

Postadresse:
Regierungsrat des Kantons Aargau
Regierungsgebäude
5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
E-Mail regierungsrat@ag.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Aarau, 14. August 2013

Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. April 2013 sind die Kantone eingeladen worden, zur genannten Vorlage Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat unterstützt im Grundsatz die Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG). Insbesondere wird die Absicht befürwortet, im Güterverkehr das Prinzip der kombinierten Mobilität verstärkt zu fördern und auf das effiziente Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger zu setzen. Der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel mit all seinen Vorzügen ist ein grundlegendes Prinzip in der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie.

Entsprechend diesem Grundsatz sieht die Vorlage kein konkretes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche vor. Die angestrebte Förderung des Schienengüterverkehrs über optimale Rahmenbedingungen begünstigt jedoch eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die bereits heute durch den Schwerverkehr stark belasteten Hauptverkehrsachsen (National- und Kantonsstrassennetz) erfahren dadurch eine erwünschte Entlastung.

Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan

Der Regierungsrat anerkennt den Handlungsbedarf für die Einführung der längerfristig wirkenden Instrumente des Netznutzungskonzepts und des Netznutzungsplans. Sie können die Planungs- und Investitionssicherheit für alle Verkehrsarten auf der Schiene erhöhen. Eine

stärkere Koordination bei der Planung des Personen- und Güterverkehrs mit den neuen Instrumenten des Netznutzungskonzepts und der Netznutzungspläne scheint sinnvoll. Bei der erstmaligen Festlegung des Netznutzungskonzepts soll jedoch nicht nur das aktuelle Angebot des Regionalverkehrs einfließen. Als Ausgangsbasis sind die bereits beschlossenen sowie die von SBB und/oder Bund gutgeheissenen Angebotserweiterungen vor auszusetzen.

Antrag:

Für die Festlegung des ersten Netznutzungskonzepts sind das aktuelle Angebot des Regionalverkehrs, die bereits beschlossenen sowie die von SBB und/oder Bund gutgeheissenen Angebotserweiterungen vor auszusetzen.

Angesichts der Konzentration der Güterverkehre und der Überlagerung mit dem Personenverkehr im Dreieck Basel–Zürich–Aargau ist eine konfliktfreie Trassenzuteilung illusorisch. Aktuelle Beispiele dafür sind im Kanton Aargau die geplanten Angebotsausbauten in den Korridoren Heitersberg (S3), Furttal (S6) und Nationalbahn (S28). Für eine konfliktfreie Führung des Güter- und Personenverkehrs müssen in diesen Korridoren erhebliche Ausbauten umgesetzt werden (zum Beispiel Verlängerung der Kreuzungsstellen auf der Nationalbahn, Doppelspurausbauten im Furttal, Verbindungslinie Brunegg–Mägenwil). Ein Angebotsausbau der Regio-S-Bahn Basel (S1) bleibt jedoch durch die beschränkte Kapazität und die Konflikte mit dem Transitgüterverkehr auf der Bözbergachse blockiert.

Eine nachhaltige Lösung mit einer für alle Verkehrsarten fairen Trassenzuteilung kann, insbesondere auf den bis zur Kapazitätsgrenze ausgelasteten Hauptachsen im Kanton Aargau, nicht alleine auf Basis eines Netznutzungskonzepts beziehungsweise Netznutzungsplans erreicht werden. Der Regierungsrat fordert daher vor allem für den Kapazitätsengpass auf der Heitersbergachse eine zeitnahe Lösung. Aufgrund der Dringlichkeit und Finanzierbarkeit ist etappierbaren Lösungen (namentlich der Chestenbergstunnel als erste Etappe) höchste Priorität einzuräumen.

Antrag:

Parallel zur Einführung der Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan ist der Kapazitätsengpass auf der Heitersbergachse zeitnah zu lösen. Aufgrund der Dringlichkeit und Finanzierbarkeit ist etappierbaren Lösungen (namentlich der Chestenbergstunnel als erste Etappe) höchste Priorität einzuräumen.

Landesweite Koordination der Güterverkehrsanlagen

Heute planen die im Güterverkehr tätigen Unternehmen und die Verloader ihre Güterverkehrsanlagen weitgehend autonom. Der Bund sieht in der unternehmensübergreifenden Planung der Anlagen ein Verbesserungspotenzial. Deshalb wird vorgeschlagen, ein Konzept nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG) für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen in Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur zu erarbeiten.

