

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

28. Juni 2017

Konzept für den Gütertransport auf der Schiene; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Das Konzept gemäss Art. 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) legt die Position des Bundes für die langfristige Ausrichtung der Planung von Anlagen des Schienengüterverkehrs fest und klärt, wie die Kantone die Bundesinteressen bei der Planung wahrnehmen sollen.

Am 13. Dezember 2016 hat der Grosse Rat des Kantons Aargau die neue Mobilitätsstrategie beschlossen. Sie ersetzt die Strategie aus dem Jahr 2006. Den Ausschlag zur Überarbeitung gaben die 2015 vom Grossen Rat beschlossene Festlegung des Siedlungsgebiets im Richtplan sowie die aktuellen Siedlungs- und Verkehrsprognosen für die nächsten zwei Jahrzehnte. Die Festlegung des Siedlungsgebiets und dessen Innenentwicklung bedingte eine neue Abstimmung mit der Verkehrsplanung.

Die neue Mobilitätsstrategie ist im Bereich des Güterverkehrs konkreter und leitet sich aus den Stossrichtungen "Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen" und "Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern" ab.

Das vorliegende Konzept für den Gütertransport auf der Schiene und die kantonale Mobilitätsstrategie ergänzen sich aus Sicht des Regierungsrats in geeigneter Weise.

A. Konzept

Zur Frage 1

"Erfüllt das Konzept die Zielsetzung gemäss Gütertransportgesetz und Raumplanungsgesetz?"

Das Konzept erfüllt mehrheitlich die Zielsetzungen. Die in Art. 3 Ziff. 3 des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) geforderte Abstimmung mit der Entwicklung der Strasseninfrastruktur und der kantonalen Richtplanung ist insbesondere bei den Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) nicht ersichtlich.

Antrag 1

Im Konzept ist zu konkretisieren, wie die Abstimmung mit der Entwicklung der Strasseninfrastruktur und der kantonalen Richtplanung erfolgen soll.

Zur Frage 2

"Sind die Ziele, Leitvorstellungen und Grundsätze des Konzepts zielführend? (Kapitel 2)"

Das an sich konsistente Gefüge von Zielen, Leitvorstellungen und Planungsgrundsätzen erscheint zielführend zu sein, sofern die erforderlichen Mittel für die Umsetzung zur Verfügung stehen.

Ein strukturierter Prozess für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Anlagen für den Schienengüterverkehr wird begrüsst. Die Interessenabwägung sollte dabei immer aus der Perspektive der öffentlichen Hand erfolgen (nicht durch Private, Gefahr von Interessenkonflikten). Dabei ist insbesondere auch die Risikoentwicklung durch den Gefahrguttransport zu berücksichtigen. Für Anlagen von nationaler Bedeutung sollte die Entscheidung beim Bund liegen; für Anlagen von lokaler und regionaler Bedeutung beim Kanton.

Antrag 2

In den Leistungsvereinbarungen der Infrastrukturbetreiber und in den Ausbausritten von STEP sind zur Gewährleistung der Zielerreichung ausreichende Mittel für die Querschnittsaufgaben im Bereich der Güterinfrastruktur einzuplanen. Insbesondere fordert der Regierungsrat die notwendigen Mittel für die unter den Fragen 3 und 4 genannten Güterverkehrsanlagen bereitzustellen.

Antrag 3

Der Regierungsrat beantragt, beim Planungsgrundsatz VI den Geltungsbereich bezüglich Anlagentypen sowie die Möglichkeit von neuen Anlagen zu ergänzen und die Interessenabwägung auf die öffentliche Hand zu beschränken.

Antrag 4

In den Planungsgrundsätzen ist zu ergänzen, dass beim Ausbau von Anlagen mit Gefahrgutumschlag die damit verbundene Risikoerhöhung für Bevölkerung und Umwelt gemäss Störfallverordnung zu prüfen ist.

Antrag 5

Die genannten Planungsgrundsätze sollten für alle Anlagen mit Güterumschlag angewendet werden, nicht nur für die im Konzept behandelten.

Zur Frage 3

"Sind die Zielbilder und Festlegungen bezüglich der einzelnen Anlagenkategorien vollständig, angemessen und zielführend? (Kapitel 4)"

Anschlussgleise

Die Festlegung 1.1 entspricht dem Wortlaut von Art. 12 GÜTG und ist an sich unbestritten. Dazu ist anzumerken, dass eine technisch machbare und wirtschaftlich vertretbare Erschliessung von Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen in vielen Fällen nicht genutzt und die Güterverkehrsbedienung auf der Strasse erfolgt.

Mit der Festlegung 1.3 sollen die Bedürfnisse von Anschlussgleisen mit bedeutendem Transportaufkommen bei der Planung der Trassenkapazitäten berücksichtigt werden. Da der Kanton Aargau gleich mehrere Anschliesser mit sehr hohem Transportaufkommen an kapazitätskritischen Strecken aufweist (Migros Verteilzentrum Suhr AG, Verteilzentrum Coop Hunzenschwil, Emil Frey AG Safenwil, Tanklager Mellingen, (Lafarge)Holcim Siggenthal-Würenlingen, Jura-Cement-Fabriken AG Wildegg etc.), unterstützt der Regierungsrat diese Festlegung und fordert vom Bund geeignete Massnahmen zur Sicherung der erforderlichen Trassenkapazitäten für den Güter- sowie Personenverkehr.

Antrag 6

Auf der Hauptachse Ost–West, der Nationalbahnlinie und der Linie ins Untere Aaretal sind ausreichende Trassenkapazitäten für den Güter- und Personenverkehr bereitzustellen.

KV-Umschlagsanlagen

Beim Zielbild zeigt die Abbildung 1 den erwarteten Kapazitätsbedarf für 2030 auf. Für die Planung der Kantone wäre eine tabellarische, nach Regionen gegliederte Aufstellung von Ist-Bestand und Soll-Bedarf der Terminalkapazitäten hilfreich.

Antrag 7

Das Zielbild ist mit einer tabellarischen, nach Regionen gegliederten Aufstellung von Ist-Bestand und Soll-Bedarf der Terminalkapazitäten zu ergänzen.

Gemäss Festlegung 2.2 werden zusätzliche Umschlagskapazitäten vor allem in den Regionen Gäu, Waadt, Zürich und Ost-Schweiz benötigt. Für die Region Zürich sichert der Sachplan Infrastruktur Schiene, Objektblatt 1.4 Limmattal (West) die KV-Umschlagsanlage Terminal Dietikon. Obwohl das Konzept keine räumlichen Festlegungen macht, ist der Bezug zu der räumlichen Festlegung im Sachplan Infrastruktur Schiene aufzuzeigen.

Antrag 8

Für die zusätzlich benötigte Terminalkapazität in der Region Zürich ist der Bezug zur Festlegung im Sachplan Infrastruktur Schiene aufzuzeigen.

Die Festlegung 2.4 betrifft eine adäquate Anbindung an die Schienen- und Strasseninfrastruktur für neue KV-Umschlagsanlagen. Wie bereits bei der Frage 1 ausgeführt, ist im Konzept zu konkretisieren, wie die Abstimmung mit der Entwicklung der Strasseninfrastruktur und der kantonalen Richtplanung erfolgen soll (siehe Antrag 1).

Antrag 9

Die Festlegung 2.4 "Evaluation neuer Standorte" ist dahingehend zu ergänzen, dass insbesondere auch Umweltschutzaspekte zu berücksichtigen sind (zum Beispiel Störfallvorsorge, Grundwasserschutzzonen etc.)

Freiverlade

Die Bedeutung der Freiverlade für die verladende Wirtschaft (ohne eigenes Anschlussgleis) ist unbestritten. Wie in der Analyse festgehalten ist, weist die Schweiz eine hohe räumliche Dichte an Freiverladeanlagen auf. Obwohl im Kanton Aargau sehr viele Freiverlade aufgehoben wurden (Aarburg-Oftringen, Baden, Bremgarten, Boswil-Bünzen, Döttingen, Full, Hunzenschwil, Koblenz, Kölliken, Leibstadt, Leimbach, Menziken, Muri, Oberentfelden, Safenwil, Schöftland, Suhr, Teufenthal, Wettlingen, Würenlos etc.) werden heute immer noch 18 Freiverladeanlagen betrieben. Mit einer Kantonsfläche von 1'400 Quadratkilometern entspricht dies einem theoretischen Einzugsradius von rund fünf Kilometern, was weit unterhalb des Erfahrungswerts von 30 Kilometern liegt.

Wie im Konzept festgehalten ist, besteht an gewissen Standorten ein hoher Umnutzungsdruck. Im Kanton Aargau wurden bisher Freiverlade überwiegend aufgrund der Bedürfnisse des öffentlichen Personenverkehrs, aber auch aus Rationalisierungsgründen (schlanke Infrastruktur, Redimensionierung Bedienpunkte) aufgehoben. Aus Gründen der Immobilien- und Stadtentwicklung wurden bisher nur an den urbansten Lagen im Kanton Aargau zugunsten der Innenentwicklung Freiverladeanlagen aufgehoben.

Zwischen dem öffentlichen Bahnzugang der Wirtschaft und der raumplanerisch angestrebten Innenentwicklung, beziehungsweise den Bedürfnissen des öffentlichen Personenverkehrs besteht bei verschiedenen Freiverladestandorten ein Zielkonflikt. Die neue Mobilitätsstrategie sieht vor, für die Weiterentwicklung und Optimierung des Freiverladenetzes ein Zielbild für ein regionales Freiverladenetz im Richtplan zu verankern. Das mit den SBB erarbeitete Zielbild liegt inzwischen vor. Mittel- bis längerfristig ist eine massvolle Reduktion der Anzahl Freiverlade vorgesehen. In jedem der funktionalen Wirtschaftsräume soll mindestens ein bestehender Freiverladestandort, beziehungsweise im Bedarfsfall ein Ersatzstandort zur Gewährleistung der räumlichen Abdeckung im kantonalen Richtplan gesichert werden. Dass bei der Umnutzung bestehender Freiverladeanlagen im innerstädtischen Raum die Interessen und Bedürfnisse der Logistik, insbesondere der Citylogistik, zu berücksichtigen sind, steht ausser Frage. Diese Berücksichtigung erfolgt im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung. Auf der Stufe des Konzepts Festlegungen zu machen, dass die Logistikinteressen prioritär sind, erachten wir als nicht zweckmässig.

Grosser Handlungsbedarf besteht aktuell bei den mässig genutzten Freiverladen Frick und Wohlen, die mangels Alternativen zu Gunsten des öffentlichen Personenverkehrs aufgehoben werden sollen. Das Güterverkehrsaufkommen soll auf die benachbarten Freiverlade oder nach Massgabe der Finanzierbarkeit auf mögliche, neue Ersatzstandorte verlagert werden.

Insgesamt stehen das Zielbild und die Festlegungen des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene in Einklang mit der neuen Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau.

Antrag 10

Die Festlegung ist wie folgt anzupassen:

"Der Bund und die Kantone beziehen bei der Entwicklung und Umnutzung von Freiverladen im innerstädtischen Raum im Rahmen einer Interessenabwägung die Bedürfnisse der Citylogistik mit ein."

Bahnhöfe des Güterverkehrs

Beim Zielbild zeigt die Abbildung 2, beziehungsweise die Festlegung 4.5 benennt, die Räume mit Kapazitätsengpässen oder Potenzial für Produktivitätsverbesserungen. Aus Sicht des Kantons Aargau bestehen auf der eingleisigen Nationalbahnlinie in Suhr und Safenwil Kapazitätsprobleme und Potenzial für Produktionsverbesserungen.

Im Annahmehnhof Safenwil müssen die 640 Meter langen Autozüge aufgrund der ungenügenden Länge des Annahmegleises auf der Strecke rangiert werden. Dies ist jedoch aufgrund der Kreuzung des Personenverkehrs nur ausserhalb des Halbstundentakts auf der Nationalbahnlinie (S28) nach 20.00 Uhr möglich. Eine Verlängerung des Annahmegleises und die direkte Einfahrt (Seite Zofingen) können den Rangierkonflikt eliminieren und die Produktivität der Anlage verbessern.

Das Migros Verteilzentrum in Suhr verfügt im Wynenfeld über einen eigenen Annahmehnhof. Aufgrund des stark angestiegenen Verkehrsaufkommens weist dieser heute eine zu geringe Kapazität auf. Zur Bewältigung der Verkehrsspitzen werden der Wagenüberlauf und die Zugbereitstellung im Formationsbahnhof Suhr betrieblich abgewickelt. Die zusätzlichen Rangier- und Zugfahrten zwischen dem Formationsbahnhof Suhr und dem Annahmehnhof im Wynenfeld belegen den dazwischenliegenden Bahnübergang der ohnehin schon häufig überlasteten Kantonsstrasse K235 (Bernstrasse Ost) und führen oft zu sehr langen Rückstausituationen. Zusätzliche Gleisanlagen im Annahmehnhof könnten den Engpass beseitigen und gleichzeitig die Produktivität verbessern. Da im Formationsbahnhof Suhr ausreichende Kapazitäten vorhanden sind, könnte die Problematik alternativ mit einer Entflechtung von Schiene und Strasse gelöst werden.

Antrag 11

Der Raum Suhr/Safenwil ist in der Abbildung 2 und in der Festlegung 4.5 aufzunehmen.

Zur Frage 4

"Sind die Verzeichnisse der Anlagen korrekt und angemessen?"

Anhang 4: Freiverlade

In den Freiverladeanlagen der Bahnhöfe Dottikon-Dintikon, Felsenau AG, Sins und Stein-Säckingen wurden in der Rübenkampagne 2016 Zuckerrüben verladen. Gemäss der Branchenvereinbarung 2017 zwischen den Zuckerfabriken und dem Verband der Zuckerrübenpflanzer werden auch im Zuckerrückwirtschaftsjahr 2017/18 Zuckerrüben verladen.

Antrag 12

Das Verzeichnis in Anhang 4 ist mit den Freiverladeanlagen Felsenau AG, Sins und Stein-Säckingen zu ergänzen.

Die Freiverladeanlagen in Wohlen und Frick behindern den Ausbau der ÖV-Drehscheiben. Der Freiverlad Wohlen muss für die Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen der BDWM und der SBB weichen. In Frick bedingen das Nachfragewachstum und das Behindertengleichstellungsgesetz den Ausbau des Busterminals. Der Ausbau ist jedoch nur möglich unter Inanspruchnahme des Freiverladeareals.

Das Verkehrsaufkommen des Freiverlads Wohlen soll zum benachbarten Freiverlad Dottikon-Dintikon verlagert werden, wie dies für die Rübenkampagne 2016 bereits praktiziert wurde. Für den Fall, dass dieser Standort aufgegeben werden müsste, wird gemäss kantonalem Zielbild ein Ersatzstandort in der Umspannanlage Dottikon im kantonalen Richtplan gesichert.

Beim Freiverlad Frick soll das Verkehrsaufkommen zum benachbarten Freiverlad Stein-Säckingen verlagert werden. Zusätzlich wird im kantonalen Richtplan ein Ersatzstandort im Sisslerfeld im kantonalen Richtplan gesichert.

Die Freiverlade Wohlen und Frick sind deshalb aufzuheben und aus dem Verzeichnis zu streichen.

Antrag 13

Die Freiverlade Wohlen und Frick sind aus dem Verzeichnis in Anhang 4 zu streichen.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Verzeichnisse gemäss den Anträgen 7 und 8 bereinigt werden, bevor sie Behördenverbindlichkeit erlangen. Allfällige Differenzen wären gemäss Art. 20 Raumplanungsverordnung (RPV) zu bereinigen.

Antrag 14

Falls den Anträgen 12 und 13 nicht oder nur teilweise stattgegeben wird, sind die Differenzen gemäss Art. 20 RPV zu bereinigen.

Zur Frage 5

"Ist der Prozess zur Anpassung der Verzeichnisse gemäss den Festlegungen 3.1 und 4.2 angemessen und zielführend?"

Der vorgeschlagene Prozess schafft aus Sicht des Regierungsrats Klarheit, wie insbesondere bei Zielkonflikten der Freiverlade vorzugehen ist. Sofern die Interessenabwägung mit verhältnismässigen Mitteln erbracht werden kann, ist auch der Aufwand für den Prozess angemessen. Die Infrastrukturbetreibenden haben die Möglichkeit eine Anpassung der Verzeichnisse zu beantragen. Dagegen ist aus kantonomer Optik nichts einzuwenden, wenn sichergestellt ist, dass die Kantone angehört werden, und dass nur der öffentlichen Hand die Möglichkeit zugesprochen wird, eine Interessenabwägung vorzunehmen.

Antrag 15

Der Regierungsrat beantragt, dass bei den Festlegungen 3.2 und 4.2 nur der öffentlichen Hand (also Bund und Kantone) die Möglichkeit einer Interessenabwägung zugesprochen wird. Die abschliessende Interessenabwägung und der Entscheid liegen beim Bundesamt für Verkehr (BAV).

Die Festlegungen 3.1 und 4.2 (letztes Aufzählungszeichen) sind wie folgt anzupassen:

"Das BAV hört vor seinem Entscheid die Kantone und die Vertretungen der Branchenverbände an."

Antrag 16

Festlegung 4.2 ist dahingehend zu ergänzen, dass bei der Weiterentwicklung von Bahnhöfen des Güterverkehrs die mit einem allfälligen Umschlag von Gefahrgütern verbundene Risikoerhöhung zu beurteilen ist und vom BAV bei seinem Entscheid berücksichtigt wird.

B. Ergänzender Bericht

Zur Frage 6

"Sind der heutige Schienengüterverkehr in der Schweiz und die erwartete Marktentwicklung nachvollziehbar dargestellt und entsprechen Ihren Einschätzungen?"

Dem Regierungsrat liegen keine eigenen Grundlagen zur quantitativen Mengenentwicklung des Güterverkehrs vor. Die Ausführungen dazu sind nachvollziehbar dargestellt und werden zur Kenntnis genommen. Bei den qualitativen Entwicklungen und Trends der Güterverkehrs- und Logistikbranche teilt der Regierungsrat die Einschätzungen des Bundes weitgehend. Ergänzend dazu sind die Einflüsse zweier weiterer Aspekte darzustellen. Einerseits gewinnt der Europa–Asien Schienengüterkorridor zunehmend an Bedeutung. Andererseits kann Cargo Sous Terrain zu einer signifikanten Abnahme der Mengen beim Einzelwagenladungsverkehr führen.

Zur Frage 7

"Sind die Produktionskonzepte nachvollziehbar dargestellt?"

Ja.

Zur Frage 8

"Sind die verschiedenen Anlagekategorien des Schienengüterverkehrs nachvollziehbar dargestellt?"

Im Grundsatz sind die Anlagenkategorien nachvollziehbar dargestellt. Bei den Anschlussgleisen wird jedoch erwähnt, dass diese keine Infrastruktur gemäss Art. 62 des Eisenbahngesetzes (EGB) sind und keinen zwingenden diskriminierungsfreien Zugang bieten. Aus Sicht des Regierungsrats steht das im Widerspruch zu den Grundsätzen und Zielen des GÜTG, wo in Art. 2 lit. d. GÜTG ein diskriminierungsfreier Zugang zu Anschlussgleisen vorgesehen ist.

C. Weitere Bemerkungen oder Ergänzungen zum Konzept

Leitvorstellungen Buchstabe c) Seiten 9 und 10

Das vorliegende Konzept muss auf Bundesebene vollständig mit der Raumplanungsgesetzgebung und den Bundesinventaren etc. abgestimmt sein, bevor es die Kantone berücksichtigt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Kopie

- finanzierung@bav.admin.ch