

REGIERUNGSRAT

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

Einschreiben

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Infrastruktur
3003 Bern

16. Dezember 2015

Verordnungsanpassungen für die neuen Instrumente Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Unterlagen vom 20. Oktober 2015.

In der Vernehmlassung zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes hat der Regierungsrat in der Stellungnahme vom 14. August 2013 den Handlungsbedarf für die Einführung der längerfristig wirkenden Instrumente des Netznutzungskonzept und des Netznutzungsplans anerkannt.

Generell entsteht bei den Verordnungsentwürfen der Eindruck, dass die Netznutzung ein sehr starres Korsett erhalten soll. Das lehnt der Regierungsrat ab, da die sehr langen Planungshorizonte (STEP 2030 = 15 Jahre) eine Flexibilität erfordern, mit der in dieser langen Zeitspanne der wachsenden Nachfrage gerecht werden kann. Insbesondere stellt sich aus Sicht des Regierungsrats die Frage, wie Einzelzüge in den Hauptverkehrszeiten sichergestellt, beziehungsweise bei wachsender Nachfrage Spitzenangebote entsprechend noch ausgeweitet werden können. So sind beim Netznutzungskonzept gemäss Art. 19a Abs. 3 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) unter Kapazitäten für den nicht längerfristig planbaren Verkehr explizit auch Einzelzüge in den Hauptverkehrszeiten und Taktlückenschliessungen des Personenverkehrs zu berücksichtigen.

Antrag

Art. 19a Abs. 3 KPFV ist wie folgt zu ergänzen: "Für jede Strecke hält das Konzept Kapazitäten für nicht längerfristig planbaren Verkehr **wie Einzelzüge in den Hauptverkehrszeiten, Schliessung von Taktlücken etc.** sowie für Instruktions- und Unterhaltsfahrten frei".

Gemäss Art. 19b KPFV soll das Netznutzungskonzept nach dem Beschluss eines Ausbauschriffs für den betreffenden Zeithorizont festgelegt und gemäss Art. 19e KPFV für alle Infrastrukturbetreiberinnen und Behörden verbindlich werden. Das Strategische Entwicklungsprogramm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (STEP) sieht vor, die Ausbauschriffe in einem Rhythmus von fünf Jahren dem Parlament zu unterbreiten. Folgt man dieser Logik, wird das erste Netznutzungskonzept nach dem Beschluss über STEP 2030 und das nächste Netznutzungskonzept mit STEP 2035 festgelegt. Unklar ist, welches Netznutzungskonzept nach den Beschlüssen des Parlaments Gültigkeit oder Vorrang hat beziehungsweise wie mit Widersprüchen umgegangen wird oder die Überführung in das neue Netznutzungskonzept umgesetzt werden soll.

Antrag

Der Vorrang zweier aufeinander folgender Netznutzungskonzepte und der Umgang mit Widersprüchen sind in der Verordnung zu regeln.

Art. 9b der Netzzugangsverordnung (NZV) sieht vor, dass die Infrastrukturbetreiberin die interessierten Kreise vor der Festlegung des Netznutzungsplans anhört. Bei Anpassungen des Netznutzungsplans (Art. 9c NZV) hingegen ist kein Einbezug der interessierten Kreise vorgesehen. Da auch Anpassungen des Netznutzungsplans für die Kantone von Interesse sein können, sind diese in geeigneter Form einzubeziehen.

Antrag

Bei Anpassungen des Netznutzungsplans nach Art. 9c NZV sind analog von Art. 9b NZV die interessierten Kreise anzuhören.

Der neu eingefügte Art. 12 Abs. 1^{ter} regelt die nachträgliche Zuteilung von Trassen für ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs auf freigebliebenen Trassen einer anderen Verkehrsart. Die Zuteilung erfordert die Genehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV). Wie im erläuternden Bericht ausgeführt wird, soll mit der Genehmigung durch das BAV vermieden werden, dass wichtige Gütertrassen in einer wirtschaftlichen Flaute nicht durch ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs besetzt werden. Auch wenn dieses Anliegen im Grundsatz berechtigt ist, muss im Gegenzug die Genehmigung mit einer Zusicherung der Trassen für die Folgejahre, zum Beispiel mit einer Rahmenvereinbarung nach Art. 12b NZV verbunden sein. Ansonsten besteht die Gefahr, dass ein neu eingeführtes Angebot des Personenverkehrs kurz danach gestrichen werden muss. Dies wäre weder verhältnismässig noch politisch akzeptiert.

Antrag

Die Genehmigung des BAV für die nachträgliche Zuteilung von Trassen für ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs auf freigebliebenen Trassen einer anderen Verkehrsart muss mit einer Zusicherung der Trassen für die Folgejahre verbunden sein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Urs Hofmann
Landammann

Dr. Peter Grünenfelder
Staatsschreiber

Kopie

- konsultationen@bav.admin.ch
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt