



August 2024

---

# Verordnungsänderungen zur Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

---

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Durchführung der Vernehmlassung</b> .....	<b>2</b>
	2.1 Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme.....	2
<b>3</b>	<b>Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens</b> .....	<b>3</b>
	3.1 Grundzüge der Vorlage .....	3
	3.2 Geltungsbereich der NZV.....	4
	3.2.1 Netzzugangsbewilligung .....	4
	3.2.2 Netznutzungsplanung.....	5
	3.2.3 Trassenpreis.....	5
	3.2.4 Fahrplan .....	6
	3.3 Beurteilung der Vorlage als Ganzes .....	6
	3.4 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der NZV .....	7
	3.4.1 Weitere Bemerkungen.....	14
	3.5 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der NZV-BAV .....	15
	3.5.1 Weitere Bemerkungen.....	16
	3.6 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der FPV.....	17
	3.6.1 Weitere Bemerkungen.....	19
<b>4</b>	<b>Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden</b> .....	<b>20</b>
	4.1 Kantone .....	20
	4.2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien .....	20
	4.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete.....	20
	4.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft .....	21
	4.5 Nach PBG oder EBG abgegoltene Transportunternehmen.....	21
	4.6 Tarifverbände Schweiz.....	22
	4.7 Organisationen .....	22
	4.8 Weitere .....	23

## 1 Ausgangslage

Der Bundesrat hat das UVEK am 29. November 2023 beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zu den Verordnungsänderungen Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

## 2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dauerte vom 29. November 2023 bis zum 16. März 2024.

Eingeladen waren insgesamt 164 Adressaten.

Es sind 45 Rückmeldungen eingegangen. Davon haben 4 auf eine inhaltliche Stellungnahme verzichtet.

	Adressaten	Antwortende	Davon expliziter Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme
1. Kantone und Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)	27	26	1
2. Politische Parteien	12	2	0
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	0	0
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	2	1
5. Nach PBG oder EBG abgegoltene Transportunternehmen	47	9	0
6. Tarifverbände Schweiz	18	1	1
7. Organisationen	48	4	1
8. Weitere	1	1	0
<b>Total</b>	<b>164</b>	<b>45</b>	<b>4</b>

In einem separaten Dokument werden alle Stellungnahmen auf der Webseite der Bundeskanzlei (BK) publiziert.

### 2.1 Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme

Kanton Schaffhausen
Tarifverbund Onde Verte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
Schweizerischer Arbeitgeberverband

### **3 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens**

#### **3.1 Grundzüge der Vorlage**

Die Vorlage befasst sich mit der Weiterentwicklung der rechtlichen Grundlagen für den Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur schweizerischen Schieneninfrastruktur sowie mit der Erstellung von Fahrplänen für den Personenverkehr.

Die Rahmenbedingungen für den Zugang zum Schienennetz, d. h. die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch EVU, sind in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) geregelt. Sie legt unter anderem die Voraussetzungen für die Netzzugangsbewilligung, die Regeln für die Planung der Netznutzung und die Trassenvergabe sowie den Trassenpreis fest. Diverse Bestimmungen der NZV sind in der Verordnung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vom 14. Mai 2012 über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4) präzisiert.

Die Bestimmungen der NZV sind wichtige Grundlage für die Markterlöse der Schieneninfrastrukturbetreiberinnen einerseits und für die Kosten der EVU andererseits. Für den Abschluss der Leistungsvereinbarungen (LV) gemäss Artikel 51 Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) ist von grosser Bedeutung, dass für die Planrechnungen der Unternehmen Planungssicherheit besteht. Daher ist alle vier Jahre eine Überprüfung dieser Bestimmungen angezeigt. Die letzte Teilrevision der NZV wurde für die Periode der LV 2021-2024 ausgelöst und ist seit dem 01. Januar 2021 in Kraft. Diesem Rhythmus folgend sollen die beantragten Änderungen auf den 1. Januar 2025 in Kraft treten und für die Leistungsvereinbarungsperiode 2025-28 gelten.

Der Trassenpreis als Entgelt, das die EVU an die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) für die Benutzung von deren Schienennetz entrichten, ist im Rahmen der Bestimmungen über den Netzzugang ein zentrales Element. Es soll für die kommenden LV-Periode an der bisherigen Struktur des Schweizer Trassenpreissystems festgehalten und keine Änderungen auf Stufe NZV vorgenommen werden.

Das BAV hat 2022/23 eine Evaluation des geltenden Trassenpreissystems durchgeführt. Die Empfehlungen der Evaluation zeigen einen umfassenderen Anpassungsbedarf. Für die Umsetzung werden seitens des BAV umfassende Arbeiten gestartet. Die Umsetzung der Empfehlungen soll daher in die Rechtsanpassungen mit Blick auf die übernächste Leistungsvereinbarungsperiode 2029-32 erfolgen. Unabhängig hiervon werden die für die Bemessung der Trassenpreise relevanten Bestimmungen auf Stufe NZV-BAV im Frühjahr 2024 durch das BAV festgelegt und sind dann für die LV 2025-28 massgebend.

Ein dringender Anpassungsbedarf der NZV ergibt sich zudem einerseits aus der Änderung von drei Rechtsgrundlagen und andererseits aus den erheblichen Nachteilen, die sich ohne eine Reform ergeben würden. Als erste Rechtsgrundlage wurde die neu geschaffene Zuständigkeit von RailCom und der Trassenvergabestelle (TVS) im EBG angepasst. Zweitens wurde die fachliche Eignung in der neuen Ausgestaltung der Sicherheitsbescheinigung (SIBe) im EBG und in der Verordnung vom 4. November 2009 über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV; SR 742.141.2) definiert. Drittens ergibt sich der Bedarf aus der Übernahme der Durchführungsverordnung (EU) 2015/10. Ohne Revision besteht weiterhin eine offene Pendeuz der Schweiz gegenüber der EU im Bereich der Übernahme der Durchführungsverordnung (EU) 2015/10. Bezüglich der Höhe der Versicherungssumme und der Ausgestaltung der Haftung für die Netzzugangsbewilligung besteht die Gefahr, dass die Unternehmen ohne Anpassung keine Versicherung mehr abschliessen können.

Die Schweiz hat das europäische Verfahren über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme sowie die Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen mittels Anpassung der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1) per 1. Dezember 2019 übernommen. Mit der Einführung dieses europäischen Verfahrens erteilt das BAV für internationale Verkehre (Mehrländerverkehr) sowie für Grenzverkehre ausländischer Eisenbahnunternehmen

keine SiBe Teil B mehr, welche den Nachweis einer Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von 100 Mio. Franken erforderte. Dennoch müssen auch diese EVU weiterhin über eine genügende Haftpflichtversicherung verfügen. Durch den Wegfall der SiBe Teil B ist zugleich die Möglichkeit zur Überprüfung ausländischer Unternehmen auf eine Versicherungssumme von 100 Mio. Franken entfallen. Diese rechtliche Lücke gilt es zu schliessen.

Weiter werden die Bestimmungen der NZV bezüglich der Netznutzungsplanung und des Trassenpreises an die Erfahrungen aus der Praxis angepasst, z.B. Entschädigungen für Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens ein ganzes Fahrplanjahr dauern.

Die Arbeiten zur Aktualisierung der Bestimmungen über die Netznutzungsplanung und die Trassenvergabe haben zudem gezeigt, dass ein inhaltlicher Zusammenhang mit der Erstellung des Fahrplans besteht. Dementsprechend wurde die Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (FPV; SR 745.13) einer Revision unterzogen, die zu einer Totalrevision führte.

Mit der Vorlage entstehen keine Unvereinbarkeiten mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz.

## **3.2 Geltungsbereich der NZV**

Der derzeitige Anwendungsbereich der NZV schliesst Dritte aus (Artikel 1 Absatz 1 NZV). Dies wirft die Frage auf, ob die kommerzielle Verantwortung, sprich Dritte, in der NZV eine Rolle spielen sollte. Auf der Ebene des EBG sind Dritte im Geltungsbereich vorgesehen. Die Frage ist vor allem im Zusammenhang mit dem Trassenpreis von Bedeutung. Die Hupac AG zum Beispiel gilt nach heutiger Handhabung von Artikel 9a Absatz 4 EBG als "an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiertes Unternehmen". Sie bestellt Züge, ohne selbst EVU zu werden. In dieser Diskussion sind auch Haftungsfragen zu berücksichtigen. Diese spielen sowohl im Innen- als auch im Aussenverhältnis eine Rolle. Eine solche Änderung des Anwendungsbereichs kann tiefgreifende Auswirkungen auf die gesamte NZV haben. Die Fragestellung soll daher in einem anderen Rahmen vertieft werden und in eine nachgelagerte Revision NZV fliessen.

Der Geltungsbereich für die Bestimmungen des 6. Abschnitts über die Trassenpreise soll neu auch für Strecken gelten, für die der Bund mit der ISB eine Leistungsvereinbarung nach Artikel 51 EBG oder mit dem EVU eine Angebotsvereinbarung nach Artikel 21 der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) abgeschlossen hat (Artikel 1 Absatz 4 NZV).

### **3.2.1 Netzzugangsbewilligung**

Wer in der Schweiz Eisenbahnverkehr durchführen will, benötigt nach Artikel 8c ff. EBG eine Genehmigung als EVU, die sogenannte Netzzugangsbewilligung und eine SiBe. Vorbehalten bleibt das Recht zur regelmässigen und gewerbsmässigen Personenbeförderung nach den Artikeln 6-8 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1). Das BAV erteilt die Netzzugangsbewilligung für höchstens zehn Jahre, wenn das Unternehmen:

- a) über eine genügende Organisation sowie über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen verfügt, um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten;
- b) finanziell leistungsfähig ist und über einen genügenden Versicherungsschutz verfügt;
- c) die Anforderungen an die Zuverlässigkeit der mit der Geschäftsführung verantwortlichen Personen erfüllt;
- d) die arbeitsrechtlichen Vorschriften und die branchenüblichen Arbeitsbedingungen einhält;
- e) ihren Sitz in der Schweiz hat.

Die NZV regelt gestützt auf Artikel 8c und 8d EBG die Einzelheiten. Neu soll die Netzzugangsbewilligung nicht mehr auf bestimmte Verkehrsarten oder Strecken beschränkt werden.

Beim Netzzugang für schweizerische Unternehmen kann der Verweis auf die fachliche Eignung aufgrund der Änderungen im EBG und in der STEBV in der NZV gestrichen werden. Zudem wird mit der Übernahme der Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 die Kompetenz zur Einforderung einer Sicherheitsleistung vom BAV auf die ISB übertragen. Die Höhe der Versicherungssumme und die Ausgestaltung der Haftung wurden überprüft und für Schweizer Unternehmen angepasst.

Durch den Wegfall der SiBe Teil B ist eine Lücke im Netzzugang für ausländische Unternehmen entstanden, die mit der vorliegenden Revision geschlossen wird.

Die Netzzugangsvereinbarung wird in den Vorgaben zum Vertragsinhalt an die heutige Zeit angepasst und künftig öffentlich publiziert. Mit der im EBG eingeführten und per 1. Juli 2020 resp. 1. Januar 2021 in Kraft gesetzten Zuständigkeit der TVS entfällt die Meldepflicht der ISB auf ihrem eigenen Netz gegenüber dem BAV.

### **3.2.2 Netznutzungsplanung**

Im Bereich Netznutzungsplanung werden verschiedene Anpassungen vorgeschlagen. Die Kriterien für die Aufnahme von Kapazitätsbeschränkungen wegen Bauarbeiten im Netznutzungsplan (NNP) sind heute nicht klar genug. Es wird daher eine Präzisierung vorgeschlagen sowie eine Verknüpfung mit der Liste der Kapazitätsbeschränkungen für Bauarbeiten, die gemäss Artikel 11b NZV zu veröffentlichen sind. Entsprechend ergeben sich verschiedene Anpassungen und Präzisierungen bezüglich der Trassenzuteilung und den planbaren Bauarbeiten (Artikel 11b), z.B. zur Bekanntgabe von Bauarbeiten oder zur Entschädigung. Weiter wird ein neuer Artikel im Zusammenhang mit dem sogenannten Projekt Timetabling and Capacity Redesign (TTR) vorgeschlagen. Das TTR ist ein Europäisches Projekt zur besseren Abstimmung des Trassenbestell- und Zuteilungsprozesses auf die jeweiligen Marktbedürfnisse von Personen- und Güterverkehr. Es gibt auf europäischer Ebene noch verschiedene offene Fragen bezüglich der genauen Ausgestaltung der Prozesse. Die Idee vom neuen Artikel ist, Pilotversuche zu ermöglichen, um Erfahrungen zu sammeln, die für die Einführung vom TTR nötig sind.

### **3.2.3 Trassenpreis**

Der Trassenpreis ist im Artikel 9c EBG sowie in der NZV und in der NZV-BAV geregelt. Es handelt sich um ein Entgelt, welches die EVU den ISB zahlen müssen, um auf deren Schienennetz fahren zu dürfen. Der Trassenpreis setzt sich aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für die Zusatzleistungen zusammen (Artikel 18 Absatz 1 NZV). Der Preis für die Grundleistungen setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: dem Basispreis, dem Deckungsbeitrag und dem Strompreis (Artikel 18 Absatz 2 NZV).

Die Trassenerlöse sind neben den Abgeltungen des Bundes die wichtigste Einnahmequelle der ISB und belaufen sich auf rund 1,5 Milliarden Schweizer Franken pro Jahr (Durchschnitt von 2017 – 2021, ohne die durch COVID-19 verursachten Verkehrseinschränkungen). Auf diese Weise deckt der Verkehr etwa ein Drittel der Kosten für die Eisenbahninfrastruktur (Substanzerhalt und Betrieb). Die restlichen ungedeckten Kosten werden vom Bund über die Leistungsvereinbarungen mit den ISB getragen.

Mit der vorliegenden Konsultation werden jedoch nur Änderungen eingeführt, welche keine Auswirkungen auf die Festlegung des Trassenpreises haben. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Verbesserungen bzw. Präzisierungen und Vereinfachungen.

Änderungen, welche die Festlegung des Trassenpreises für die LV der Periode 2025 – 28 betreffen, werden in einer separaten Vorlage behandelt. Darüber fand zwischen dem 28. Juni und dem 11. August, mit teilweiser Erstreckung bis 15. September 2023 eine Einbindung der interessierten Kreise (EIK) für die Teilrevision der NZV-BAV statt. Konsultiert wurden die ISB, die EVU, die Kantone, die Trassenvergabestelle und verschiedene Verbände, wie z.B. VAP, Cargorail, VöV und Railplus. Ziel jener Teilrevision ist es, die relevanten Änderungen vorzunehmen, um die Trassenpreise so festzulegen, dass die Grenzkosten der Infrastruktur für die nächste Leistungsvereinbarungsperiode 2025-28 ge-

deckt sind. Die darin enthaltenen Änderungen beschränken sich auf die Aktualisierung der Basispreise im Artikel 1 und der Anhänge 1 und 2 zu den Nachfrage- und Haltezuschlägen. Über die Einführung des aktualisierten Basispreises wird nach Auswertung der durchgeführten EIK und nach Überprüfung der IST-Kostendeckung der SBB-Grenzkosten für die Jahre 2022 und 2023 im Frühling 2024 definitiv entschieden. Die entsprechende Information erfolgt separat und unabhängig von dieser Vorlage.

Weiter hat das BAV 2022/23 eine Evaluation der Anzeielemente des neuen Trassenpreissystems 2017 durchführen lassen. Die Prüfung und Umsetzung der Empfehlungen des Schlussberichts erfolgen auf die übernächste Leistungsvereinbarungsperiode 2029-32 hin. Konkret bedeutet dies, dass das Trassenpreissystem mit den bisherigen Anzeielementen für die LV-Periode 2025-28 unverändert bleibt.

### 3.2.4 Fahrplan

Die FPV regelt gestützt auf Artikel 13 Absatz 3 PBG das Verfahren für die Erstellung und Veröffentlichung der Fahrpläne für die regelmässigen Fahrten zur Personenbeförderung der Transportunternehmen, die über eine Personenbeförderungskonzession nach Artikel 6 PBG verfügen oder ihnen durch Staatsvertrag gleichgestellt sind, sowie der Transportunternehmen, die sich freiwillig dieser Verordnung unterstellen.

Im Rahmen der Totalrevision der FPV wird der in den anderen Erlassen bereits eingeführte Begriff «Unternehmen» anstelle «Transportunternehmen» eingeführt. Weiter wird der Ablauf des Fahrplanverfahrens auf Verordnungsstufe präzisiert und an die technische Entwicklung zur Datenübermittlung angepasst. So können heute mehr Daten an eine für elektronische Auskunftssysteme geeignete zentrale Stelle übermittelt werden, dies gilt sowohl für Fahrplanentwurfsdaten, Fahrplan- und Echtzeitdaten wie auch für Ereignisdaten. Eine Flexibilisierung des Fahrplanverfahrens, insbesondere bezüglich einer rollenden Planung, ist vorliegend im Personenverkehr kein Thema.

### 3.3 Beurteilung der Vorlage als Ganzes

Die **Kantone** unterstützen grundsätzlich das angepasste Konstrukt der Verordnungen. Die Stellungnahmen griffen verschiedenste Themen auf. Einwände brachten die Kantone unter anderem zu den Fristigkeiten oder zum Einbezug der Besteller im RPV ein.

Von den **politischen Parteien** haben SPS und SVP Stellung bezogen. Beide begrüssen die Vorlage. Die SVP fordert, dass auf die Periode 2029-2032 hin das Trassenpreissystem hinsichtlich Rentabilität und Effizienz optimiert werde.

Von den **Dachverbänden der Wirtschaft** hat der Schweizerische Gewerkschaftsbund eine Stellungnahme eingereicht. Er kann die vorgeschlagenen, sich hauptsächlich aus übergeordneten Rechtsänderungen ergebenden Anpassungen unterstützen.

Von den angeschriebenen, nach PBG oder EBG abgegoltenen **Transportunternehmen (TU)** haben 9 Unternehmen materiell Stellung bezogen. Alle unterstützen grundsätzlich die Vorschläge des Bundesrats, schlagen jedoch teilweise Streichungen, Änderungen und Präzisierungen vor. Die umfangreichste Stellungnahme ging dabei von der SBB ein.

Die Reaktionen von **Organisationen und Weiteren** zu den Reformen sind grundsätzlich positiv. Teilweise wurden kleinere Anpassungen gewünscht.

### 3.4 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der NZV

#### Artikel 1

Dieser Artikel regelt den Gegenstand und den Geltungsbereich.

Die SBB schlägt die Ergänzung des Artikels mit einem **Absatz 5** wie folgt vor: "Die kommerziellen, nicht an die sicherheitstechnische Qualifikation eines Eisenbahnverkehrsunternehmens gebundenen Bestimmungen dieser Verordnung können sinngemäss auch für Dritte (Artikel 9a Absatz 4 EBG) Anwendung finden. Die ISB regelt und veröffentlicht die Einzelheiten in den grundsätzlichen Bedingungen des Netzzugangs nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d NZV."

Als Alternative zu einem neuen Absatz 5 kann sich die SBB auch einen vorübergehenden Verzicht auf eine explizite Nennung von Dritten und ausschliessliche Regelung in den Netzzugangsbedingungen der ISB resp. den Bestimmungen der Trassenvergabestelle, welche gesetzlichen Regelungen sich sinngemäss auch an Dritte richten, vorstellen.

#### Artikel 3

Dieser Artikel befähigt das BAV eine Netzzugangsbewilligung zu erteilen oder zu erneuern.

Der Kanton Freiburg spricht sich gegen die Streichung des **Absatzes 2** aus. Man nehme sich damit die Möglichkeit die Netzzugangsberechtigung auf bestimmte Verkehrsarten oder Streckenabschnitte zu beschränken.

#### Artikel 5b

Dieser Artikel befasst sich mit dem Versicherungsschutz eines EVU.

Die SBB weist beim **Absatz 1** auf die grossen Unterschiede der Versicherungssummen CH-EU hin. Das Unternehmen sieht darin ein Hindernis für grenzüberschreitende Einzelzüge mit geringem Verkehrsvolumen (z.B. Pilgerzüge, Orientexpress). Der hohe Aufwand für die Versicherung, um ausschliesslich bis zum Schweizer Grenzbahnhof zu verkehren, gefährde die Wirtschaftlichkeit und damit die Durchführung dieser Verkehre.

#### Artikel 9a

Der Artikel beschreibt den Inhalt des Netznutzungsplans.

Der Kanton Solothurn beantragt in **Absatz 1 Buchstabe e** eine Änderung. So soll das «geschätzte Verkehrsaufkommen pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten» durch «gesicherte Kapazitäten» ersetzt werden. Der Antrag wird damit begründet, da in der Schweiz mit dem Netznutzungskonzept eine Grundlage für das Netznutzungsplan mit gesicherten Kapazitäten zugrunde liegt. Demzufolge könne die Auswirkung auf die Kapazität auf Basis der gesicherten Kapazität je Verkehrsart im Netznutzungskonzept definiert werden. Dieselbe Anpassung beantragt der Kanton beim **Artikeln 11b Absatz 2 und Absatz 3**.

Gemäss Erachtens der SBB muss es in **Absatz 1 Buchstabe e** «planbar» statt «bekannt» heissen, damit es mit Artikel 11b NZV abgestimmt sei.

Weiter gingen die Auswirkungen auf die Kapazität nach Verkehrsart über die EU-Gesetzgebung und NZV-Bekanntgabe hinaus. Hierbei sei vor allem kritisch, dass die «30% des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag» in der EU und NZV-Richtlinie nicht auf die Verkehrsarten bezogen sind. Die vom BAV vorgeschlagene Formulierung sei somit nicht konsistent mit der Formulierung in der EU-Gesetzgebung und in der NZV-Listenanforderung. Deshalb lehnt die SBB die vorgeschlagene Formulierung ab. Die SBB schlägt als Ersatz folgende Formulierung vor: «Für diese Kapazitätseinschränkungen werden sofern bekannt die Auswirkungen auf die Mindestkapazitäten der Modellstunden nach Verkehrsart ausgewiesen.»

In **Absatz 2** sei gemäss BLS zu regeln, welche Verbindlichkeit die angegebenen Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten haben. Zudem sei zu präzisieren, dass die Verbindlichkeit sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr die gleiche ist.

Der Kanton Solothurn beantrag beim Absatz 2 dieselbe Umformulierung wie beim Absatz 1 Buchstabe e.

Die SBB hält fest, dass das BAV im 2024 eine Evaluation NNK/NNP durchgeführt habe. Die revidierte NZV bilde sinnvollerweise Erkenntnisse dieser Evaluation direkt mit ab. Es sei für die SBB sehr wichtig, dass mit der hier vorliegenden NZV-Revision nicht in irgendeiner Art und Weise den Ergebnissen der laufenden Evaluation NNK/NNP vorgegriffen werde. Insbesondere die bestehenden und neu vorgeschlagenen Inhalte dieses Artikels seien Gegenstand der laufenden NNK/NNP-Evaluation. Die vom BAV vorgeschlagene Formulierung würde den Erkenntnissen der Evaluation vorgegreifen, daher sei auf bestehendes zu minimieren. Die SBB beantragt deshalb in Absatz 2 die Streichung folgendes Textvorschlags: «Er kann auch Angaben über Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Einschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart enthalten.».

Die SOB beantragt dieselbe Streichung. Der VöV weist ebenfalls auf die laufende Evaluation NNK/NNP hin.

Zur Streichung: Grundsätzlich ist die SBB der Haltung, dass Kann-Inhalte die Erstellerin mit der genehmigenden Instanz vereinbaren kann. Mit diesem Passus beginnt die Verordnung weitere «Kann-Inhalte» zu spezifizieren. Aus ihrer Sicht soll in der Verordnung nur das minimale Muss-Lieferobjekt definiert werden.

Die hier vorgeschlagene «Kann»-Erweiterung in Bezug auf die Abbildung von Kapazitätseinschränkungen erodiert zudem die Präzisierung NZV 9a, Absatz 1, Buchstabe e.

#### **Artikel 9a in Verbindung mit Artikel 11b**

Beim Artikel 9a gehe es um den Netznutzungsplan und beim Artikel 11b um die planbaren Bauarbeiten. Die BLS fordert mit Blick auf **Artikel 9a Buchstabe e in Verbindung mit Artikel 11 b Absatz 2**, dass der Begriff «bekannte Kapazitätseinschränkungen» klarer eingegrenzt werde und der ISB Rechenschaft über die Anwendung ablegen muss. Die explizite Erwähnung an mehreren Stellen von «bekannten Einschränkungen» biete der ISB eine Hintertür, die normalen Prozessabläufe und -zeiten mit beliebigen Begründungen zu umgehen.

#### **4. Abschnitt: Trassenzuteilung**

Die Deutsche Bahn AG (DB) äussert sich in einem Punkt generell zum 4. Abschnitt. Dieser regelt die Trassenvergabe und in diesem Zusammenhang auch die Zuständigkeiten und Aufgaben der TVS. Auf die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet habe die TVS keinen Zugriff. Die DB regt nachstehende «Öffnungsklausel» an: «**Auf grenznahen Strecken können die Zuständigkeiten und Aufgaben der TVS auch von anderen Stellen wahrgenommen werden.**»

#### **Artikel 11**

Dieser Artikel widmet sich der Antragsfrist für Trassen.

Beim **Absatz 1** schlägt der Kanton Solothurn in Bezug zum Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU folgende Präzisierung vor: «(Fassung Anhang VII gemäss delegiertem Beschluss 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017)». Damit könne sichergestellt werden, dass die aktuellste Version beigezogen wird.

## Artikel 11b

Dieser Artikel befasst sich mit dem Thema planbare Bauarbeiten.

Die SBB hält fest, dass in Artikel 11b (und in der NZV-BAV) neu die Begriffe Kapazitätsbeschränkungen und Einschränkungen genutzt würden. Bisher wurde jedoch meist von Kapazitätseinschränkungen gesprochen. Auch wenn der Unterschied nur klein sei, schlagen die SBB vor, nur einen der beiden Begriffe zu nutzen. So vermeide man die Frage nach der Bedeutung des Unterschieds.

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) halten fest, dass die genaue Terminierung von Bauarbeiten im städtischen Umfeld erfolge. Dabei koordinieren in der Regel die städtischen oder kantonalen Tiefbauämtern, meistens unterjährig. Die Einhaltung der Fristen sei nicht möglich. Die betroffenen Transportunternehmen würden direkt informiert.

Der Kanton Freiburg wünscht, dass in den **Absätzen 1 und 2** die Begriffe der zu garantierenden Mindestkapazität und der Nichtwiederholung von Unterbrechungen in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren aufgenommen werden sollen.

In **Absatz 2** ist für die BLS der Begriff «Netzfahrplanwechsel» unbekannt und er müsse somit in der Verordnung definiert werden.

