

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

18. Januar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 wurden die Kantonsregierungen zur obengenannten Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Vorbemerkungen

Der Gütertransport auf der Schiene ist im Kanton Aargau von grosser Bedeutung. Nebst dem alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene, der zu einem grossen Teil den Kanton Aargau auf der NEAT-Zulaufstrecke quert, nimmt der Schienengüterverkehr in der Fläche eine wichtige Rolle für die Versorgung der Wirtschaft ein und trägt als Grundpfeiler im Gesamtverkehr wesentlich zur Bewältigung des gesamten Güterverkehrsaufkommens im Kanton Aargau bei. Ohne massive Ausbauten des National- und Kantonsstrassennetzes wäre der Strassengüterverkehr nicht in der Lage, den Gütertransport als alleiniger Verkehrsträger zu bewältigen. Zur Sicherstellung eines funktionierenden Wirtschaftssystems gilt es den Gütertransport gesamthaft zu stärken und, wo dies sinnvoll ist, auch aus klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten die verschiedenen Verkehrsträger unter Nutzung ihrer Stärken zu kombinieren. Dies gilt gleichermassen für die Vernetzung der Rheinschifffahrt, die eine tragende Rolle für die Landesversorgung einnimmt. Das setzt jedoch effiziente Produktionsbedingungen und gute Rahmenbedingungen der Verkehrsträger voraus.

Während sich die Rahmenbedingungen für den Strassengütertransport grundsätzlich bewährt haben, zeigt sich vor allem beim Schienengüterverkehr und bei der Rheinschifffahrt Handlungs- und Nachholbedarf.

Aus Sicht des Regierungsrats kann mit den vorgeschlagenen Massnahmen der Variante 1, dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise begegnet werden. Die Variante 2, die letztendlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht des Regierungsrats nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

Auch wenn der Regierungsrat grundsätzlich die Variante 1 begrüsst, fordert er – mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr – bei der Gesamtkonzeption der Vorlage innovativer ausgestaltete Instrumente. So müssten die ange-

strebten Verbesserungen der Produktionsanlagen, die stärkeren Bündelungseffekte mit längeren Güterzügen und der positive Nutzen der digitalisierten, automatischen Kupplung (DAK) auf die Streckenkapazitäten auch im Fall der Variante 1 zu einem tendenziell geringeren Bedarf an Gütertrassen führen. Diese Veränderungen wiederum bieten die Möglichkeit, bei den Instrumenten Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan eine Flexibilisierung der Trassenzuteilung, beispielsweise für vereinzelte Spitzenverkehrsleistungen beim Personenverkehr vorzusehen, ohne damit die Kapazität für den Schienengüterverkehr einzuschränken.

Weiter ist die Vorlage sehr stark auf Förderungsmassnahmen und Anreizsysteme ausgerichtet. Der Regierungsrat erwartet, dass mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer Datenplattform.

Zu den einzelnen Fragen

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, wie einleitend dargelegt besteht aus Sicht des Regierungsrats Handlungsbedarf, wobei er mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr bei der Gesamtkonzeption der Vorlage eine innovativere Ausgestaltung der Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan erwartet.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Aus Sicht des Regierungsrats kann mit den vorgeschlagenen Massnahmen der Variante 1 dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise begegnet werden. Die Variante 1 weist eine grosse Übereinstimmung mit den Zielen und Strategien der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU auf. Die Variante 2 hingegen, die letztendlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht des Regierungsrats nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, die erwartete Produktivitätssteigerung ist eine Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Gütertransports auf der Schiene. Zudem steht bei einem Verzicht die Gefahr, dass die Schweiz vor allem im Import- und Exportverkehr nicht mehr kompatibel ist, wenn die DAK im übrigen Europa eingeführt würde.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, durch den positiven Nutzen auf die Streckenkapazität können unter Umständen kostspielige Infrastrukturinvestitionen vermieden werden, die sich zum Beispiel für die Einführung von zusätzlichen Angeboten im Güter- oder Personenverkehr ergeben.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Die Beschränkung auf eine Teilfinanzierung ist gerechtfertigt, da die Branche in der Folge von Produktivitätsgewinnen profitiert.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Inwieweit die Teilfinanzierung dem volkswirtschaftlichen Nutzen entspricht, kann aus kantonaler Sicht nicht beurteilt werden. Unbestritten ist jedoch, dass die DAK einen volkswirtschaftlichen Nutzen entfaltet.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Soweit dies der Regierungsrat beurteilen kann, scheinen die Kriterien plausibel zu sein.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Unter dem Aspekt einer sicheren Landesversorgung mit redundanten Verkehrswegen ist die Stärkung der Rheinschifffahrt sinnvoll.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, die Leistungsvereinbarung hat sich in anderen Bereichen als bewährtes Instrument etabliert.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, denn es ist zu befürchten, dass sich ohne Anreize bei den klimaneutralen Antrieben in der Schifffahrt nichts oder zu wenig bewegt. Zur Sicherstellung der Landesversorgung scheinen auch Anreize für Schiffe sinnvoll, die für Niedrigwasser geeignet sind.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Das Ziel der Modernisierung und Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs wird grundsätzlich unterstützt. Es darf jedoch nicht dazu führen, dass noch mehr schlecht genutzte Trassen belegt werden, sondern es sollen, wie dies auch ausgeführt wird, die Potenziale der Flexibilisierung der schienenseitigen Produktion genutzt werden. Anstelle starrer Bedienstruktur soll die Produktion, ähnlich wie dies in der Strassenlogistik üblich ist, in effizienten, gut ausgelasteten Touren, beziehungsweise als gut ausgelastete Trassen erfolgen.

