatz als Grossterminal von allen Akteuren unterstützt.
- Die Ausgestaltung des Grossterminals in Bezug auf Trimodalität wird unterschiedlich beurteilt.
- Ein wesentlicher Modalsplit Schiff / Schiene ist schwierig zu realisieren, da heute der Weitertransport mit rund 90 % durch den LKW erfolgt.
- Ein Wachstum, auch struktureller Art, ist auf dem Rhein unbestritten.

Gateway Limmattal (GWL)

- Die vorgegebene Aufteilung 80/20 Schiene / LKW findet bei den Akteuren keine Zustimmung. Viele erachten diese Vorgabe als Killerkriterium für eine Realisierung des GWL.
- Als Alternative zum Limmattal wird von einigen Akteuren ein Grossterminal in der Region Gäu gefordert.
- Ein regionaler Terminal im Limmattal wird grundsätzlich von den meisten Akteuren unterstützt. Dazu braucht es aber auch entsprechende Abstellflächen und die Möglichkeit einer Feinverteilung per LKW.

5.2 Auswertung

Fragenkatalog an SBB Cargo

Auf der Basis der unter Punkt 4.1. aufgeführten Feststellungen hat der Mediator einen umfassenden Fragekatalog zu Händen von SBB Cargo erarbeitet. SBB Cargo wurde aufgefordert, auf die Fragen der Branche detaillierte, nachvollziehbare Argumente und Lösungen aufzuzeigen.

SBB Cargo hat Mitte September 2013 ein umfassendes Basispapier erstellt. Dieses Papier hat zur wesentlichen Klärung und Präzisierungen vieler Punkte beigetragen. Insbesondere enthält der Bericht Aussagen zum Produktionskonzept, zur Wirtschaftlichkeit, zum Betreibermodell sowie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn im kombinierten Verkehr. Ferner wurden Präzisierungen zu den Grossterminals Basel-Nord und Gateway Limmattal vorgenommen.

Thesen als Diskussionsbasis

Aufgrund der persönlichen Interviews und unter Einbezug des Basispapiers von SBB Cargo hat der Mediator neun Thesen erarbeitet. Diese bildeten die Basis für die Auseinandersetzung und Lösungsfindung innerhalb der Akteure der Transport- und Logistikbranche. Damit wurden die Voraussetzungen für eine gezielte Diskussion geschaffen.

Folgende Thesen dienen zur vertieften Auseinandersetzung:

These 1: Infrastruktur als Wettbewerbsvorteil

- Güterverkehrsinfrastrukturen erhöhen den Standortvorteil Schweiz.
- Die Umsetzung von grossen Infrastrukturausbauten dauern 10 bis 20 Jahre (Planungs- und Bewilligungsprozess).
- Nutzen und Risiken neuer Infrastrukturen müssen unter den Marktakteuren mehrheitlich nachvollzogen werden können.

These 2: Moderates Wachstum im kombinierten Güterverkehr

- Ein Wachstum in Höhe des BIP plus 1 bis 2% ist eine vernünftige Planungsgrösse.

These 3: Maritimer und /oder kontinentaler KV in Grossterminals

- Sendungs- und Warenstrukturen ändern sich je nach Marktbedürfnissen.
- Grossterminals sind mit einem flexiblen Layout für Seecontainer, Wechselbehälter und Trailer auszurüsten. Entsprechende Abstellflächen sind zu schaffen.

These 4: Basel Nord als trimodaler Grossterminal

- Trimodalität gewährleistet einen redundanten Import- und Export auf Schiene und Schiff.
- Basel Nord gewährleistet den Marktakteuren die Nutzung aller Verkehrsträger Schiff, Schiene und Strasse.
- Terminal Basel Nord ermöglicht einen rationellen Umlad auf das nationale Schienennetz; direkte Zugbildung ohne Rangiertätigkeit möglich.

These 5: Gateway Limmattal

- Standort für ein Grossterminal grundsätzlich gut.
- Handicap dieses Grossterminals ist die im Richtplan vorgegebene 80 / 20 Regelung Schiene / Strasse

These 6: Regionale Terminals

- Für eine effiziente Abwicklung des KV braucht es regionale Terminals, insbesondere West, Mitte, Limmattal, Ost und Süd.
- Regionale Terminals stehen sowohl dem Binnenverkehr als auch dem Import- / Exportverkehr zur Verfügung.
- Bestehende Terminalinfrastrukturen sind zu berücksichtigen.

These 7 : Leercontainer

- Leercontainerdepots mit den entsprechenden Dienstleistungen sind in den Grossterminals selbst oder in unmittelbarer Nähe zu schaffen.

These 8: Produktionskonzept und Wirtschaftlichkeit

- Die Terminals sind diskriminierungsfrei für alle Nutzer (EVU, Verlader, Spediteure) zugänglich.
- Grossterminals ermöglichen einen rationellen Betrieb und insgesamt konkurrenzfähige Preise des KV in der Schweiz.

These 9: Betreibergesellschaften

- Betreibergesellschaften sind offen für Beteiligte, die Know how einbringen und den Schienenverkehr fördern wollen.
- Umschlagsdienstleistungen können auch an Dritte im Rahmen eines Einkaufsmodells mit Service-Level-Agreement vergeben werden.

5.3 Vertiefte Klärungen

Dem Mediator wurden viele Unterlagen von den Branchenvertretern zur Verfügung gestellt. Zusammen mit den Gesprächen dienten diese zur besseren Beurteilung der Sachverhalte und der verschiedenen Meinungen. Zur vertieften Klärung von spezifischen Fragestellungen fanden zudem Sitzungen einerseits mit SBB Cargo und andererseits mit Infras und der ETH / Institut für Verkehrsplanung statt.

Dank dem Anstossen des Mediationsprozesses durch das BAV entwickelte sich auch eine Eigendynamik in der Branche selbst. Einige Akteure haben sich vertieft mit der Materie auseinandergesetzt. Eine Arbeitsgruppe hat selbst einen Fragekatalog zu Basel-Nord erarbeitet. Dieser wird den verantwortlichen Projektumsetzern zur Verfügung gestellt.

6 Workshop mit der Branche 23. Oktober 2013**6.1 Vorbereitung**

Von den 33 eingeladenen Vertretern der Transport- und Logistikbranche haben 28 am Workshop teilgenommen. Allen Eingeladenen wurden zur Vorbereitung des Workshops die folgenden Unterlagen zugeschickt:

- Basispapier SBB Cargo „Kombinierter Verkehr“
- Kurzbericht des Mediators: Zusammenfassung der Interviews
- Thesen als Input (siehe Ziff. 5.2.)

6.2 Ziele / Ablauf

Ziele des Workshops:

- Teilnehmer kennen das verfeinerte Konzept Grossterminal der SBB Cargo (Produktionssystem, Preisgestaltung, Betreibervarianten, etc.)
- Teilnehmer kennen Basis für die Prognosen
- Schärfen der Gemeinsamkeiten und Herauskrystallisieren der Differenzen
- Festlegen der noch zu klärenden Kernfragen bis zur Terminalkonferenz
- Festlegen der gemeinsamen Haltung zur Weiterentwicklung der Terminallandschaft

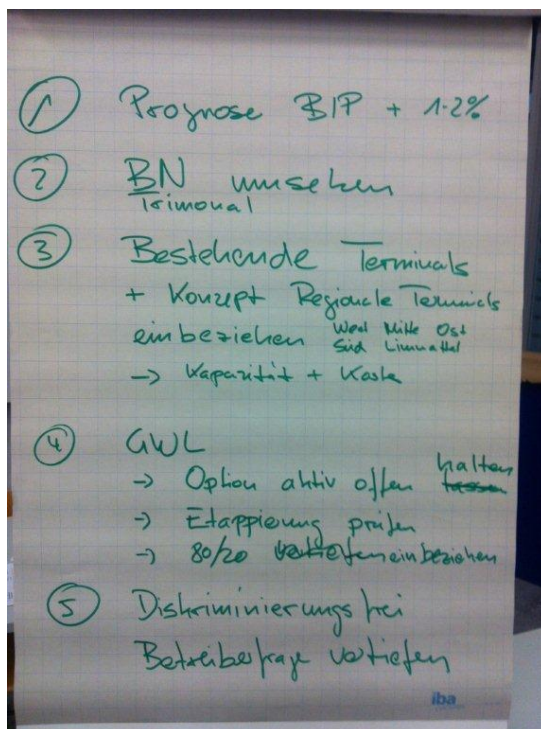
Zu Beginn des Workshops haben zwei Eintretensreferate zu weiteren Klärungen geführt. Einerseits wurden von Lutz Ickert, Infras die Grundlagen zur Nachfrageprognosen erläutert und andererseits kommentierte Martin Haller, SBB Cargo den Basisbericht der SBB Cargo.

Im Anschluss wurden in zwei Gruppen intensiv die Ausführungen der Referenten und die im Vorfeld verschickten Thesen des Mediators diskutiert. Es wurden Differenzen, Gemeinsamkeiten und Argumente herauskrystallisiert. Pro Gruppe hat ein Sprecher im Plenum die Resultate präsentiert.

Werner Indermühle, Hochrhein Terminal, gab den Teilnehmern ein Positionspapier ab und präsentierte einige Charts. Die dargelegten Kapazitätsüberlegungen konnten nicht verifiziert werden.

6.3 Ergebnisse

Nach eingehender und engagierter Diskussion im Plenum wurden fünf Stossrichtungen von den Teilnehmern verabschiedet. Diese Punkte sind sowohl im Management Summary als auch unter Punkt 8 ausformuliert aufgeführt. Nachfolgend das im Plenum verabschiedete Original.



Aufgrund des fast einstimmigen Commitments mit den erarbeiteten Resultaten waren alle Beteiligten der Meinung, auf den weiteren bereits im Voraus festgelegten zusätzlichen Workshop im November 2013 zu verzichten.

6.4 Protokoll

Das ausführliche Protokoll über den Workshop wurde von Vertretern des BAV verfasst und allen am Workshop Beteiligten zugesandt. Die Empfänger wurden aufgefordert, zum Inhalt des Protokolls Stellung zu nehmen. Sieben Akteure haben Änderungswünsche bekanntgegeben. Allen Beteiligten wurden diese Änderungswünsche vor der Terminalkonferenz zugeschickt. Damit verfügten die Vertreter der Transport- und Logistikbranche über den gleichen Wissensstand. Es wurde grösstmögliche Transparenz beibehalten.

7 Fazit / Empfehlungen aus Sicht Mediator

Die Ziele der Mediation konnten erreicht werden. Dies war nur dank der gegenseitigen Schaffung einer Vertrauensbasis und insbesondere aufgrund der aktiven und lösungsorientierten Arbeit aller Teilnehmer am Workshop möglich. Während des ganzen Prozesses konnten ausnahmslos offene und konstruktive Gespräche geführt werden.

Die Resultate stellen einen ersten, aber wichtigen Schritt dar. Entscheidend werden die nächsten Monate der Umsetzung sein. Hier sind die einzelnen Akteure und das BAV gefordert.

Nachfolgend sind einige Empfehlungen des Mediators für die Weiterentwicklung der Terminallandschaft aufgeführt:

- Gezielte Umsetzung der verabschiedeten Mediations-Ergebnisse zur Stärkung der Transport- und Logistikbranche. Dies bedeutet: Bündelung der Kräfte, Fokussierung und Stossrichtungen nicht immer wieder hinterfragen.
- Geschlossenes Auftreten der Branche schafft Verbindlichkeit.
- Bestehende und politisch festgelegte Logistikstandorte sind unbedingt weiterzuentwickeln.
- Alle Verkehrsträger sind bei der Gesamtbetrachtung und bei der Gestaltung der Terminals zu berücksichtigen. Eine optimale Wirkung wird nur beim Zusammenspiel der Verkehrsträger erzielt.
- Produktivitätseffekte durch Optimierung der Produktionskonzepte, Prozesse und Terminal-Layouts sind zu realisieren. Dies bedeutet: Ausrichten nach dem Benchmark, professionelles Know how einfliessen lassen, Erarbeiten von intelligenten, marktgerechten und flexiblen Lösungen, schlagkräftige Projektorganisationen.
- Konkretisierung der Weiterentwicklung der Terminallandschaft durch das BAV in enger Zusammenarbeit mit der Transport- und Logistikbranche. Regelmässige Durchführung von Güterverkehrskonferenzen.
- Transparente und zeitgerechte Kommunikation gegenüber Behörden, Öffentlichkeit und Wirtschaft durch die Akteure.

8 Terminalkonferenz 03. Dezember 2013

Die zweite Terminalkonferenz wurde unter Leitung von Peter Füglistaler, Direktor BAV durchgeführt. Es nahmen über 40 Vertreter der Transport- und Logistikbranche teil.

Der Mediator präsentierte folgende am Workshop verabschiedeten Resultate. Die Resultate sind unter sich gleichberechtigt.