Die SBB möchte in Absatz 2 den Ausdruck «soweit bekannt» durch «soweit planbar» ersetzen. Dies gäbe mehr Planungssicherheit. Weiter müsse im erläuternden Bericht klar definiert werden, was 7 aufeinanderfolgende Tage und 30% des Verkehrsaufkommens bedeuten (man könne dies auf verschiedene Arten rechnen).

Beim **Absatz 3** schlägt die SBB vor, «drei Monate im Voraus» durch «sechs Monate im Voraus» zu ersetzen. Die EVU müssen frühzeitig über eine Informationsgranularität verfügen, um ihre Planung vorzunehmen.

Im Unterschied zu Absatz 2 sei von einer generellen Aktualisierung abzusehen und dies ausschliesslich in Ausnahmefällen vorzunehmen (3 Monate müssen primär stabil sein).

Die Entschädigungspflicht der ISB soll aber – wie bereits heute – erst bei einer Bekanntgabe weniger als drei Monaten vorher greifen. Diese Präzisierung sei notwendig, weil sonst das Risiko bestehe, dass die Entschädigungszahlungen an die EVU massiv steigen, was die Bahninfrastruktur massiv verteuern würde. Deshalb müsse der Absatz zwingend mit folgendem Satz ergänzt werden: *«Eine Entschädigungspflicht der ISB wegen nicht rechtzeitiger Bekanntgabe gemäss Artikel 11b Absatz 12 entsteht erst, wenn die ISB die Einschränkung weniger als drei Monate vorher bekanntgibt.»*

Der Kanton Freiburg wünscht, dass im **Absatz 4** auch die Besteller konsultiert werden müssen.

Die SBB beantragt die Streichung des Absatz 4. Die materielle Baustellenkoordination könne nicht über den NNP-Prozess erfolgen. Es sei nicht zielführend, wenn die iterative, gemeinsame Ausarbeitung der Einschränkungen und Ersatzkonzepte im Rahmen des NNP-Prozesses erfolge. Des Weiteren seien die Auswirkungen des neuen Artikels im Erläuternden Bericht zu wenig beschrieben (wer sind «betroffene Serviceeinrichtungen»?). Haben die konsultierten Parteien ein Veto-Recht?, etc.).

Die Bedürfnisse (Trassensicherung) der Serviceanlagen sind bis dato nicht im NNP hinterlegt. Damit die vorgeschlagene Änderung funktioniert, wären die Trassensicherungen für Leermaterialzüge im NNP sicherzustellen. Ansonsten seien bei Einschränkungen durch Baustellen die Betreiber von Serviceeinrichtungen separat zu begrüssen und nicht im Rahmen des NNP.

Zudem sei unklar wie dieser Artikel im Kontext zur vorgeschlagenen Änderung des Artikels 11b **Absatz 7** zu verstehen sei. Es gibt eine Konsultation nach Absatz 4 bei Kapazitätseinschränkungen >7Tage und >30% Einschränkung und eine gemäss Absatz 7, wenn die Einschränkung weniger als ein Fahrplanjahr dauert. Braucht es zwei Konsultationen? Oder ergänze Absatz 7 insofern, dass es auch für Einschränkungen < 7Tage oder < 30% eine Konsultation braucht?

Die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom äussert sich zum Absatz 4 wie folgt: Die Begriffe «wichtigste Betreiber» und «betroffene Serviceeinrichtungen» bleiben aus Sicht der RailCom zu wenig klar definiert. Die Bezeichnung «Serviceeinrichtungen» sei kein abschliessend definierter Begriff im Schweizer Recht. Die RailCom erachtet es als nötig, dass mindestens alle Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV) und die grösseren Anschlussgleisbetreiber als «wichtigste Betreiber» in die Konsultation über die Kapazitätseinschränkungen einbezogen werden. Weiterhin stellt sich die

Frage nach der Definition von «Serviceeinrichtungen». Es sei fraglich, ob eine Bemerkung im erläuternden Bericht und ein allfälliger Verweis auf die Bezeichnung im europäischen Recht hier die erforderliche Klarheit im Begriffsverständnis schaffe.

**Absatz 5** muss aus Sicht der BLS wie folgt ergänzt werden: «Die ISB kann Kapazitätsbeschränkungen ohne Auswirkungen auf die Transportketten Personenverkehr **und im Güterverkehr** (...)».

Die SBB wünscht im erläuternden Bericht eine Präzisierung. Es sei unklar was bei Uneinigkeit passieren würde: Gibt es eine Eskalationsstelle für allfällige Streitigkeiten?

In **Absatz 6** sei gemäss BLS zu präzisieren, was «drohende wesentliche Nachteile für das Vorhaben oder Bauprojekt» sind. Für die Güter-EVU stellen kurzfristige Ausfälle immer einen nicht zu kompensierenden Umsatzeinbruch dar. Es brauche deshalb konkret fassbare Kriterien für Anwendung dieses Ausnahmefalls. Diese seien eng zu fassen.

Der Kanton Aargau hält fest, dass wenn die Transportketten gemäss Artikel 10a Absatz 3 Verordnung des BAV über den Netzzugang (NZV-BAV) nicht gewährleistet werden können, seien die Auswirkungen auf die Reisenden mittels Ersatzmassnahmen so gering wie möglich zu halten. Er beantragt deshalb die Ergänzung von Absatz 6 um die Ersatzmassnahmen.

Für die SOB bedeutet die Nicht-Einhaltung der Fristen für die EVU ein enormer Aufwand und für die Kunden sei dies sehr unangenehm. Deshalb sei der Absatz 6 zu offen formuliert und sollte präzisiert werden. Die ISB sollte mindestens unter Einbezug der EVU und des BAV oder der TVS über "wesentliche Nachteile" entscheiden.

Weiter sei der Begriff «Transportkette» aus Sicht SOB nicht eindeutig und sollte genauer definiert werden. Der Begriff «Transportkette» muss klar beschreiben, von wo bis wo eine Transportkette definiert wird. Insbesondere, da die NZV-BAV unter Artikel 10a vorgibt, dass sich die Transportkette um nicht mehr als 15 respektive 30 Minuten verlängern darf. Bei mehreren Baustellen über eine Transportkette z.B. Meiringen – Brünig – Luzern - St. Gallen kann dies bald mehr als 30' ergeben. Die Menge der Baustellen sei hier massgebend und diese werden nicht über eine Transportkette koordiniert.

Für den Kanton Freiburg ist der Inhalt dieses Absatzes zu weit gefasst und könnte zur Umgehung des Systems verwendet werden. Seine Anwendung sollte von der Zustimmung der Besteller des Angebots und der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abhängig gemacht werden.

Die SBB wünscht eine vertiefte Diskussion dieses Absatzes mit dem BAV.

Beim **Absatz 7** sei laut BLS der erste Satz wie folgt zu ergänzen: «Im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurbestrecken trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Ersatzverkehrs **und/oder Zusatzkosten im Regelangebot**. (...)». Dadurch wird präzisiert, dass die ISB auch Mehrkosten im Regelangebot trägt, falls z.B. SBB P Leistungen der BLS erbringt und diese teurer sind als in der Offerte geltend gemachten Kosten.

Die SOB bezieht sich auf die **Absätze 7 und 10**. Baustellen, die über ein Fahrplanjahr hinaus andauern oder in einem Fahrplanjahr beginnen und sich bis in das nächste Fahrplanjahr erstrecken, seien hier nicht Teil des Artikels 11b. Die SOB unterlegt dies mit folgendem Beispiel: Eine Baustelle von August 2024 bis Oktober 2025 beinhaltet 14 Monate aber kein ganzes Fahrplanjahr. Die SOB schlägt deshalb vor, die Definition wie folgt zu ändern: «Dauer bis 12 Monate und grösser als 12 Monate».

Der Kanton Freiburg fordert beim **Absatz 8**, dass die Kostenübernahme für zusätzliche Fahrten (z.B. mit Bussen), welche notwendig sind um Transportketten zu gewährleisten - die aufgrund von Fahrplanänderungen infolge Arbeiten am Schienennetz entstehen – geregelt wird.

Gemäss SBB wäre eine Definition des Begriffs «Ersatzverkehr» sinnvoll (allenfalls im erläuternden Bericht).

Beim **Absatz 9** wünscht die BLS folgende Ergänzung: «Im übrigen Verkehr entschädigt die ISB die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs, **von Stornierungen von Zügen** und der mit einer Umleitung verbundenen Fahrleistungen. (...)»

Weiter seien folgende Punkte sind zu präzisieren:

- Es sei noch nicht geregelt, in welchen Fällen die «Entschädigungen für Mehrkosten Ersatzverkehr und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen» fällig sind. Konkret geht es um

Kapazitätseinschränkungen, welche nicht ganzjährig, jedoch im Jahresfahrplan / Trassenkatalog berücksichtigt sind. Diese «angepassten oder nicht vorhandenen Trassen» seien aus Sicht ISB nicht entschädigungspflichtig.

- Die erwähnten zeitlichen Verschiebungen (15 Minuten im Expressverkehr und 30 Minuten in den übrigen Verkehren) lassen viel Interpretationsspielraum und sind genauer zu definieren.

