

Bundesamt für Verkehr
Herrn Dr. Peter Füglistaler
Direktor

3003 Bern

Uitikon, 30. April 2019

Trassenpreisrevision 2021 – Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler,
Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Stellungnahme zu den geplanten Anpassungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung NZV und zum Trassenpreis ab 2021 danken wir Ihnen.

Wir begrüssen die aufgezeigte Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Gesamtvolumen von rund 90 Mio. Franken und der Güterbahnen im Besonderen im Betrag von 30 Mio. Dies ist vor dem Hintergrund der im Jahr 2013 beschlossenen Trassenpreiserhöhung und der seitherigen Verkehrsverluste im Binnenverkehr dringend nötig.

Lärmbonus

Grösste Entlastung bringt dabei weiterhin der Lärmbonus, der weiter geführt werden soll. Die Aufrechterhaltung des Lärmbonus ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs zentral. Eine zeitliche Befristung ist angesichts dieser Bedeutung nicht angezeigt und widerspricht der bisherigen Argumentation, wonach für lärmsanierte Wagen mit Immatrikulation in der Schweiz die Mehrkosten der Instandhaltung kompensiert werden sollen. Ebenso wenig ist eine Limitierung der für die Gewährung des Lärmbonus verfügbaren Mittel denkbar. Vielmehr sollte eine Spezialfinanzierung aus dem BIF angestrebt werden.

Weitere Entlastungsmöglichkeit soll via die Rabattierung langer Züge erfolgen, um Netzkapazitäten zu schonen. Da im Binnenverkehr solche Züge aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten

und Distanzen vielerorts nicht verkehren können, bevorzugt dieser Rabatt einseitig den Transitgüterverkehr. Auch der Binnenverkehr soll jedoch von einem Rabattsystem profitieren können, das den logistischen Mehraufwand der Bündelung von Wagen zu längeren, schweren Zügen, belohnt. Solche Züge schaffen ebenfalls Platz für andere Güterzüge. Wir regen daher an, auch auf die Anhängelast in Bruttotonnen statt in Metern alleine abzustellen und für Züge mit Gesamtgewicht über 1200 t einen Rabatt zu gewähren. Für Binnenzüge soll bereits ab einer Zuglänge von 500 m ein Rabatt gewährt werden, so dass letztlich Rabatt gewährt wird ab einer Länge von 500 m oder einer Anhängelast von 1200 Bruttotonnen.

Umsetzung des Lärmgrenzwerts – Inkraftsetzung von Art. 4 VLE

Die Inkraftsetzung und aufgezeigte Umsetzung des Lärmgrenzwerts gemäss VLE¹ lehnen wir in dieser Form ab. Nachdem in der EU zum Fahrplanwechsel 2024 und in Deutschland zum Fahrplanwechsel 2020 generelle Lärmgrenzwerte für Güterwagen gelten, steht die vorgesehene Inkraftsetzung in der Schweiz per 1. Januar 2020 in Widerspruch zu den europäischen Interoperabilitätsvorschriften und würde erhebliche Umsetzungsschwierigkeiten bieten. Das Einführungsdatum der EU berücksichtigt die verfügbaren Kapazitäten der Werkstätten für Umbauten und der Hersteller von Bremssohlen. Die konzertierte Umrüstungsaktion in Deutschland behindert die Umrüstung anderer ausländischer Güterwagen derzeit erheblich. Vor diesem Hintergrund regt der VAP die Verschiebung der Einführung des Lärmgrenzwerts in der Schweiz auf 2024 an. Dies erfordert eine Revision des BGLE². Zumindest jedoch sollen der Einführungstermin in Deutschland berücksichtigt und die Inkraftsetzung von Art. 4 VLE per 1. Januar 2021 vorgesehen werden. Nur diese Lösung vermag Rechtssicherheit für Wagenhalter bezüglich die Aussetzung, Bezettelung oder Bussen zu schaffen.

Die vorgesehenen Straf- und Administrationsmassnahmen lehnen wir vor diesem Hintergrund ebenfalls ab. Zunächst bezweifeln wir, dass gestützt auf das USG³ Bussen ausgesprochen werden können wegen Verstosses gegen einen Lärmgrenzwert, dessen gesetzliche Grundlage im Spezialgesetz BGLE fusst. Das BGLE selbst sieht keine Strafbestimmungen vor. Auch diesbezüglich erachten wir eine Änderung der VLE als nötig.

Wichtiger ist – infolge seiner zentralen Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs – die beabsichtigte Streichung des Lärmbonus für lärmarme Wagen, die in Zügen mit nicht lärmarmen Wagen verkehren. Solche Kollektivstrafen an betroffene Wagenhalter, die keinerlei Einfluss auf die Einreihung ihrer Wagen haben, sind unangemessen. Art. 19 b Abs. 1 bis NZV müsste zumindest klarstellen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen den betroffenen Wagenhaltern zum Ersatz des Schadens verpflichtet sind.

Schliesslich ist die vorgesehene Bezettelung nicht lärmarmen Wagen mit Muster K vor dem Inkrafttreten des Lärmgrenzwerts der EU nicht möglich, da Wagen mit Immatrikulation in Europa – mit Ausnahme von Deutschland per Fahrplanwechsel 2020 – über eine gültige Zulassung zum Verkehr verfügen. Ein belgischer Wagen im Transit nach Italien kann nicht mit Muster K bezettelt werden, da er ohne weiteres via Brenner nach Deutschland weiterverkehren könnte.

¹ Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen SR 742.144.1

² Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen SR 742.144

³ Bundesgesetz über den Umweltschutz SR 814.01

Deckungsbeitrag für Wagen mit UN-Nummer 1017

Die Einführung eines Deckungsbeitrags für Wagen mit UN-Nummer 1017 lehnen wir ab. Die Gespräche der Vertragsparteien der Gemeinsamen Erklärung II dauern an. Eine Einführung, die nicht im Einvernehmen mit den übrigen Vertragsparteien steht, stellte eine Vertragsverletzung durch die Eidgenossenschaft dar. Für Details verweisen wir auf die zutreffende Stellungnahme von scienceindustries.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Erwägungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär