

# What-if Schienengüterverkehr +100%. Umkehrung der Planungslogik.



## Ausgangslage.

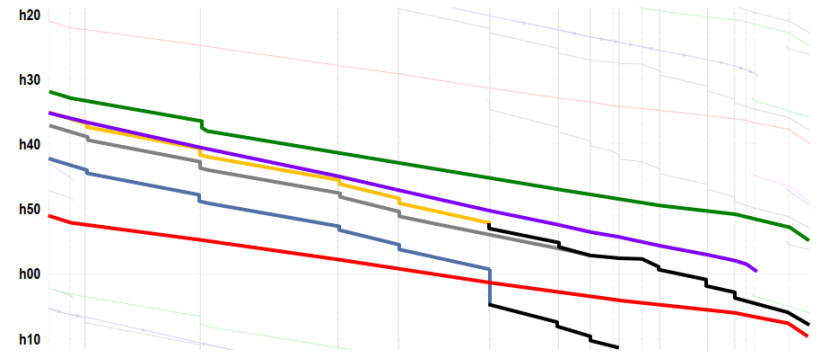
Im Zuge der politischen Debatte zum Klimawandel steht immer wieder auch der Schienengüterverkehr im Fokus. Es liegt daher im Rahmen des Möglichen, dass die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen in Zukunft zunehmen wird.

Heute leidet der Güterverkehr auf der Bahn an nicht konkurrenzfähigen Fahrzeiten, dies unter anderem als Folge der Planungslogik der Ausbausritte, wo der Schienengüterverkehr bislang stets am Schluss eingepflegt wird. Im Rahmen von Optimierungsarbeiten zugunsten von Verbesserungen im Personenverkehr verschlechtern sich die Fahrzeiten des Güterverkehrs oft weiter.

Das What-if Schienengüterverkehr +100% geht von einer deutlichen Steigerung der Güterverkehrsnachfrage aus und dreht die Planungslogik um – zuerst wird der Güterverkehr geplant, dann der Personenverkehr. Es werden folgende Fragestellungen bearbeitet:

- **Wo werden wieviel mehr Güterzüge verkehren, wenn die Nachfrage gegenüber dem AS 2035 um 100% zunimmt?**
- **Wie verhält sich die Infrastruktur, wenn der Güterverkehr wirklich gute Fahrzeiten erhält und der Personenverkehr gleichzeitig ein gleichwertiges Angebot fahren kann?**

Die Planungen basieren auf dem Mengengerüst und den Infrastrukturen des STEP AS 2035. Es werden keine zusätzlichen Grossprojekte berücksichtigt. Der Personenverkehr muss die gleiche Qualität wie 2035 aufweisen.



Beispiel Trassierung Güterverkehr zwischen Fern- und Regionalverkehr.



## In Zusammenarbeit mit:

- I-NAT-NET-G (Boris Jäggi)
- Beratung und Viriato-Planung extern (Citec Groupe)

## Status:

In Finalisierung. Erste Erkenntnisse sind in den von LIMA verantworteten Nationalen Entwicklungsplan (NEP) eingeflossen.

# What-if Schienengüterverkehr +100%. Umkehrung der Planungslogik.



## Erkenntnisse.

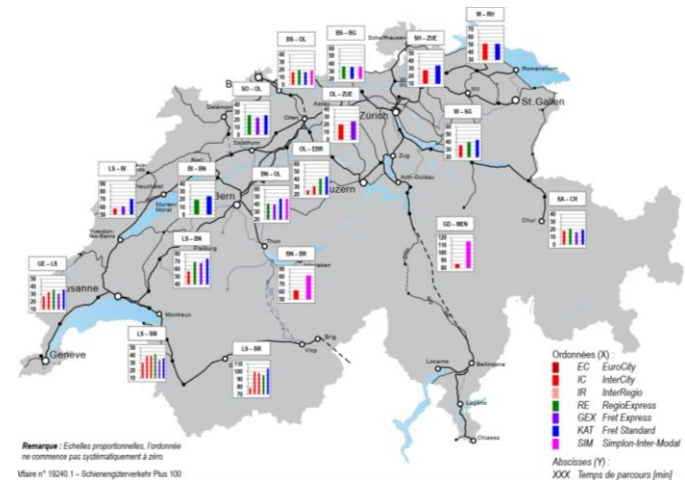
In einem ersten Schritt wurde der Güterverkehr ohne Berücksichtigung des Personenverkehrs geplant. Die Fahrzeiten liegen so natürlich flächendeckend deutlich tiefer, für die Cargo-Express-Züge liegen sie in der Grössenordnung von jenen des Fernverkehrs. Mit zunehmender Streckenlänge werden die Fahrzeitunterschiede zwischen Personen- und Güterverkehr grösser.

Als zweiter Schritt wurden die Züge des Fernverkehrs geplant. Die Fahrzeiten der Güterzüge verlangsamten sich dadurch leicht, sind aber immer noch deutlich schneller als in bisherigen Planungen. Die Zunahme von Gütertrassen (nicht linear) konnte ohne Berücksichtigung des Regionalverkehrs ohne Weiteres umgesetzt werden.

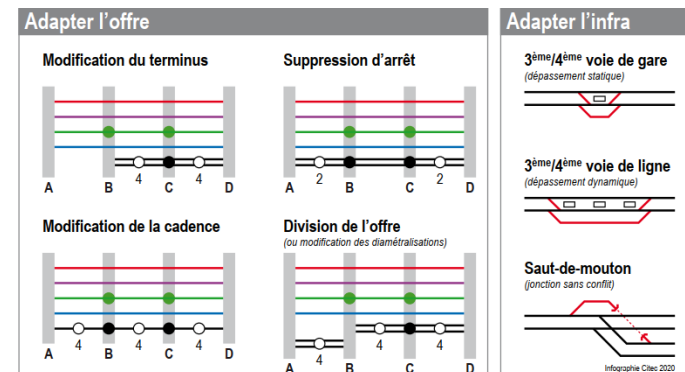
Das Fernverkehrskonzept mit den erhöhten Mengen und verkürzten Fahrzeiten im Güterverkehr ist die Basis, um die Auswirkungen auf den Regionalverkehr zu untersuchen. Dabei werden verschiedene Lösungsansätze geprüft.

## Auswirkungen auf die Infrastruktur.

Die Auswirkungen auf die Infrastruktur können erst nach Ausplanung des Regionalverkehrs abgeschätzt werden. Diese Planungen werden aktuell finalisiert. Es zeigt sich jedoch bereits, dass auf einigen Korridoren die schnelleren Fahrzeiten und die grösseren Mengen ohne oder nur mit geringen Anpassungen fahrbar sind. In anderen Korridoren sind Infrastrukturergänzungen oder Angebotsanpassungen nötig.



Vergleich der Fahrzeiten im Personen- und Güterverkehr.



Lösungsansätze bei Konflikten.

# What-if Schienengüterverkehr +100%.

## Umkehrung der Planungslogik.

Resultate: Auszug aus der Netzgrafik Güterverkehr (Entwurf).