Wachstumsrate im Import- und Exportverkehr von Containern:
BIP plus 1 - 2%

Bestehende Terminals sind bei der Planung der künftigen Terminallandschaft einzubeziehen.
Dies gilt auch für regionale Terminals unter Beachtung von Kapazität und Kosten. Diese Terminals dienen dem Binnenverkehr, sowie Import und Exportverkehr.

Basel Nord ist als Grossterminal trimodal umzusetzen.

Gateway Limmattal (GWL)

Die Umsetzung des GWL soll «aktiv offen gehalten» werden.
Bei der Realisierung ist eine Etappierung in Abhängigkeit der Marktbedürfnisse zu prüfen.
Die Vorgaben des kantonalen Richtplans sind zu berücksichtigen und im Produktionskonzept aufzunehmen.

Zugang der Terminals ist für alle Nutzer diskriminierungsfrei.
Die Betreiberfrage ist zu vertiefen.

Zudem führte der Mediator noch weitere vier wichtige Inputs auf, die am Workshop eingehend besprochen, aber nicht direkt in die Resultate aufgenommen wurden.

- Die Grossterminals sollten zugänglich sein sowohl für maritimen, als auch für kontinentalen Verkehr.
Diese Thematik ist bei der Planung zu vertiefen.
- Es besteht Konsens, dass den Grossterminals die Leercontainerdepots angegliedert werden müssen.
- Die Grossterminals müssen so betrieben werden, dass sie zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten können.
- Grundsätzliche Annahmen:
Keine zusätzlichen Regulative auf der Strasse und keine zusätzliche Verlagerungspolitik auf die Schiene im Binnenverkehr.

Der Direktor BAV stellte die Resultate dem Plenum nochmals zur Diskussion. Das Wort wurde nicht verlangt. Der Direktor bedankte sich für die eindeutige Zustimmung durch die Vertreter der Transport- und Logistikbranche. Damit sei eine gut abgestützte Basis für die Weiterarbeit gelegt worden.

Arnold Berndt, Leiter Sektion Güterverkehr des BAV präsentiert das weitere Vorgehen aus Sicht des BAV.

Einordnung der Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Mediationsprozess

- In die aktuellen politischen Geschäfte des BAV
- In die Planungsarbeiten des BAV
- In die Finanzierungsprozesse des BAV
- In die Rollenteilung Bund – Branchenakteure

Das BAV will die Zusammenarbeit mit der Branche wie folgt gestalten:

- Enger Einbezug der Branchenakteure ist für das BAV „Pflicht“ bei der Erarbeitung des Zielbildes Güterverkehr
- Aufbau einer permanenten Begleitgruppe der Branchenakteure und Kantone für die Planungsprozesse des BAV im Bereich Schienengüterverkehr
- Regelmässige Güterverkehrskonferenzen des BAV

Finanzierung der Umschlagsanlagen:

- Projekt muss innerhalb des (Entwurfs des) Zielbilds abgestimmt sein
- Anwendung des bisherigen gültigen Beurteilungsverfahrens: Überprüfung Kosten, Layout, Funktionalitäten, Varianten
- Diskriminierungsfreiheit als Auflage: schlüssiges Betreiberkonzept muss vorgelegt werden

Diskriminierungsfreiheit:

- Voraussetzung für Finanzierung seitens: Diskriminierungsfreier Zugang zu den Terminaldienstleistungen
- BAV akzeptiert nur Gesuche aus denen das Eigentumsmodell und das Betreiberkonzept klar und schlüssig hervorgehen

Rollenteilung Bund - Branchenakteure

- Der Bund erarbeitet mit der Branche das Zielbild und legt die weiteren Schritte zur Entwicklung der Terminallandschaft fest
- Der Bund leistet Beiträge an die Finanzierung der Umschlagsanlagen
- Der Bund gewährleistet die Diskriminierungsfreiheit der Nutzung der Terminals (ab 2016>: SKE)
- Alles andere ist Sache der Akteure

Nach einer kurzen Diskussion schliesst der Direktor des BAV die zweite Terminalkonferenz mit dem Dank an alle Beteiligten. Er bekräftigt nochmals das von allen Vertretern abgegebene Commitment zu den erarbeiteten Resultaten.



Erwin Rutishauser

Beauftragter BAV zur Weiterentwicklung der Terminallandschaft

Beilage:

Präsentation an der Terminalkonferenz 3. Dezember 2013