



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Infrastruktur
3003 Bern

Basel, 9. Dezember 2015

Regierungsratsbeschluss vom 8. Dezember 2015

Anhörungsverfahren zu Verordnungsanpassungen für die neuen Instrumente Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP)

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2015 haben Sie die Kantone im Rahmen eines Anhörungsverfahrens eingeladen, zu den Anpassungen der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung (KPFV) und der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) Stellung zu nehmen. Beide Vorlagen stehen im Zusammenhang mit den neuen Instrumenten Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP), die wiederum Elemente der Vorlage «Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (GVidF)» sind. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Sehr gerne möchten wir uns zu den beiden Vorlagen wie folgt äussern:

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat bereits in seiner Stellungnahme vom 21. August 2013 zum Entwurf der Güterverkehrsvorlage die neuen Instrumente NNK und NNP begrüsst. Auch im Rahmen der vorliegenden Anpassung stimmt er im Grundsatz der Neuordnung und Einführung der beiden Instrumente zu. Dabei erachtet er es als sinnvoll, dass beim NNK und NNP der Personen- und Güterverkehr gleich behandelt werden.

Trotz seiner grundsätzlichen Zustimmung ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die vorgeschlagenen Regelungen in den beiden Verordnungen noch im Detail konkretisiert werden müssen. Insbesondere sind die Auswirkungen der künftigen Netznutzung auf den Regionalen Personenverkehr (RPV) noch nicht genau absehbar. Dies geht auch aus dem erläuternden Bericht nicht klar hervor. Die Kantone als Hauptbesteller von RPV-Leistungen sind aber interessiert, darüber Bescheid zu wissen. Indem die neu über das NNK und den NNP gelieferten Informationen sehr wichtig sein werden, sind die Kantone in die zukünftigen Prozesse in geeigneter Weise miteinzubeziehen. Denn bereits heute zeichnet sich auf den am stärksten befahrenen Hauptstrecken eine zunehmende Konkurrenzierung zwischen dem Trassenbedarf des RPV und des Güterverkehrs ab, besonders während der Hauptverkehrszeiten (HVZ).

2. Netznutzungskonzept

Art. 19a Abs. 3 und 4 KPFV

Antrag:

Im NNK zur Trassennutzung ist in Abs. 4 neben Personenfernverkehr (Bst. a.), RPV (Bst. b.), Güterverkehr (Bst. c.) und weiteren Verkehrsarten (Bst. d.) explizit der nicht längerfristig planbare Verkehr (gemäss Abs. 3), insbesondere auch HVZ-Züge, Leistungen zur Schliessung bestehender Taktlücken und Sonderleistungen (z.B. bei Grossveranstaltungen und Publikumsmessen) aufzuführen.

Begründung:

Gemäss den Erläuterungen zu Art. 19b (Festlegung) der KPFV beschliesst der Bundesrat das NNK erst nach der Verabschiedung eines STEP Ausbauschnitts durch die Bundesversammlung. Bei den Ausbauschnitten handelt es sich um langfristige Zeithorizonte bis zur Realisierung. Die Planungen dazu laufen bereits lange vor dem Parlamentsentscheid z.B. momentan zum Ausbauschnitt 2030. Um der stetig wachsenden Verkehrsnachfrage, deren Entwicklung sich in solch langen Zeitspannen nie genau abschätzen lässt, gerecht zu werden, stellt sich die Frage, wie insbesondere für die HVZ Einzelzüge sichergestellt bzw. Leistungen der Nachfrage entsprechend noch ausgeweitet werden können. Voraussetzung dafür ist eine Flexibilität in der mittel- bis kurzfristigen Angebotsplanung, die möglicherweise durch das NNK erschwert werden könnte, besonders wenn dieses Instrument – entgegen den Ausführungen im Erläuternden Bericht – restriktiv gehandhabt werden sollte. Deshalb erwarten wir, dass kurzfristige Angebotsänderungen weiterhin möglich bleiben und dazu auch die nötigen Kapazitäten für nicht längerfristig planbare Verkehre gemäss Art. 19a Ziff. 3 (plus Ergänzungen gemäss unserem Antrag) bereitgehalten werden. Ein zu starres Regime bei der Netznutzung lehnt der Kanton Basel-Stadt ab.

Art. 19a Abs. 5 KPFV

Das NNK kann zusätzliche streckenspezifische Angaben enthalten, die für die Nutzung einer Trasse von Bedeutung sind wie insbesondere in Bst. a. die Gleisbelegung in den Knoten. In jüngster Zeit und aufgrund der beschlossenen Massnahmen zum Ausbauschnitt 2025 (und vermutlich auch in den laufenden Planungen zum Ausbauschnitt 2030) zeigt sich immer deutlicher, dass es Kapazitätsengpässe nicht nur auf Strecken, sondern in zunehmendem Masse auch in den Bahnknoten gibt. Vielfach lassen die Zulaufstrecken mehr Trassen zu als in den Knoten aufgenommen werden können. Dabei ist in den Knoten die Dauer der Gleisbelegung durch Züge entscheidender als die Anzahl Züge je Verkehrsart und Stunde. Um die beabsichtigte Nutzung von Ausbauten in die Bahninfrastruktur und von Netzerweiterungen sichern zu können, ist deshalb bei der Erstellung des NNK auch die Aufnahmefähigkeit in den Knoten mittels entsprechender Gleisbelegungspläne aufzuzeigen. Zudem ist eine Abstimmung mit erforderlichen Kapazitäten für ein Stärken/Schwächen von Zugkompositionen und für Betriebswechsel sowie mit der Kapazität vorhandener Abstellflächen vorzunehmen. Dies gilt im Übrigen auch für den NNP.

Des Weiteren entnehmen wir dem erläuternden Bericht, dass das NNK nach entsprechendem Parlamentsbeschluss zu einem Ausbauschnitt (z.B. 2030) nur für den betreffenden Zeithorizont verbindlich sein soll. Welches NNK für die nachfolgenden Ausbauschnitte (z.B. 2035 oder 2040) Gültigkeit oder Vorrang haben soll, geht dagegen nicht hervor. Hier stellt sich die Frage, wie die Überführung in das neue NNK erfolgen und wie mit allfällig daraus resultierenden Inkohärenzen umgegangen werden soll.

3. Netznutzungsplan

Hierzu haben wir folgende Anträge.

Art. 9c NZV:

Die Kantone müssen analog zu Art. 9b NZV auch bei Anpassungen an Angebotsveränderungen einbezogen werden.

Art. 12 Abs. 1^{er} NZV:

Für den Fall, dass für ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs nachträglich Trassen zugeteilt werden, die ursprünglich für eine andere Verkehrsart vorgesehen gewesen sind (freigebliebene Restkapazität), ist die Genehmigung des BAV notwendig. Mit dieser Genehmigung müssen unseres Erachtens die im NNP zugesicherten Trassen auch für die Folgejahre garantiert werden, und zwar bis zum Widerruf der Genehmigung oder dessen Ablauf.

Wir danken nochmals bestens, zur Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Wir hoffen, Ihnen hiermit gedient zu haben und zählen darauf, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin