

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Infrastruktur
3003 Bern

15. Dezember 2015

**Vernehmlassung zu den Verordnungsanpassungen für die neuen Instrumente
Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP)**

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 20. Oktober 2015 haben Sie die Kantonsregierungen im Anhörungsverfahren eingeladen, zu den Anpassungen der Verordnungen für die neuen Instrumente Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP) Stellung zu nehmen. Wir kommen dieser Aufforderung zur Stellungnahme gerne nach.

1. Einleitung

Die Instrumente Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP) sind Elemente der Vorlage „Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (GVidF)“. Der Kanton Solothurn hat zu dieser Vorlage ebenfalls am 15. Dezember 2015 Stellung genommen.

Die neuen Instrumente NNK und NNP sollen in zwei verschiedenen Verordnungen geregelt werden: Das NNK in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) und der NNP in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122).

Wir begrüssen, dass die gesetzlichen Grundlagen zur Netzplanung einerseits und zur Trassenvergabe andererseits in zwei verschiedenen Verordnungen sauber getrennt werden. Die Regelungen der vom BAV verfolgten Strategie entsprechen im Grundsatz dem erwünschten Ziel, den Personen- und den Güterverkehr bei der Trassenvergabe gleich zu behandeln.

2. Anpassungen des Angebots

Die neuen Instrumente sind sehr schwerfällig und werden es den Bestellern, Verladern und Transportunternehmungen nicht einfach machen, auf sich wandelnde Ansprüche innerhalb der dafür nötigen Frist zu reagieren. Aus unserer Sicht ist zum Beispiel Artikel 19c KPFV viel zu eng gefasst. Da fast jede Anpassung eines Angebotskonzepts Auswirkungen auf das Rollmaterial-

konzept hat und meist auch der Ressourcenbedarf zunimmt, wird es wohl nur in Ausnahmefällen Punkte geben, welche das BAV selbständig vornehmen kann. Damit geht nahezu jegliche Flexibilität bei der Trassenplanung und -vergabe verloren.

Antrag

Artikel 19c KPFV ist offener zu formulieren, um flexibel auf die Trassenplanung und -vergabe reagieren zu können.

3. Verfahren

Die Festlegungen aus dem NNK und dem NNP sind für die Besteller, Bund und Kanton von grösster Bedeutung. Nach und nach zeigt sich eine direkte Konkurrenzierung zwischen dem Güter- und Personenverkehr. Im Kanton Solothurn betrifft dies insbesondere die Jurasüdfusslinie. Deshalb ist es für den Kanton Solothurn wichtig, die genaue Belegung der Verkehrsarten in den Zeit- sowie den dafür erforderlichen Streckenabschnitten zu kennen. Es ist vorgesehen, dass sich der Bund für die Genehmigung der Verkehrsarten verantwortlich zeichnet. Dabei sind in Konfliktfällen zwischen Güter- und Personenverkehr die Kantone direkt betroffen, falls einer oder mehrere Verkehrsarten, insbesondere der regionale Personenverkehr, benachteiligt würden. Dieses Szenario ist in den einzelnen Bestimmungen nicht weiter ausgeführt. Es ist lediglich festgehalten, dass die Qualität und die Entwicklungsmöglichkeiten des schweizerischen Personenverkehrs in keiner Weise gemindert werden sollen.

Antrag

Personen- und Güterverkehr sollen in der Planung gleichwertig behandelt werden. Der Bund hat aufzuzeigen, wie dies konkret umgesetzt und den Anliegen der Kantone als Besteller Rechnung getragen wird.

4. Kapazitäten auch für die Bahnknoten

Kapazitätsengpässe zeigen sich zunehmend nicht nur auf Strecken, sondern auch in den Bahnknoten. Dies zeigt sich insbesondere vermehrt in den für den Kanton Solothurn wichtigen Knoten Olten und Basel. Vielfach lassen die Zulaufstrecken mehr Kapazität zu als im Knoten vorhanden ist. In den Knoten ist die Belegungszeit der Gleise durch die Züge entscheidender als die Anzahl Züge je Verkehrsart und Stunde. Um die beabsichtigte Nutzung von Investitionen und Netzerweiterungen sichern zu können, sind deshalb bei der Erstellung des NNK sowie der NNP auch Kapazitätsengpässe in den Knoten mittels entsprechender Gleisbelegungspläne aufzuzeigen. Zudem ist auch eine Abstimmung mit den erforderlichen Kapazitäten für Betriebswechsel sowie Abstellflächen für eine Traktionsstärkung bzw. -schwächung vorzunehmen.

Antrag

Bei der Erstellung des NNK sowie des NNP ist zumindest in Knoten mit erwarteter Kapazitätsknappheit, die Kapazitätssituation mittels entsprechenden Gleisbelegungsplänen aufzuzeigen.

5. Abstimmung Siedlung und Verkehr

In den letzten Jahren wurden grosse Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur getätigt, um die hoch gesteckten Ziele im Personen- und Güterverkehr zu erreichen. Dazu wurden die Fahrplanangebote im regionalen Personenverkehr entsprechend der regionalen Siedlungsentwicklung ausgebaut. Mit den neu vorgeschlagenen Bestimmungen zur Netznutzung und Trassenvergabe sind die bisher von Bund, Kantonen und Gemeinden getätigten und geplanten Investitionen zu berücksichtigen. Dabei hat auch der Bund beizutragen, dass Personenverkehr, Güterverkehr und Raumplanung abgestimmt werden.

6. Zusammenfassung

Wir begrüßen im Grundsatz die Neuordnung und Einführung der Instrumente NNK und NNP und die damit verbundenen verkehrsträgerübergreifenden Ansätze. Im Bericht zur Anhörung vermissen wir jedoch Ausführungen, wie sich die zukünftige Netznutzung insbesondere auf den regionalen Personenverkehr auswirken wird. Die Kantone als Hauptbesteller im regionalen Personenverkehr nehmen dabei auch die Anliegen der Gemeinden wahr und sind in die zukünftigen Prozesse in geeigneter Weise miteinzubeziehen.

Wir ersuchen Sie, unseren Anliegen Rechnung zu tragen und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Roland Heim
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber