

## REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau  
Telefon zentral 062 835 12 40  
Fax 062 835 12 50  
regierungsrat@ag.ch  
www.ag.ch/regierungsrat

**A-Post Plus**  
Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

28. Februar 2024

### **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. November 2023 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) und der Fahrplanverordnung (FPV) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und äussert sich dazu wie folgt:

#### **Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122)**

Der Regierungsrat begrüsst die vorgesehenen Präzisierungen in der NZV und hat dazu folgende Anträge und Bemerkungen.

##### **Zu Art. 11b Abs. 6**

Wenn die Transportketten (gemäss Art. 10a Abs. 3 Verordnung des BAV über den Netzzugang [NZV-BAV]) nicht gewährleistet werden können, so sind die Auswirkungen auf die Reisenden mittels Ersatzmassnahmen dennoch so gering wie möglich zu halten.

##### **Antrag**

Die Bestimmung soll um den Hinweis auf die Ersatzmassnahmen ergänzt werden.

##### **Zu Art. 11b Abs. 7 (aktuell Abs. 6)**

Bei der Sicherstellung der Transportketten sind auch Zubringerverkehre zur Bahn zu berücksichtigen. Wenn Bus-Bahn- oder Bahn-Bus-Anschlüsse aufgrund von temporär veränderten Fahrplänen bei Baustellen nicht gewährleistet werden können, sind entsprechende Ersatzmassnahmen zu treffen und durch die Infrastrukturbetreiberin (ISB) zu finanzieren.

##### **Generelle Anmerkungen**

Bei der Vergabe von Trassen sind neben dem Netznutzungsplan (NNP) auch die Historie des bestehenden Bahnangebots und die notwendige Beförderungskapazität zu berücksichtigen. Züge, die bereits vor Einführung des Instruments der NNP verkehrten, sollen bei der Zuteilung von Trassen gesondert betrachtet und in Konfliktfällen mit NNP-gesicherten Trassen nicht zwingend nachrangig behandelt werden. Dies betrifft die Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme des Angebotskonzepts 2035.

## **Änderungen der Verordnung des BAV über den Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4)**

Der Regierungsrat begrüsst die vorgesehenen Präzisierungen in der NZV-BAV und hat dazu folgenden Antrag.

### **Zu Art. 10 Abs. 2**

Neben den Anteilen der Trassen nach Verkehrsarten ist zu berücksichtigen, dass Transportketten weiterhin zu gewährleisten sind. Bei den Gütertrassen ist zudem zu berücksichtigen, wie viele der NNP-gesicherten Trassen effektiv genutzt werden.

## **Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13)**

Der Regierungsrat begrüsst die vorgesehenen Präzisierungen in der NZV-BAV und hat keine Bemerkungen dazu.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth  
Landammann

Joana Filippi  
Staatsschreiberin

Kopie

- [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

---

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

**Dr. iur. Roger Nobs**  
Ratschreiber  
Tel. +41 71 353 63 51  
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 29. Februar 2024

## **Eidg. Vernehmlassung; Revision der Netzzugangsverordnungen und Fahrplanverordnung; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. November 2023 unterbreitete das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation den Bericht zur Revision der Netzzugangsverordnung und der Fahrplanverordnung bis zum 16. März 2024 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zu den Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und der Verordnung des BAV über den Netzzugang hat er keine Bemerkungen. Zur Totalrevision der Fahrplanverordnung äussert er sich wie folgt:

Die in Art. 11 und 12 FPV gewählten Fristen zur Verständigung des BAV, der Kantone, der Transportunternehmen und der Kunden sind nicht ohne weiteres nachvollziehbar. Änderungen des Fahrplans gemäss Art. 11 sind zwei Wochen vorher dem Kundenkreis zu veröffentlichen. Betriebsunterbrechungen gemäss Art. 12 sind hingegen vier Wochen vorher zu veröffentlichen. Der Regierungsrat schlägt eine Harmonisierung dieser Fristen vor.

Geplante Betriebsunterbrechungen sind gemäss Art. 12 FPV dem BAV, den betroffenen Kantonen und den Unternehmen, die Anschlüsse anbieten, mindestens vier Wochen vorher zu melden. Für die Verständigung der Kunden gilt die gleiche Frist. Damit besteht die Gefahr, dass das BAV und die Kantone gleichzeitig wie ein grösserer Kundenkreis informiert werden. Das ist aus Sicht des Regierungsrates nicht ideal. Es wird vorgeschlagen, die Vorlaufzeit für den Kundenkreis bei Art. 12 Abs. 2 auf zwei Wochen zu reduzieren. So kann die Information gestaffelt erfolgen und das BAV und die Kantone haben die Möglichkeit, nötigenfalls zu intervenieren, bevor öffentlich kommuniziert wird.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



## Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei  
Marktgasse 2  
9050 Appenzell  
Telefon +41 71 788 93 11  
info@rk.ai.ch  
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

---

Per E-Mail an  
finanzierung@bav.admin.ch

Appenzell, 25. Februar 2024

### Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. November 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Vorlage vollumfänglich.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

### Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

### Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Per E-Mail an:  
finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 12. März 2024

### **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Basel-Landschaft bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum rubrizierten Geschäft und nimmt wie folgt Stellung:

Die Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung hat insbesondere zum Ziel, diese auf andere, zwischenzeitlich geänderte Rechtsgrundlagen abzustimmen und in verschiedenen Punkten Präzisierungen vorzunehmen.

Wir begrüssen, dass der Netznutzungsplan zukünftig Angaben über bekannte Kapazitätsbeschränkungen enthält. Dies hilft uns als Besteller rechtzeitig darauf hinzuwirken, dass notwendige Ersatzkonzepte gesamtheitlich als Mobilitätskonzept gedacht und geplant werden, um den Fahrgästen auch während den Kapazitätsbeschränkungen möglichst attraktive Reisemöglichkeiten anbieten zu können. Gerade im Agglomerationsverkehr, wo die Strasse oftmals stark belastet bis überlastet ist, ist ein attraktives Ersatzangebot von grosser Bedeutung, um die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems sicherstellen zu können.

Ebenfalls begrüssen wir die Anpassung des Verfahrens zur Festlegung des Fahrplans. Der neu vorgesehene Ablauf ist aus unserer Sicht sinnvoll und auf die vorhandenen Instrumente abgestimmt.

Folglich sind wir mit der Revision einverstanden und haben keine Anliegen dazu.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind  
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich  
Landschreiberin

Kopie an:  
– KöV, (office@koev.ch)



Wolfgang Fleischer  
Projektleiter  
Dufourstrasse 40/50  
Postfach  
4001 Basel

Tel.: +41 61 267 85 55  
E-Mail: wolfgang.fleischer@bs.ch  
www.mobilitaet.bs.ch

**Per E-Mail**

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

Basel, 8. März 2024

**Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung; Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben Ihres Departementsvorstehers, Bundesrat Röstli, vom 29. November 2023 wurde der Kanton Basel-Stadt zur Vernehmlassung betreffend revidierte Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV), Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV) und Fahrplanverordnung (FPV) eingeladen. Angesichts der politischen Relevanz dieser drei Verordnungen für den Kanton Basel-Stadt wies die Staatskanzlei uns das Geschäft zur direkten Erledigung zu.

Gerne äussern wir uns zu den drei zu ändernden Vorlagen wie folgt.

**Netzzugangsverordnungen (NZV und NZV-BAV)**

Bei der NZV besteht Anpassungsbedarf insbesondere wegen der Änderung von drei Rechtsgrundlagen. Davon ist der Kanton Basel-Stadt so gut wie nicht direkt betroffen. Vielmehr sind für ihn Aspekte zur Netznutzungsplanung und Trassenvergabe von Interesse, wenn davon speziell der Regionale Personenverkehr (RPV) betroffen ist.

Nach Prüfung der beiden Verordnungs-Entwürfe und dem Studium des Erläuternden Berichts ist uns nichts Substantielles aufgefallen, zu dem wir Änderungsvorschläge hätten. Speziell begrüßen wir die Bestimmungen im neuen Absatz 10 des Art. 11b in der NZV. In diesem ist nun klar geregelt, dass die ISB, welche die Strecke sperrt, die Mehrkosten für den Ersatzverkehr zu übernehmen hat. Gerade im RPV war es in der Vergangenheit in gewissen Fällen vorgekommen, dass versucht wurde, diese Mehrkosten auf die Besteller zu überwälzen.

**Fahrplanverordnung (FPV)**

Die vorgeschlagenen Änderungen in der FPV begrüßen wir, und wir haben dazu keine weiteren Anmerkungen.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Fleischer'. The signature is written in a cursive style with a large, prominent 'W' at the beginning.

Wolfgang Fleischer  
Projektleiter



Regierungsrat

Postgasse 68  
Postfach  
3000 Bern 8  
info.regierungsrat@be.ch  
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Per E-Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

RRB Nr.: 216/2024 6. März 2024  
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

## **Vernehmlassung des Bundes: Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplan- verordnung Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.

Der Regierungsrat des Kantons Bern begrüsst die Anpassungen der drei Verordnungen. Diese präzisieren verschiedene Inhalte der bestehenden Verordnungen und legen punktuell die aktuelle Praxis auf Verordnungsebene fest.

