

Regierungsrat

*Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch*

Bundesamt für Verkehr BAV
Herrn Dr. Max Friedli
Direktor
3003 Bern

26. Mai 2009

Vernehmlassung zu den Verordnungen Güterverkehrsvorlage

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Entwürfe der Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage danken wir Ihnen bestens. Gerne nehmen wir im Folgenden dazu Stellung. Wir beschränken uns dabei im Wesentlichen auf Aspekte, die aus der Sicht des Kantons Solothurn von Bedeutung sind und gehen nicht auf technische Details ein.

Die heutige Praxis bei Investitionsbeiträgen des Bundes und im Bereich der Betriebsabteilungen erscheint uns sinnvoll und nachvollziehbar.

Die Verordnungsänderungen müssen den Anforderungen der Unternehmen genügen, um einen optimalen Anschluss ans Schienennetz zu ermöglichen. Gleichzeitig müssen die Benutzungsbedingungen so ausgestaltet sein, dass es für die Unternehmen möglichst attraktiv ist, die Schiene für den Gütertransport zu nutzen.

Im Rahmen dieser Anhörung liegen leider die Änderungsvorschläge zu weiteren Verordnungen wie der Netzzugangsverordnung und zur Neuordnung behördlicher Aufgaben betreffend Gefahrgutrecht noch nicht vor. Insbesondere die Neuordnung der Trassenpreise hat einen grossen Einfluss auf die Erhöhung des Bahnanteils im Güterverkehr und auf die Lärmsanierung der Güterwagen.

Das Gütertransportgesetz schafft die gesetzliche Grundlage auch zur Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs, wie das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer für alpenquerenden und nicht alpenquerenden Schienengüterverkehr die Förderung privater Anschlussgleise und des kombinierten Verkehrs vorsieht. Die Umsetzung dieser Prämissen muss in den entsprechenden Verordnungen vorgenommen werden. Langfristige Wirkungen erzielen insbesondere innovative Massnahmen wie Automatisierungen, Kapazitätsausweitungen oder lärmarmes Rollmaterial (Leila-Drehgestell). Schliesslich bieten neue Betriebskonzepte wie der Einsatz von

Cargosprintern die Chance für die Erschliessung neuer Kundensegmente. Solche Massnahmen sind in der Regel mit erheblichen Investitionen verbunden, welche dank der neuen gesetzlichen Grundlagen nun realisiert werden sollten, um Schienentransporte wettbewerbsfähiger zu machen.

Zu den wichtigsten Punkten der einzelnen Verordnungsentwürfe nehmen wir nachfolgend wie folgt Stellung:

1. Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)

Art. 1 Gegenstand:

Art. 4 des Gütertransportgesetzes (GüTG) ist bezeichnet mit „Förderung des Binnengüterverkehrs“ und fasst diese in einem weiten Sinne auf. Der vorgeschlagene Text hingegen beschränkt diesen Anwendungsbereich auf die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Einzelwagenladungsverkehrs. Wir regen stattdessen an, den Gesetzestext mit dem klaren Wortlaut der Förderung des Binnengüterverkehrs in die Verordnung aufzunehmen. Insbesondere sollen alle Arten des Binnengüterverkehrs gefördert werden können, wenn dies zur Versorgung in der Fläche oder der Verlagerung des alpenquerenden Transit-, Import-, Export- und Binnengüterverkehrs notwendig erscheint.

Art. 2 Begriffe:

Der Vorschlag übernimmt in lit. a. den Begriff des kombinierten Verkehrs, welcher den Wechsel eines Transportgefässes beim Umschlag verbietet. In vielen Fällen der Kombination von Schiene und Strasse ist dies aber nicht praxisgerecht. Ein solcher Wechsel findet z. B. bei der Verknüpfung von Zementsilowagen mit Zementlastwagen für den Haus zu Haus-Transport statt. Dies hat für solche Formen des kombinierten Verkehrs nachteilige Folgen, da andere Gewichtslimiten gelten und keine LSVA-Rückerstattung, geschweige denn Abgeltungen gewährt werden. Da die Finanzierung aus Mitteln der Mineralölsteuer erfolgt, welche auch auf dieselbetriebenen Rangierfahrzeugen der privaten Anschlussgleisbetreiber und der Bahnen erhoben wird, ist eine Ungleichbehandlung umso weniger gerechtfertigt. Wir regen daher eine praxisgerechtere Definition an, die auch den Umschlag mit Wechsel des Transportgefässes zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn zulässt. Nicht darunter fallen sollen hingegen Transporte, bei denen neben dem Umschlag noch weitere Leistungen wie Kommissionierung u. Ä. erbracht werden. Damit kann endlich das 2001 überwiesene Postulat Bezzola (P 01.3345) betreffend Gleichbehandlung von Wagenladungsverkehr und unbegleitetem kombinierten Verkehr im Vor- und Nachlauf zum Schienentransport erledigt werden. Textvorschlag: „Kombinierter Verkehr: Bahntransport von Containern, begleiteten oder unbegleiteten Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen, Anhängern, Sattelaufliegern, abnehmbaren Aufbauten (Wechselbehältern), wobei der Umschlag zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn ohne Wechsel des Transportgefässes erfolgt und durch besondere Bauten, Anlagen und Einrichtungen erleichtert wird sowie der Bahntransport von Gütern, die direkt zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn ohne weitere Veränderung, Lagerung oder Kommissionierung umgeschlagen werden, so dass eine durchgehende Beförderungskette zwischen Bahn- und Strassen- oder Rheintransport dieser Güter von Haus zu Haus garantiert ist“.

Art. 3 Grundsätze:

Die Vorlage sieht Investitionsbeiträge nur im Bereich des kombinierten Verkehrs vor. Diese Einschränkung entspricht nicht der gesetzlichen Grundlage in Art. 4 des GüTG. Investitionsbeiträge haben im Gegensatz zu Bestellungen von Verkehrsleistungen einen langfristigen Effekt, indem Effizienzsteigerungen durch Investitionen die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs verbessern. Sie sind daher prioritär anzuwenden. Wir regen daher die Ausdehnung der Investitionsbeiträge auf den Einzelwagenladungsverkehr an.

Art. 8 *Beiträge und Darlehen:*

Die Gewährung zinsvergünstigter Darlehen zur Beschaffung von Bahnfahrzeugen wird begrüsst. Der Wunsch nach einer Sicherung mittels Bankgarantie ist nachvollziehbar. Allerdings muss zur Gleichbehandlung von privaten Investoren und Eisenbahnunternehmen mit der Möglichkeit von einer vergünstigten Finanzierung über die EUROFIMA zu profitieren, ein entsprechend vergleichbares Verhältnis zwischen Zinslast und Leistung von Sicherheiten angepeilt werden.

Art. 20 *Bundesbeitrag zur Reduzierung des Trassenpreises:*

Wir begrüssen die Möglichkeit, die Reduktion des Trassenpreises bis 31.12.2010 aufrechtzuerhalten. Entsprechend dem erweiterten Geltungsbereich der BGFV ist allerdings die Beschränkung auf den kombinierten Verkehr zu streichen.

2. *Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV)*

Art. 2 *Sicherheitsbestimmungen:*

Art. 12 Abs. 1 AnGG sieht vor, dass der Bundesrat festlegt, welche Sicherheitsbestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen und über die elektrischen Anlagen auf den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen anwendbar sind. Der BAV-Vorschlag verkehrt diesen Grundsatz in sein Gegenteil: Die Sicherheitsbestimmungen werden generell für anwendbar erklärt, Abweichungen sollen in einer Verordnung festgelegt werden. Diese Umkehr des Gesetzestextes in der Verordnung ist nicht zulässig und wird den Bedürfnissen der Praxis nicht gerecht. Wir schlagen deshalb folgende Formulierung vor: „Die Sicherheitsbestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen und über die elektrischen Anlagen von Bahnen gelten auch für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der Anschlussvorrichtungen. Das Departement legt in einer Verordnung die Sicherheitsbestimmungen für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der übrigen Teile der Anschlussgleisanlagen fest.“

Art. 3 *Abwicklung und künftiger Ausbau der Bahnanlagen:*

Da die Infrastrukturbetreiberin ihr Netz entsprechend den Bedürfnissen ihrer Kunden – den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – entwickelt, haben letztere beim Ermessensentscheid über die Anschlussgewährung keine weitere Erwähnung zu finden. Zudem wären sämtliche Eisenbahnverkehrsunternehmen zu konsultieren, was nicht praktikabel ist. Wir schlagen deshalb hier eine Streichung der EVU vor.

Art. 8 *Zustimmung des BAV:*

Die Pflicht des BAV, die betroffene Infrastrukturbetreiberin anzuhören, ist infolge des Vorbehalts von Art. 18m EBG in Art. 19 Abs. 2 AnGG entbehrlich. Die Infrastrukturbetreiberin hat bereits gestützt auf das EBG die Möglichkeit zur Zustimmung zum Projekt. Wir regen daher dessen Streichung an.

Art. 14 *Voraussetzungen für die Gewährung von Finanzhilfen:*

Der BAV-Vorschlag will die mit den Sparmassnahmen 1993 eingefügten unterschiedlichen Tonnagehürden (7'500 t bzw. 12'000 t an Bahnhöfen mit einem Gesamtaufkommen von unter bzw. über 20'000 Jahrestonnen) vereinheitlichen. Selbstverständlich soll nicht jedes noch so geringe Verkehrsaufkommen zu einer Finanzhilfe führen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Netzbildung der Verloader gelegentlich auf Anschlussgleise mit geringerem Jahresaufkommen angewiesen ist. Dass nur aufkommensstarke Bahnhöfe für solche aufkommensschwächere Anlagen in Frage kommen, ist richtig und soll auch in Zukunft so Gültigkeit haben. Wir regen daher an, die bisherige Fassung beizubehalten.

Art. 15 *Höhe der Finanzhilfen:*

Die heute geltenden Limiten wurden mit den Sparmassnahmen 1993 eingeführt. Vorher betrugen die Beitragsätze 60 % – 80 % bei Stamm- bzw. 40 % – 80 % bei Verbindungsgleisen. Im Sinne einer effizienten Förderung des Bahngüterverkehrs sind die Limiten wieder auf ihre ursprüngliche Höhe heraufzusetzen statt zu reduzieren; die privaten Investoren engagieren sich bei den verbleibenden Restkosten und den nicht anrechenbaren Kosten für Landerwerb, Traktionsmittel usw. stark genug, um einen genügenden Tatbeweis zur Erhöhung des Bahnanteils zu leisten. Die vorgeschlagenen Limiten von 30 Franken pro jährlich umgeschlagener Tonne oder 4'400 Franken pro Gleismeter lehnen wir aus derselben Überlegung ab. Ebenso die Abschaffung der Berücksichtigung der mutmasslichen Anzahl Anschliesser bei Stammgleisen privater Investoren. Nicht nur bei Stammgleisen der Gemeinden erfolgt die Realisierung sämtlicher geplanten Gleisanschlüsse über mehrere Jahre, so dass eine rein auf das Verkehrsaufkommen abgestützte Finanzhilfe in der Praxis nicht umsetzbar ist. Die Senkung des Minimalbetrags der Finanzhilfe auf 30'000 Franken hingegen begrüssen wir.

Art. 16 *Anrechenbare Kosten:*

Wir begrüssen die vorgeschlagene Streichung von Abs. 2, dessen Inhalt im Zuge der Sparmassnahmenbeschlüsse 1993 systemwidrig aufgenommen wurde. Damit sind in Zukunft die Kosten der Erneuerung von Anschlussgleisen wieder zu 100 % statt nur zu 50 % anrechenbar, was im Hinblick auf die vorhandene Altersstruktur eine immer wichtigere Aufgabe sein wird.

3. Gütertransportverordnung (GüTV)

Art. 1 *Lieferfristen:*

Die Lieferfristen werden von den Parteien des Beförderungsvertrags festgelegt. Ohne Vereinbarung gelten die gesetzlichen Lieferfristen. Dabei wäre eine Reduktion in Absatz 2 auf 12 Stunden für Schnellgut bis 300 km und auf 24 Stunden für Frachtgut bis 300 km sinnvoll.

Art. 2 *Verjährung:*

Die Fristen für Ansprüche aus der Verwendung fremder Wagen verjähren gemäss COTIF/CUV und Allgemeinem Wagenverwendungsvertrag in drei Jahren. Es ist nicht einzusehen, weshalb diese dreijährige Verjährungsfrist auf Verordnungsstufe auf ein Jahr verkürzt werden soll.

Das Verlagerungsziel im Güterverkehr ist nur dann erreichbar, wenn die Verordnungen praxisorientiert umgesetzt werden. Daher bitten wir Sie, bei der Umsetzung vor allem auf diesen Aspekt zu achten.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.

Klaus Fischer
Landammann

sig.

Andreas Eng
Staatsschreiber