Die SBB hält beim Absatz 9 fest, dass die Pauschalen in Artikel 10c der NZV-BAV geregelt seien. Für Kongruenz schlägt die SBB deshalb vor, den Grundsatz der Entschädigung der Mehrkosten des Ersatzverkehrs in der NZV zu verankern.

Weiter sei der Absatz 9 zu präzisieren. Ist die Entschädigung nur geschuldet, wenn tatsächlich Mehrkosten entstehen? Hintergrund: Es gab in der Vergangenheit Entschädigungsforderungen, auch wenn die Umleitung zu einer Zeitersparnis führte. Kommt der Absatz 9 auch bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen zur Anwendung?

Der **Absatz 10** hinterlässt bei der BLS noch einige offene Fragen, welche noch geklärt werden müssen. Zum Beispiel ob die Entschädigungen auch an Anschlussgleisbesitzer zu bezahlen seien, oder ob die Entschädigungen eine Angelegenheit zwischen ISB und EVU bleiben?

Die SOB bezieht sich auf Buchstabe a. Wenn die ISB die Mehrkosten gegenüber dem bestellten Angebot trägt, müsse jemand die Kosten des bestellten Angebots an den Ersatzverkehr beitragen. Dieser Absatz sollte präzisiert werden, da nicht klar sei, wie die Mehrkosten entstehen und wer die Kosten des bestellten Angebots beisteuert.

Die SBB lehnt den Absatz 10 in der jetzigen Form ab und möchte diesen mit dem BAV besprechen. Das Unternehmen erachtet einen solchen Absatz als nötig. Der Vorschlag des BAV lasse viele rechtliche und umsetzungstechnische Fragen offen. Auch im erläuternden Bericht seien die dahinterstehenden Gedanken des BAV nicht ersichtlich und es blieben Fragen offen. Es sei deshalb schwierig, hier einen Alternativvorschlag zu unterbreiten und deshalb eine Diskussion wünschenswert.

Der VöV beantragt Buchstabe a wie folgt zu ergänzen: «die Mehrkosten des Ersatzverkehrs, die sich aus dem Vergleich der Kosten des bestellten Angebots für den Personen- *und Güterverkehr* mit denen eines geeigneten zukünftigen oder vergangenen Fahrplanjahres ergeben».

Bei Buchstabe c beantragt er folgende Ergänzung: «c. *im Güterverkehr* die Mehrkosten eines Ersatzverkehrs für jedes Anschlussgleis *und jede Freiverladeanlage*, die nicht bedient werden können, *sowie die mit der Umleitung verbundene Fahrleistung.*»

## Artikel 11 + Artikel 12

Artikel 11 regelt die Antragsfrist für Trassen und Artikel 12 die Trassenzuteilung.

Die BVB hält fest, dass im städtischen Verkehr es zahlreiche planbare, temporäre unterjährige Änderungen durch Baustellen und Veranstaltungen gäbe. Eine jeweilige Information an das BAV erscheine nicht praktikabel. Fahrplandaten werden an die gängigen elektronische Auskunftssysteme übermittelt. Die benachbarten Transportunternehmen seien in die Planung mit einbezogen. Die Kunden würden rechtzeitig informiert.

Für die Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden sind die in Artikel 11 und 12 gewählten Fristen zur Verständigung des BAV, der Kantone, der Transportunternehmen und der Kunden nicht ohne weiteres nachvollziehbar. Änderungen des Fahrplans gemäss Artikel 11 sind zwei Wochen vorher dem Kundenkreis zu veröffentlichen. Betriebsunterbrechungen gemäss Artikel 12 sind hingegen vier Wochen vorher zu veröffentlichen. Die Kantone schlagen deshalb eine Harmonisierung dieser Fristen vor.

## Artikel 12

Die SBB äussert sich zu **Absatz 1**. Dieser hält unter anderem fest: «Die Trassenvergabestelle teilt die Trassen *in der ordentlichen Trassenzuteilung* aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu.» Gemäss SBB müsse nach wie vor die Möglichkeit bestehen den TCR des NNP nach der ordentlichen Trassenzuteilung zu berücksichtigen. So bleibe eine pragmatische Lösungsfindung im Sinne aller

wie diese im Jahr 2024 für die aufgrund der Bautätigkeiten der N-S-Achse (Arona-Stresa, Mühlenbachbrücke, Rheintalsperre) getroffen wurde weiterhin zulässig. Zudem können prozessualen Herausforderungen, welche weder die ISB noch die TVS vor Umsetzung TTR und dessen Supportsysteme erfüllen können, so handelbar. Sollte die Präzisierung «in der ordentlichen Trassenzuteilung» obiges nicht mehr ermöglichen, lehne die SBB diese ab.

Die Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden halten fest, dass die geplanten Betriebsunterbrechungen dem BAV, den betroffenen Kantonen und den Unternehmen, die Anschlüsse anbieten, mindestens vier Wochen vorher zu melden seien. Für die Verständigung der Kunden gelte die gleiche Frist. Damit besteht für die Kantone die Gefahr, dass das BAV und die Kantone gleichzeitig wie ein grösserer Kundenkreis informiert werden. Die Kantone schlagen deshalb vor, dass die Vorlauffrist für den Kundenkreis beim **Absatz 2** auf zwei Wochen zu reduzieren sei. So kann die Information gestaffelt erfolgen und das BAV und die Kantone haben die Möglichkeit, nötigenfalls zu intervenieren, bevor öffentlich kommuniziert wird.

Der Kanton Solothurn stellt zwischen **Absatz 1** sowie **Absatz 2** und Artikel 11b Absatz 7 NZV eine Differenz fest. Die FPV fordert eine Information des BAV sowie die Publikation der Fahrpläne mindestens 4 Wochen im Voraus, die NZV verlangt eine Publikation der Fahrpläne mindestens 2 Monate im Voraus. Die Fristen zwischen den Absätzen 1 und 2 sowie dem Artikel 11b Absatz 7 NZV seien zu harmonisieren. Gleichlautende Anpassung beantragt der Kanton beim **Artikel 11b Absatz 7 NZV**.

Die SOB hält fest, dass mit der Einführung TTR und den neuen Bestellphasen annual path request und latepast request es keine definitive Trassenbestellung für den Jahresfahrplan mehr gibt. Alles nach April werde mit first come first served behandelt. Der Zeitpunkt "ordentliche Trassenzuteilung" müsse somit mit den Bestellphasen TTR abgeglichen werden.

Bezüglich **Absatz 3** hält die SBB fest, dass «regelmässig» durch «konzessionspflichtig» ersetzt wurde. Das führe dazu, dass sämtliche Einzeltrassen, welche der Personenverkehr auf Cargo-Kapazität fahren, vom BAV genehmigt werden müssten. Das seien aktuell rund 40'000 Trassen. Die SBB würde deshalb «regelmässige» wieder in den Text aufnehmen. Weiter müsse der Trassenzuteilungstermin zur Nutzung Trassen einer anderen Verkehrsart gleichzeitig erfolgen wie Trassen Jahresfahrplan (relevant für die Planung von HVZ-Leistungen).

#### **Artikel 12c**

Im **Absatz 2** beantragt der Kanton Solothurn die Ergänzung einer Aufzählung unter separatem Buchstaben: «*Anträge, welche die reservierte Anzahl und die Qualität von Trassen derselben oder einer anderen Verkehrsart gemäss Netznutzungsplan nicht einschränken*».

#### **Artikel 14**

Dieser Artikel regelt die Betriebsstörungen und nicht planbare Bauarbeiten.

Die SOB äussert sich zu **Absatz 1**. Die EVU werden zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet. Die Anforderungen des Sicherheitsmanagementsystem (SMS) gemäss EU delegierte VO 2018/762 wiederum verlangen von den EVU enorm hohe regulatorische Massnahmen, damit dies überhaupt möglich ist. Wenn eine Verpflichtung gilt, muss dies auch als Ausnahmeregelung in Bezug auf die SMS-Vorgaben vom BAV akzeptiert werden (z.B. Anerkennung des SMS/der Bescheinigung/des ECM des anderen Unternehmens).

Beim **Absatz 2** stellt die SBB fest, dass in den Erläuterungen präzisiert wird, dass «mehrtägig» gleichbedeutend sei mit mindestens 3 Tage». Die SBB schlägt deshalb vor, diese Präzisierung gleich auch in den Text der NZV aufnehmen, um spätere Unklarheiten zu vermeiden.

#### **Artikel 14a**

Dieser neue Artikel ermöglicht Pilotversuche im Zusammenhang mit dem europäischen Projekt TTR.

Die SOB wendet ein, dass die Pilotversuche näher zu beschreiben seien. Es gelte zu verhindern, dass schlussendlich alles als Pilot ausgelegt werden könne. Die Einführung TTR sei aus Sicht SOB kein Pilot. Die SOB schlägt vor, dass Pilotversuche zeitlich und/oder örtlich sehr eingegrenzt sein müssen und sie nicht das Gesamtsystem betreffen dürfen.

Die SBB begrüsst die Durchführung von Pilotversuchen für TTR grundsätzlich. Falls jedoch von den bisherigen Bestimmungen und Abmachungen (z.B. geplantes Angebot) abgewichen werden soll, müsse die Einwilligung der betroffenen EVU eingeholt werden. Die SBB beantragt deshalb den Artikel wie folgt anzupassen: *Das BAV kann im Hinblick auf die europäische Harmonisierung zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung, der Fahrplanerstellung und der Trassenzuteilung zeitlich befristete Pilotversuche bewilligen, die von den Bestimmungen des 3a- und 4. Abschnitts abweichen. Abweichungen von den Bestimmungen des Abschnitts 3a und 4 der NZV sind möglich, sofern die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen einwilligen.*

### **Artikel 19 und Artikel 19c**

Artikel 19 widmet sich dem Basispreis (im Rahmen des Trassenpreises) und Artikel 19c dem Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS.

Der Kanton Freiburg würde es begrüssen, wenn der ETCS-Rabatt über den 31. Dezember 2024 hinaus verlängert würde. Einige Transportunternehmen, z. B. die TPF, hätten keine Fahrzeuge welche mit dieser Technologie ausgestattet sind. Es droht eine erhebliche zusätzliche finanzielle Belastung der Besteller.

### **Artikel 20a**

Dieser Artikel regelt den Strompreis.

Die SOB unterbreitet einen Vorschlag zum **Absatz 3**. Es sollte nicht von Stromverbrauch, sondern von Energieverbrauch gesprochen werden. Die EVU müssen eine Messausrüstung installieren welche die Energiedaten an die ISB liefert.

### **Artikel 22**

Dieser Artikel widmet sich den Zusatzleistungen.

Die SBB beantragt die Streichung von Artikel 22 Absatz 3 Buchstabe c. Diese Leistungen würden heute ausschliesslich von EVU erbracht, was in der aktuellen NZV mit Artikel 22 Absatz 3 auch so legitimiert wird. Mit der vom BAV vorgeschlagenen Formulierung würde die Leistung als reine Zusatzleistung zu einer hoheitlichen Aufgabe der ISB. Eine Erbringung durch EVU wäre formell nicht mehr zulässig. Dies würde keinen Sinn machen, denn heute wird diese Zusatzleistung seitens ISB bewusst nicht angeboten, um nicht wettbewerbsverzehrend im EVU-Markt zu agieren.

Weiter sei auch der Artikel 22 Absatz 3 Buchstabe d zu streichen. Dieser Vorschlag verstosse gegen übergeordnetes Recht und wäre somit unanwendbar. Gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG gehören Umschlagsanlagen für den Gütertransport einschliesslich der Kran- und Verladegleise sowie Kräne und andere Umschlagsgeräte auf Freiverladen nicht zum Netzzugang. Es ist nicht zulässig auf Verordnungsstufe etwas dem Netzzugang zuzuschlagen, das gemäss Gesetz davon ausgenommen ist. Auch gemäss Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e NZV und Artikel 18 Absatz 1 NZV sind die Zusatzleistungen zum Netzzugang zu zählen. Der Trassenpreis regele das Entgelt für die Benutzung der Infrastruktur im Netzzugang. Zusatzleistungen ausserhalb des Netzzugangs zu definieren, verstösst gegen das EBG und steht im Widerspruch zu den erwähnten NZV-Bestimmungen.

Über die Regelung der Finanzierung könne nicht der Umfang des Netzzugangs gemäss EBG verändert werden. Falls es Vorgaben des BAV betreffend Berechnung von Preisen durch die ISB für Leistungen ausserhalb des Netzzugangs gibt, sei dies gesondert zu regeln.

### 3.4.1 Weitere Bemerkungen

Gemäss VöV zeigt es sich, dass es auf NZV-Stufe nicht möglich sei, die Formulierungen ausreichend pragmatisch zu halten und gleichzeitig alle Detailfragen zu konkretisieren. Beispielsweise sei Artikel 11 Absatz 10 zu wenig konkret und hinterlasse viele Fragen. Für den VöV sei es zentral, dass aufkommende Fragen - insbesondere zu Artikel 11b Absätze 6 und 10 sowie zum Verhältnis der einzelnen Absätze von Artikel 11b zur Entschädigungspflicht nach Artikel 11b Absätze 12 Vernehmlassung NZV - geklärt werden können. Durch die Verknüpfung von Artikel 11b Absatz 10 und dem NNP könne der NNP zum Spielball von Entschädigungsentscheidungen werden. Dies lehnt der VöV ab, weil dies nicht Sinn und Zweck des NNP war und auch nicht sein soll.

Auch das Verhältnis, die Abhängigkeit und Abgrenzung zu anderen Absätzen sei unklar, insbesondere zu den Absätzen 8, 9 und 10. Ohne Erläuterungen sei nicht ersichtlich, dass die Absätze 6 bis 8 nicht anwendbar seien bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen.

Weiter hält der VöV fest, dass der erläuternde Bericht vorschlägt, den Geltungsbereich der NZV auf Dritte auszuweiten, insbesondere auf Unternehmen, die Interesse an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs haben, aber keine EVU-Qualifikation besitzen (Artikel 9a; Absatz 4 EBG). Die Branche sei der Meinung, dass dieses Thema bereits im Rahmen der laufenden Revision behandelt werden könne.

Die Schweizerische Volkspartei (SVP) stimmt der Revision der NZV unter der Bedingung zu, dass sie nicht wegen oder im Zusammenhang mit dem Paketansatz mit der EU in Zukunft geändert werden müsse. Weiter fordert die SVP, dass auf die nächste Periode 2029-2032 hin das Trassenpreissystem hinsichtlich Rentabilität und Effizienz optimiert werde. Der in der NZV geregelte Zugang für EVU zum Schweizer Schienennetz soll dabei die hohe Qualität und Sicherheit des Schweizer Eisenbahnsystems gewährleisten und ausländische Unternehmen, die mittels schlechter Qualität und Lohndumping unlauteren Wettbewerb betreiben, fernhalten.

### 3.5 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der NZV-BAV

#### Artikel 3

Beim Artikel 3 geht es um die Berechnung des Strompreises.

Die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom äussert sich zum **Absatz 3** wie folgt: Die vorgeschlagene Formulierung berücksichtige zu wenig präzise, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bewusst auf die verbrauchsbezogene Energieverrechnung verzichtet oder ob es aufgrund technischer Umstände zu Messunterbrüchen bei den installierten Messgeräten kommt. Die ISB würden heute ihre Abrechnungslogik nach diesem Verständnis differenzieren und unterschiedliche Verrechnungssätze anwenden.

#### Artikel 4

Artikel 4 regelt den ETCS-Rabatt. Dieser Artikel soll aufgehoben werden.

Der Kanton Freiburg verweist bei diesem Artikel auf seine Ausführungen zu Artikel 19 Absatz 3 und Artikel 19c NZV. Er würde es begrüssen, wenn der ETCS-Rabatt über den 31. Dezember 2024 hinaus verlängert würde.

#### Artikel 8 und 9

Artikel 8 regelt die Trassenzuteilung bei Bestellkonflikten und Artikel 9 das Bietverfahren. Diese beiden Artikel sollen aufgehoben werden.

Die SBB ist grundsätzlich mit der Streichung des **Artikels 8** einverstanden. Es müsse aber sichergestellt werden, dass die TVS die Kriterien wieder übernimmt. Auch in Zukunft müsse die Konfliktbereinigung über die Verkehrsarten hinaus sichergestellt sein, damit die termingerechte Trassenzuteilung im Jahresfahrplan erfolgen könne. Beim **Artikel 9** verweist die SBB auf die Ausführungen zu Artikel 8. Die Regelung der TVS müsse klar kommuniziert werden.

#### Artikel 10

Dieser Artikel behandelt das Thema «Trassenzuteilung bei zeitweisen Kapazitätsbeschränkungen für Bauarbeiten».

Der Kanton Aargau beantragt, dass beim **Absatz 2** die Transportketten weiterhin zu gewährleisten seien. Bei den Gütertrassen sei zudem zu berücksichtigen, wie viele der NNP-gesicherten Trassen effektiv genutzt werden.

**Absatz 3** müsste gemäss BLS präzisiert werden, bis wann dies gemacht werden kann. Ohne klare Zeitvorgaben sei die Planungssicherheit der EVU nicht mehr gewährt.

Für die SBB ist es nicht klar, wie sich der Absatz 3 von den Absätzen 1 und 2 abgrenzt. Ist der Unterschied, dass es bewusst die Möglichkeit gibt von den beiden vorgehenden Grundsätzen (Absätze 1 und 2) abzuweichen (z. B. GBT)?

Grundsätzlich ist eine Trasseneinschränkung zusammen mit den betroffenen EVU festzulegen. Die Trassenkapazitäten sind den verschiedenen Verkehrsarten pro rata nach den im Jahresfahrplan zugeordneten Trassen zuzuteilen.

## Artikel 10c

Dieser Artikel bezieht sich im Abschnitt «Streckensperrungen für Bauarbeiten» auf das Thema «Entschädigung im übrigen Verkehr».

Die DB stellt sich die Frage ob im **Absatz 1** nicht ein Satz zum Thema «Umleitung in Bahnhofsgebieten sind entschädigungspflichtig, wenn dadurch die maximale Zuglänge oder das maximale Zuggewicht reduziert wird» angefügt werden müsste?

Die SBB schlägt eine Ergänzung von Artikel 10c vor: «*Ebenso ist eine Umleitung in Bahnhofsgebieten entschädigungspflichtig, wenn dadurch die maximale Zuglänge oder das maximale Zuggewicht reduziert wird.*». Damit würde der Artikel mit dem Wortlaut des Berichts ergänzt.

## Anhang 1

Der Anhang 1 regelt die Streckenkategorien nach Artikel 19a Absatz 1 NZV.

Die SOB hält fest, dass in der Teilrevision der NZV-BAV vom 28. Juni 2023 die Strecke Samstagern - Pfäffikon SZ der Liste mit hochbelasteten Strecken (2. Streckenkategorie B mit Nachfragefaktor 2) zugeordnet wurde. In der jetzigen Vernehmlassung sei diese Strecke jedoch nicht auf dieser Liste aufgeführt. Aus diesem Grund hätte die SOB diesen Umstand nochmals überprüft und festgestellt, dass die Strecke 670.2 Samstagern - Pfäffikon SZ die Voraussetzung für eine hochbelastete Strecke erfülle. Weiter hat die SOB festgestellt, dass auch die Strecke Wädenswil - Samstagern die Voraussetzung für eine hochbelastete Strecke erfülle. Die SOB schlägt deshalb vor, dass die beiden Strecken 670.2 und 672 in die Liste mit den hochbelasteten Strecken (2. Streckenkategorie B mit Nachfragefaktor 2) aufzunehmen.

## Anhang 3

Der Kanton Solothurn beantragt die Prüfung, welches die korrekte Benennung des Anhangs ist sowie zu prüfen, ob nicht auf den Anhang 2 der NZV referenziert werden kann.

### 3.5.1 Weitere Bemerkungen

Die SOB weist bei Artikel 3 Absatz 3, Artikel 10a und Artikel 10 d auf ihre Stellungnahme zum Artikel 11b Absatz 6 NZV.

### 3.6 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der FPV

#### Artikel 2

Dieser Artikel widmet sich dem Inhalt und der Geltungsdauer des Fahrplans.

Der Kanton Solothurn beantragt die Anpassung des **Absatz 2**. Das BAV bestimmt Beginn und Dauer des Fahrplanjahres unter Berücksichtigung von *Annex VII 2012/34/EU (Fassung Anhang VII gemäss delegiertem Beschluss 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017)*. Die Erwähnung des Annex VII 2012/34/EU soll den bestehenden Hinweis auf die «Regelungen der Nachbarstaaten» ersetzen.

#### Geltender Artikel 3 (Neu Artikel 7)

Der Artikel regelt den Ablauf des Fahrplanverfahrens.

Der Kanton Nidwalden beantragt, dass der **Absatz 1** für den Fernverkehr und die von der öffentlichen Hand finanzierten Linien um einen zusätzlichen Punkt (vor Buchstabe a) ergänzt werden soll. Dieser ergebe sich aus den Bestimmungen der Artikel 12, 13 und 16 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16)<sup>1</sup>.

#### Geltender Artikel 5 (Neu Artikel 4)

Dieser Artikel behandelt das Thema Fahrplanentwurf.

Der Kanton Nidwalden beantragt, dass die Pflicht zur Einreichung eines Fahrplanentwurfs in Artikel 5 auf alle konzessionierten Unternehmen gemäss Definition in Artikel 1 FPV ausgedehnt werden soll. Die Ausdehnung der Verpflichtung ist aus Sicht des Kantons zentral, da ansonsten keine Koordination nach Artikel 6 möglich sei.

Die Stellungnahme der SBB bezieht sich auf **Absatz 2**. Das Unternehmen versteht die Intention der Formulierung «Fahrplanentwurf *unter Berücksichtigung des Netznutzungsplans*» nicht. Was genau ist damit gemeint? Wenn der NNP ein Instrument zur Trassensicherung – und nicht ein Instrument zur Trassenplanung – sein soll, dann kann der NNP nicht mehr als die einer Verkehrsart zustehende Kapazität regeln. Der effektive Fahrplan könne deshalb vom NNP abweichen (z.B. Minutenverschiebungen, andere Durchbindungen). Die SBB beantragt deshalb, «*unter Berücksichtigung des Netznutzungsplans*» zu streichen.

#### Geltender Artikel 7 (Neu Artikel 5)

Bei diesem Artikel geht es um die Anhörung interessierter Kreise im Rahmen des Fahrplanverfahrens.

Die Systemaufgaben Kundeninformation (SKI) beantragt in **Absatz 1**, dass der Fahrplanentwurf «*einer durch das BAV bezeichnete Stelle*» zu übermitteln sei. Wenn die Stelle nicht näher benannt werde, gäbe dies dem BAV mehr Raum diese zu bezeichnen. Dasselbe beantragt die SKI sinngemäss für **Artikel 9 Absatz 1, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 12a Absatz 1 und Artikel 13 Absatz 1**.

Die SBB schreibt, dass der Artikel 6 zu präzisieren sei. Die Stellungnahmen der interessierten Kreise seien zu berücksichtigen. Dies würde jedoch nicht bedeuten, dass jede Rückmeldung umgesetzt werden muss.

---

<sup>1</sup> Koordination Bund und Kantone / Regionale Zusammenarbeit / Offertstellung

### **Geltender Artikel 8 (Neu Artikel 6)**

Dieser Artikel bestimmt die Koordination der Fahrpläne.

Gemäss BLS sei der bestehende Artikel beizubehalten da es wenig sinnvoll erscheine, dies erst nach dem Fahrplanentwurf zu machen. Damit werde die Fahrplanvernehmlassung ad-absurdum geführt. Zudem sei unklar, was unter "Kordinieren" verstanden werde.

Die SKI hält bezogen auf den **Absatz 1** fest, dass die Unternehmen ihre Fahrpläne fortlaufend untereinander koordinieren und dabei auf die Gewährung der Anschlüsse achten. Aus Sicht SKI sollte auf die Aufhebung verzichtet werden, da es nicht zielführend sei, wenn zum Beispiel Absprachen zu geänderten Anschlüssen Bahn – Bus erst nach dem Fahrplanentwurf erfolgen können. Dies würde zu unnötigen Eingaben in der Konsultationsphase und damit hohem Zusatzaufwand führen.

### **Geltender Artikel 6 (Neu Artikel 7)**

Der definitiver Fahrplan wird in Artikel 7 thematisiert.

Gemäss SBB sei zu überlegen, ob das Verordnungs-Datum der NZV wirklich genannt werden soll. Im Falle einer Änderung bei der NZV müsste auch die FPV angepasst werden.

Gemäss BVB existiere im Tram- und Busbereich keine Trassenzuteilung. Der erste Halbsatz sei somit nicht anwendbar.

### **Geltender Artikel 9 (Neu Artikel 8)**

Die Grundsätze bei der Veröffentlichung des Fahrplans werden in diesem Artikel geregelt.

Die SBB stellt einen Änderungsantrag zu **Absatz 1**. Es gäbe bereits heute Ausnahmen von Fahrplandaten, die nicht veröffentlicht werden wie z.B. die Daten des Jail Train. Diese Ausnahmen müssen weiterhin möglich sein. Der Absatz sei deshalb mit «*Ausgenommen sind Fahrplandaten, die aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden*» zu ergänzen.

Ebenfalls stellt die SBB einen Änderungsantrag zu **Absatz 2**. Die ausgedruckten Abfahrtspläne für das ganze Jahr können dieser Regelung immer schlechter entsprechen, da sie im Falle von Baumassnahmen ständig ausgewechselt werden müssen, was hohe Kosten bei sehr überschaubarem Kundenerwartungswert verursacht. Eine elektronische Anzeige (wie z.B. mit dem SID) scheint hier für die SBB die bessere Lösung zu sein. Allerdings müsse dann eingeschränkt werden, dass die Abfahrtszeiten sämtlicher Kurse aller Linien am jeweiligen Betriebstag anzugeben seien. So verfügten die Kunden stets über die für ihre aktuelle Reise korrektesten möglichen Daten. Der Absatz sei deshalb mit «*An jeder Haltestelle sind die Abfahrtszeiten sämtlicher Kurse aller Linien anzugeben, welche die Haltestelle am jeweiligen Betriebstag bedienen.*».

Die SKI wünsche folgende Ergänzung: «Für Linien des Ortsverkehrs und Angebote ohne Erschliessungsfunktion kann auf die offizielle Publikation der Fahrpläne verzichtet werden. Dies entbindet die Unternehmen nicht von der Pflicht, die Fahrplandaten an die durch das BAV bezeichnete Stelle einzuliefern.»

Für die Transports publics de la région lausannoise (tl) ist bei Angeboten mit hoher Taktfrequenz (z.B. bei der Metro m2 mit einem 2-Minuten-Takt) die Veröffentlichung des Fahrplans in Papierform mit allen Fahrten nicht sinnvoll. Dies gilt auch für die Erwähnung der Abfahrtszeiten in der Papierform.