Insbesondere die vorgesehene Präzisierung von Artikel 9a Absatz 1 Buchstabe e und Absatz 2 sowie von Artikel 11b Absatz 10 der Netzzugangsverordnung erachtet der Regierungsrat als klärend und zweckmässig. Gemäss dem angepassten Artikel 9a sollen Kapazitätsbeschränkungen früher geplant und im Netznutzungsplan besser berücksichtigt werden. Mit Artikel 11b Absatz 10 wird präzisiert, wer im Falle einer Kapazitätsbeschränkung von über einem Jahr allfällige Mehrkosten zu tragen hat. Sofern Mehrkosten entstehen, sind diese durch die Infrastrukturbetreiberin zu übernehmen. Bei geringeren Kosten geht die allfällige Ersparnis i.d.R. zu Gunsten der Besteller.

Von zahlreichen Änderungen ist der Kanton Bern nicht oder nur indirekt betroffen und äussert sich daher nicht im Detail dazu.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Kenntnisnahme seiner Äusserungen.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Regierungsrates**



Philippe Müller  
Regierungspräsident



Christoph Auer  
Staatsschreiber

Verteiler

– Bau- und Verkehrsdirektion



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40  
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat  
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

## **PAR COURRIEL**

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
Monsieur Albert Rösti  
Conseiller fédéral  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

*Courriel* : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

*Fribourg, le 12 mars 2024*

2024-149

### **Révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires - Consultation**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 29 novembre 2023 vous avez mis en consultation publique les révisions de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF), de l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT) et de l'ordonnance sur les horaires (OH).

L'OARF fixe notamment les conditions d'autorisation d'accès au réseau, les règles de planification d'utilisation du réseau et d'attribution des sillons ainsi que de fixation du prix du sillon. Diverses dispositions de l'OARF sont précisées dans l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT). Ces deux ordonnances doivent être adaptées à la modification de deux bases légales (la loi sur les chemins de fer qui a créé la RailCom et le Service d'attribution des sillons et l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire) ainsi qu'à la reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10. L'OH est de son côté totalement révisée.

Voici les remarques du Conseil d'Etat de Fribourg concernant ces révisions :

#### **1. Révision totale de l'ordonnance sur les horaires (OH)**

- > Art. 11 al. 4 : le délai de publication d'au moins 2 semaines avant la mise en application des modifications de l'horaire est à notre avis trop court et devrait être augmenté à 4 semaines.
- > Art. 14 al. 2 : nous demandons de supprimer cet alinéa qui prévoit que l'OFT peut libérer les entreprises de l'obligation de transmission des dérogations par rapport à l'horaire au service chargé des systèmes d'information électroniques.

#### **2. Modification de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)**

- > Art. 3 al. 2 : Nous trouvons qu'il est dommage de supprimer cet article et de se priver de la possibilité de restreindre l'autorisation d'accès au réseau à certains types de transports ou à certains tronçons ; il permet une marge de manœuvre, par exemple lors de travaux à l'infrastructure ferroviaire.

- > Art. 11b al. 1 et 2 : il convient d'introduire dans cet article la notion de capacité minimale à garantir et de non-répétitivité des interruptions sur plusieurs années consécutives.
- > Art. 11b al. 4 (nouveau) : il convient d'ajouter que les commanditaires doivent également être consultés.
- > Art. 11b al. 6 (nouveau) : la teneur de cet alinéa est trop large ; il pourrait être utilisé pour contourner le système, ce qui n'est pas acceptable. Son application doit être conditionné à l'accord des commanditaires de l'offre et des ETF concernées.
- > Art. 11b al. 8 : nous demandons que soit ajoutée la prise en charge des coûts des courses supplémentaires (par exemple par bus) nécessaires à assurer les chaînes de transport qui sont rompues suite à la modification des horaires en raison de travaux sur le réseau ferroviaire.
- > Art. 19 al. 3 et art. 19c : nous trouvons qu'il serait bien de prolonger le rabais ETCS au-delà du 31 décembre 2024. Certaines entreprises de transport, par exemple les TPF, n'ont aucun véhicule équipé de cette technologie ; lorsque le déploiement ETCS touchera des lignes qu'elles desservent, les commanditaires auront une charge financière supplémentaire importante.

### **3. Modification de l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT)**

- > Abrogation de l'art. 4 : voir remarque art. 19 al. 3 et art. 19c.
- > Abrogation des art. 8 et 9 : il nous paraît très important de maintenir les dispositions sur l'attribution des sillons en cas de conflit entre différentes demandes dans l'OARF-OFT ou dans un autre document législatif (autre directive ou ordonnance), ce même si la compétence de l'attribution a été transmise au SAS.

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

*L'original de ce document est établi en version électronique*

**Copie**

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;  
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 13 mars 2024

GS/UEK

14. März 2024

Nr.