Der Kanton Aargau misst in der Mobilitätstrategie mobilitätAARGAU durchgehenden, verkehrsträgerübergreifenden Transportketten eine grosse Bedeutung bei. Daher wird die Förderung multimodaler Transportketten grundsätzlich befürwortet.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, denn die Förderung multimodaler Transportketten ohne Förderung der Umschlagsplattformen als Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern ergibt keinen Sinn.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Hier gilt das Gleiche wie für die Umschlagplattformen.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Grundsätzlich ist die Schaffung von Anreizen zu begrüßen. Hierbei ist unabhängig ihrer Art wichtig, dass sie möglichst bald greifen (siehe auch die Antworten zu nachfolgend I. und II.).

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, denn Anreize begünstigen zusätzlich zur Förderung der Umschlagsplattformen und der Umschlagsanlagen die Verlagerung hin zum Schienengüterkehr.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Da eine kurzfristige Anpassung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) angesichts der laufenden Arbeiten zu deren Weiterentwicklung laufen, soll kurzfristig die Lösung umgesetzt werden, die unabhängig von einer Anpassung der LSVA ist. Mittelfristig ist jedoch eine Lösung anzustreben, die keine Produktionsform gegenüber der anderen benachteiligt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Für die Marktakteure stellt die Vielzahl von Förderinstrumenten und rechtlichen Bestimmungen eine gewisse Eintrittshürde dar. Daher scheint es zweckmässig, wenn der Bund die Marktakteure beim "Behördengang" bestmöglich unterstützt und dadurch Transparenz schafft.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Hier stellt sich die Frage, welche Wirkung mit dem finanziellen Anreizsystem erzielt wird, denn das Streckennetz ist praktisch lückenlos und auch viel genutzte Güteranlagen und Anschlussgleise sind elektrifiziert. Die Traktion und das Rangieren erfolgen bereits heute klimaneutral. Für die nicht nicht-elektrifizierten Anschlussgleise stehen teilweise bereits Hybrid-Rangierloks im Dienst. Möglicherweise wäre es sinnvoller, dort die Elektrifizierung voranzutreiben.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Für eine befristete Dauer ist es nachvollziehbar, dass der Einzelwagenladungsverkehr zur Stützung der Nachfrage gefördert wird, bis die Instrumente der Modernisierung zu greifen beginnen.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja, auch hierfür scheint die Leistungsvereinbarung als bewährtes Instrument zweckmässig.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Wie zu Frage 9 erläutert, können für eine befristete Dauer Abgeltungen sinnvoll sein.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Wie eingangs dargelegt, sollen mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer Datenplattform fördern.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Gegen eine stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung ist an sich nichts einzuwenden. Viele Kantone haben diesbezüglich entsprechende Konzepte erarbeitet und haben Festlegungen zum Gütertransport auf Stufe Richtplanung geschärft oder werden das in den nächs-

ten Jahren tun. Allerdings stossen die Bemühungen insbesondere bei der Anschlussgleiserschliessung auf Gemeindeebene bei den Nutzungsplanungen an Grenzen. Insbesondere sind grundeigentümerverbindliche Vorschriften nur umsetzbar, wenn umfangreiche technische Abklärungen vorliegen und seitens der Gemeinde der Wille besteht, entsprechende Vorschriften umzusetzen.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Unter Berücksichtigung der Bemerkungen und Vorbehalte dieser Stellungnahme können die gesetzlichen Anpassungen akzeptiert werden.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Eine synoptische Darstellung der Gesetzesanpassungen würde die Lesbarkeit und das Verständnis der Vorlage wesentlich erleichtern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Jean-Pierre Gallati
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

- finanzierung@bav.admin.ch