### **Geltender Artikel 10 (Neu Artikel 9)**

Dieser Artikel regelt die kommerzielle Nutzung der Fahrplandaten.

Die SKI beantragt die Anpassung des **Absatz 3**. Der Begriff «kommerziell» sei durch die Formulierung «in grossem Umfang» zu ersetzen. Es sei nicht eindeutig geklärt, was "kommerzielle Nutzung" ist beziehungsweise ab wo/wann die Nutzung kommerziell sei.

## Artikel 11

Artikel 11 befasst sich mit den Änderungen des Fahrplans während der Geltungsdauer.

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) beantragt für den **Absatz 1** eine Anpassung, da auch kleinere Baustellen voraussehbar sein können. Dabei handelt es sich um folgende Anpassung: «Der Fahrplan kann geändert werden, wenn Umstände eintreten, *deren Auswirkungen bei der Erstellung nicht abschliessend bekannt sind.*»

Die SOB schlägt für den **Absatz 4** vor, den Satz «Sie korrigieren rechtzeitig die an den Haltestellen bekanntgegebenen Fahrpläne» durch «Sie informieren an den Haltestellen rechtzeitig über geplante Änderungen» zu ersetzen. In der Praxis werden insbesondere gedruckte Fahrpläne nicht korrigiert, sondern die Fahrgäste werden mit zusätzlichen Mitteln wie z.B. eine Infostele über eine Anpassung informiert.

Der Kanton Freiburg hält fest, dass in Absatz 4 die Frist für die Veröffentlichung von mindestens 2 Wochen vor Inkrafttreten der Fahrplanänderungen zu kurz sei und auf 4 Wochen erhöht werden sollte.

## Artikel 12 (Bleibt Artikel 12)

Der Artikel regelt die planbaren Betriebsunterbrechungen.

Die SBB wünscht beim **Absatz 2** eine Präzisierung. Mit der vorgeschlagenen Änderung in Absatz 2 sei der Inhalt von Absatz 2 eine Wiederholung von Absatz 1 und somit aus Sicht der SBB ohne Mehrwert.

## Geltender Artikel 12 (Neu Artikel 13)

Die unvorhersehbare Betriebsunterbrechungen werden in Artikel 13 geregelt.

Nebst einer kleinen Anpassung in diesem Artikel hält die SKI fest, dass diese Ordnungsrevision eine gute Gelegenheit wäre um auch die Lieferpflicht für Echtzeitdaten festzuschreiben. Die SKI regt deshalb an die Umsetzung zu prüfen.

## Geltender Artikel 13 (Neu Artikel 14)

Der letzte Artikel im Abschnitt «Fahrplanänderungen und Betriebsunterbrechungen» befasst sich mit den «Andere Abweichungen vom Fahrplan».

Der Kanton Freiburg beantragt die Streichung des **Absatz 2**, der vorsieht, dass das BAV die Unternehmen von der Pflicht befreien kann, Abweichungen vom Fahrplan an die für die elektronischen Informationssysteme zuständige Stelle zu übermitteln.

### 3.6.1 Weitere Bemerkungen

Die Kantone Graubünden und Tessin weisen darauf hin, dass es wünschenswert wäre sich zum Ziel zu setzen, die Fristen zwischen dem Fahrplanverfahren und dem Bestellverfahren für den regionalen Personenverkehr (RPV) zu harmonisieren. Dies analog zu dem, was kürzlich bei den Finanzierungsinstrumenten zwischen RPV und Infrastruktur erreicht wurde.

Die SOB bezieht sich auf den 2. Abschnitt «Erstellung des Fahrplans» wie folgt: Mit der Einführung des Projekts TTR und den neuen Bestellphasen annual path request und latepast request gäbe es keine definitive Trassenbestellung für den Jahresfahrplan mehr. Dies gelte es in der Weiterentwicklung der FPV zu berücksichtigen.

## **4 Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden**

### **4.1 Kantone**

Staatskanzlei des Kantons Zürich  
Staatskanzlei des Kantons Bern  
Staatskanzlei des Kantons Luzern  
Standeskanzlei des Kantons Uri  
Staatskanzlei des Kantons Schwyz  
Staatskanzlei des Kantons Obwalden  
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden  
Staatskanzlei des Kantons Glarus  
Staatskanzlei des Kantons Zug  
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg  
Staatskanzlei des Kantons Solothurn  
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt  
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft  
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen  
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden  
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden  
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen  
Standeskanzlei des Kantons Graubünden  
Staatskanzlei des Kantons Aargau  
Staatskanzlei des Kantons Thurgau  
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino  
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud  
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais  
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel  
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève  
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura  
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)

### **4.2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien**

Die Mitte  
Eidgenössisch-Demokratische Union EDU  
Ensemble à Gauche EAG  
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP  
FDP. Die Liberalen  
Grüne Partei der Schweiz GPS  
Grünliberale Partei glp  
Lega die Ticinesi (Lega)  
Partei der Arbeit PDA  
Mouvement citoyens genevois MCG  
Schweizerische Volkspartei SVP  
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS

### **4.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete**

Schweizerischer Gemeindeverband  
Schweizerischer Städteverband  
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

#### **4.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft**

economiesuisse - Verband der Schweizer Unternehmen  
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)  
Schweizerischer Arbeitgeberverband  
Schweiz. Bauernverband (SBV)  
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV)  
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)  
Kaufmännischer Verband Schweiz  
Travail.Suisse

#### **4.5 Nach PBG oder EBG abgegoltene Transportunternehmen**

AB Appenzeller Bahnen AG  
asm Aare Seeland mobil AG  
AVA Aargau Verkehrs AG  
BLS AG  
BLT Baselland Transport AG  
BOB Berner Oberland-Bahnen AG  
BVB Basler Verkehrs-Betriebe  
CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA  
Emmentalbahn GmbH  
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi  
FB Forchbahn AG  
FLP Ferrovie Luganesi  
Hafenbahn Schweiz AG  
LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA  
Limmattalbahn AG  
MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA  
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG  
MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG  
MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA  
MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA  
NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA  
Oensingen-Balsthal-Bahn AG  
REGIONALPS SA  
RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG  
RhB Rhätische Bahn AG  
SBB GmbH  
Sensetalbahn AG  
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG  
SOB Schweizerische Südostbahn AG  
Sursee-Triengen-Bahn AG  
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)  
SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG  
Turbo AG  
TL Transports publics de la Région Lausannoise sa  
TMR Transports de Martigny et Régions SA  
TPC Transports Publics du Chablais SA  
TPF Transports publics fribourgeois Trafic  
TPI Transports publics fribourgeois Infrastructur  
TPG Transports publics genevois (TPG)  
TRAVYS  
TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)  
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG  
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich  
VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG

WAB Wengernalpbahn AG  
zb Zentralbahn AG

#### 4.6 Tarifverbände Schweiz

Communauté tarifaire intégrale fribourgeoise (Frimobil)  
Communauté tarifaire intégrale unireso  
Communauté tarifaire neuchâteloise Onde Verte  
Communauté tarifaire VagABOND  
Communauté tarifaire vaudoise mobilis  
Arcobaleno  
engadin mobil  
Tarifverbund Libero  
Tarifverbund A-Welle  
Tarifverbund Davos Klosters (TVDK)  
Tarifverbund OSTWIND  
Tarifverbund Passepartout  
Tarifverbund Schwyz  
Tarifverbund Transreno  
Tarifverbund Zug  
TNW Tarifverbund Nordwestschweiz  
Z-Pass  
Zürcher Verkehrsverbund ZVV

#### 4.7 Organisationen

Alliance SwissPass  
Alpen-Initiative  
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK  
Cargo Forum Schweiz  
ECOPOP, Vereinigung Umwelt und Bevölkerung  
Eisenbahntechnik Prose AG  
equiterre  
SwissRailvolution  
Fachverband Infra  
Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV  
Handelskammer beider Basel  
Hauptstadtregion Schweiz  
Industrie und Handelskammer Zentralschweiz  
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA  
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz  
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IgöV  
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz  
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz  
Integrale Politik  
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV  
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK  
Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs c/o Landeskanzlei Basel-Land  
Öffentliches Personal Schweiz  
Öffentlichkeitsgesetz.ch  
Post CH AG Corporate Center  
Pro Bahn Schweiz  
OUESTRAIL  
RAILplus  
Ralpin AG  
Region Sarganserland-Werdenberg Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein  
Region St. Galler Rheintal  
Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Schweizer Verband der Abfallbranche  
Schweizerische Konferenz für Finanzkontrollen  
Schweizerische Rheinhäfen  
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI  
Schweizerischer Verband des Personal öffentlicher Dienste vpod Zentralsekretariat  
Schweizerischer Verband der Umweltfachleute  
Secrétariat SEV Romand  
Swissgrid AG  
SWISSRAIL Industry Association  
Schweizerische Trassenvergabestelle  
Transfair  
Verband der verladenden Wirtschaft VAP  
Verband öffentlicher Verkehr (VöV)  
Verband historischer Eisenbahnen Schweiz HECH  
Wettbewerbskommission WEKO  
Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs

#### **4.8 Weitere**

Systemaufgaben Kundeninformation (SKI)