Aus Sicht der Raumplanung befürwortet der Regierungsrat eine landesweite Koordination der Güterverkehrsanlagen. Dies ermöglicht eine, gegenüber der heute weitgehend autonomen Planung der Unternehmen, vermehrte Koordination und Abstimmung mit den Raumordnungszielen. Zudem wird dadurch auch klar geregelt, dass die Kantone einzubeziehen sind (Art. 17 und 18 Verordnung über die Raumplanung). Offen ist, ob ein Konzept oder eher ein Sachplan nach Art. 13 RPG das zweckmässige Instrument für diese Planung darstellt. Dies muss sich im Verlauf der weiteren Konkretisierung zeigen.

Die vorgeschlagenen Instrumente haben eine bessere Koordination zwischen Güterverkehrsanlagen und der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur zum Ziel. Dabei soll sichergestellt werden, dass für die geschaffenen Kapazitäten der Güterverkehrsanlagen auch die nötigen Trassen zur Verfügung stehen. Vor allem soll durch die übergreifende Koordination des Bundes eine optimale Auslastung der vorhandenen Infrastrukturen erreicht werden. Dieses Vorgehen entspricht dem Grundsatz im Kanton Aargau, zunächst die bestehenden Infrastrukturen optimal auszunutzen, bevor neue gebaut werden.

Beim vorgesehenen koordinierten Planungsprozess für Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs sind neben den zur Verfügung stehenden Trassen im Schienenverkehr auch die Kapazitäten des umliegenden Strassennetzes zu berücksichtigen. Terminals des kombinierten Güterverkehrs verursachen in jedem Fall eine grosse Anzahl Zu- und Wegfahrten von Lastwagen. Wie auch bei anderen güterintensiven Betrieben muss hier der Standorteignung besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die Standorte von Umschlaganlagen des kombinierten Güterverkehrs sollten neben den Kapazitäten des Strassennetzes auch auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sein. Gemäss § 46 der aargauischen Bauverordnung ist für alle Bauvorhaben, die ein motorisiertes Verkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, der Nachweis zu erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen (Kapazitätsnachweis). Die Sicherstellung der Standorteignung setzt eine intensive Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Regionalplanungsverbänden und privaten Betreibern bei der Planung voraus. Aus Sicht des Kantons haben dabei dezentrale Lösungen Vorrang.

Bewilligungsverfahren

Nach geltendem Recht werden die Terminalanlagen im Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 des Eisenbahngesetzes (EBG) bewilligt. Bei Anschlussgleisanlagen ist heute auch eine kantonale Bewilligung möglich, wobei die Anlage dem Eisenbahngesetz entsprechen muss und die Zustimmung des Bundesamts für Verkehr voraussetzt. Vorbehalten bleibt dennoch das Baubewilligungsverfahren nach Art. 18 EBG.

Gemäss Bestimmung in Art. 10 Abs. 1 GÜTG soll künftig die Baubewilligung für alle Güterverkehrsanlagen einheitlich nach kantonalem Recht erteilt werden. Es trifft insofern zu, dass die bisher unterschiedlichen Zuständigkeiten zu einem wenig transparenten Nebeneinander geführt haben.

Bei einer Neuordnung der Zuständigkeit ist jedoch zu beachten, bei welcher Instanz fachliches Wissen und die stärkere Entscheidungsabhängigkeit bestehen. Bezüglich der sicherheitstechnischen Prüfung fehlt beim Kanton das fachliche Wissen, insbesondere bei grossen Terminalanlagen. Zudem ist beim kantonalen Verfahren ohnehin eine sicherheitstechnische Zustimmungsverfügung des Bundesamts für Verkehr erforderlich.

Weiter haben grosse Güterverkehrsanlagen nationale (zum Beispiel Gateway Limmattal) oder regionale (zum Beispiel Güterterminal Aarau) Bedeutung. Eine der nationalen Bedeutung entsprechende Legitimation besteht nur bei einem Bundesverfahren wie das Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 EBG. Ein kantonales oder gar kommunales Baubewilligungsverfahren für grössere Anlagen ist daher nicht sachgerecht.

Aus diesen Gründen lehnt der Regierungsrat die vorgeschlagene Rechtsänderung ab. Gleichzeitig befürwortet er jedoch eine Entflechtung der Zuständigkeiten und erwartet vom Bundesrat entsprechende Vorschläge.

Antrag:

Art. 10 Abs. 1 GÜTG ist neu zu formulieren:

"Der Bau, die Änderung und der Rückbau von Güterverkehrsanlagen bedürfen einer Plangenehmigung nach Art. 18 des Eisenbahngesetzes. Vorhaben von untergeordneter Bedeutung können nach kantonalem Recht bewilligt werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten in einer Verordnung."

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer ausgezeichneten Wertschätzung.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Alex Hürzeler

Dr. Peter Grünenfelder

Anhang:

- Antworten zum Fragenkatalog

Kopie an:

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Anhang

Antworten zum Fragenkatalog

Zur Frage 1

"Sind Sie mit den Grundsätzen und Zielen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?"

Ja, sofern das heutige Angebot des Personenverkehrs und die bereits beschlossenen sowie die von SBB und/oder Bund gutgeheissenen Angebotserweiterungen nicht eingeschränkt werden.

Zur Frage 2

"Sind Sie mit den vorgeschlagenen Instrumenten zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?"

Ja.

Zur Frage 3

"Erachten Sie Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne als geeignete Instrumente für eine Kapazitätssicherung zugunsten des Schienengüterverkehrs?"

Im Grundsatz ja, unter Berücksichtigung unserer Ausführungen und Anträge in der einleitenden Rubrik "Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan" unserer Stellungnahme.

Zur Frage 4

"Erachten Sie einen institutionalisierten Planungsprozess für die Erarbeitung eines Konzepts für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur als erforderlich und zielführend?"

Ja, unter Berücksichtigung unserer Ausführungen in der einleitenden Rubrik "Landesweite Koordination der Güterverkehrsanlagen" unserer Stellungnahme.

Zur Frage 5

"Eignen sich die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen (Investitionsbeiträge an Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und private Anschlussgleise, LSVA-Rück-erstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs, die Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone, Anschubfinanzierung, Übergangsfrist für bestehende Betriebs-abgeltungen), um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?"

Die Bewertung und Bemessung der Bundesbeiträge werden anhand von einheitlichen Kri-terien festgelegt. Die Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf trägt ebenfalls zum Er-reichen der Zielsetzung der Vorlage bei: Dadurch entsteht der Anreiz, Güter auf der Schiene zu transportieren und nur den letzten Abschnitt auf der Strasse zurückzulegen. Durch die Anschubfinanzierung ist es möglich, neue Marktsegmente zu erschliessen. Wenn die drei Jahre der Anschubfinanzierung allerdings in eine wirtschaftlich eher schlechte Periode fallen, ist die Anschubfinanzierung evtl. nicht ausreichend. Daher wäre es sinnvoll, die Fristen nach definierten Kriterien verlängern zu können.

Zur Frage 6

"Sind Sie mit der Befreiung der SBB von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben, einverstanden?"

Ja. Jedoch sind die Auswirkungen einer Kann-Formulierung auf die Anzahl der Bedienpunkte unklar.

Zur Frage 7

"Sehen Sie andere Instrumente und Massnahmen, die die Attraktivität und Leistungsfähig-keit des Schienengüterverkehrs in der Fläche wirksam steigern könnten?"

—

Zur Frage 8

"Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen der Gesamtkonzep-tion zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?"

Nein. Die vorgesehene Änderung der Zuständigkeit beim Baubewilligungsverfahren von Güterverkehrsanlagen hat erhebliche Auswirkungen auf die personellen Ressourcen. Beim Bund würde es zu einem erheblichen Minderbedarf und bei den Kantonen hingegen zu einem entsprechenden Mehrbedarf führen.

Zur Frage 9

"Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?"

Die Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche hat, je nach Ausgestaltung des Netznutzungskonzepts und der Netznutzungspläne, Auswirkungen auf den Regionalen Personenverkehr. Diesbezüglich vermissen wir genauere Erläuterungen der Auswirkungen.

Zur Frage 10

"Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?"

Ja, unter Berücksichtigung der Anträge in unserer Stellungnahme.

Zur Frage 11

"Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?"

Siehe Stellungnahme.