**Le Conseil d'Etat**

1128-2024

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
Monsieur Albert RÖSTI  
Conseiller fédéral  
3003 Berne

**Concerne : révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires - prise de position du Canton de Genève**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 29 novembre 2023 que vous nous avez transmis concernant le sujet cité sous rubrique et nous vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance.

Nous avons pris connaissance des propositions concernant les modifications des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires, faisant suite aux modifications apportées à la loi sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101) et à la prise en compte des dispositions du règlement d'exécution (UE) 2015/10.

Le Conseil d'Etat soutient les grands principes de cette révision et les adaptations proposées. La présente consultation n'appelle pas d'autres remarques de notre part et nous la préavisons favorablement.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Rigueti-El Zayadi

Le président :

Antonio Hodgers

**Regierungsrat**  
Rathaus  
8750 Glarus

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation  
3003 Bern

Glarus, 12. März 2024

## **Vernehmlassung i. S. Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

### **1. Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) und Änderung der Verordnung des BAV über den Netzzugang (NZV-BAV)**

Wir begrüssen grundsätzlich die verschiedenen Präzisierungen in den Verordnungen. Gemäss den Ausführungen im erläuternden Bericht unter Kapitel 1.4 haben die Änderungen keinen Einfluss auf die Festlegung des Trassenpreises, welcher mit 1.5 Milliarden Franken zu den grössten Einnahmequellen der Infrastrukturbetreiberinnen gehört.

Wir möchten dazu ergänzend festhalten, dass aus den geplanten Änderungen keine Erhöhung der Trassenpreise resultieren darf, welche insbesondere den regionalen Schienen-Personenverkehr empfindlich treffen würde.

### **2. Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV)**

Wir haben keine Bemerkungen zu den Änderungen. Wir regen ergänzend allerdings an, dass eine Harmonisierung des Fahrplan- und Bestellverfahrens erfolgen sollte. Wir bitten Sie, diese Thematik weiterhin als offenen Punkt anzusehen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Für den Regierungsrat**



Benjamin Mühlemann  
Landammann



Arpad Baranyi  
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version): [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



Sitzung vom

12. März 2024

Mitgeteilt den

13. März 2024

Protokoll Nr.

218/2024

Eidg. Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

per E-Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

**Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung; Ver-  
nehmlassung an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation (UVEK)**

**Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. November 2023 haben Sie die Kantone eingeladen, sich zur  
Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung zu äussern.  
Der Kanton Graubünden dankt Ihnen für diese Möglichkeit und nimmt gerne wie folgt  
Stellung:

## **I. Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122) und Änderung der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4)**

Dem Kanton Graubünden ist es ein Anliegen, dass keine Erhöhung der Trassenpreise erfolgt. Höhere Trassenpreise würden den regionalen Schienen-Personenverkehr empfindlich treffen.

Aus diesem Grund ist es zu begrüßen, dass die vorliegend geplanten Änderungen – gemäss dem Erläuternden Bericht (Ziff. 1.4) – keinen Einfluss auf die Festlegung des Trassenpreises haben, der mit 1,5 Milliarden Franken zu den grössten Einnahmequellen der Infrastrukturbetreiberinnen gehört.

## **II. Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13)**

Der Kanton Graubünden begrüsst die Verordnungsanpassungen.

Bei dieser Gelegenheit sei jedoch daran erinnert, dass sich der Kanton Graubünden eine Harmonisierung der Fristen des Fahrplanverfahrens mit denjenigen des Bestellverfahrens wünscht. Der Fahrplanentwurf muss jedes Jahr im April erstellt werden. Das Bestellverfahren findet erst später statt. Somit greift das provisorische Fahrplanverfahren dem Bestellverfahren vor. Dies hat zur Folge, dass im Zeitpunkt der Erstellung des Fahrplanentwurfs die Finanzierung dieses Angebots noch nicht gesichert ist.

### **Antrag:**

- Die Fristen für das Fahrplan- und Bestellverfahren seien so aufeinander abzustimmen, dass das provisorische Fahrplanverfahren nicht dem Bestellverfahren vorgeht.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns und grüssen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, mit dem Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

**Kopie an:**

- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
M. le Conseiller fédéral Albert Rösti  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement  
2, rue de l'Hôpital  
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11  
f +41 32 420 72 01  
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 7 mars 2024

## Révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

Monsieur le Conseiller fédéral,  
Mesdames, Messieurs,

Le Gouvernement de la République et Canton du Jura vous remercie de le consulter sur ces révisions d'ordonnances ferroviaires et prend position de la manière suivante.

Il approuve les modifications proposées. Il en profite pour faire part de son soutien à la politique actuelle visant à ce que les prix du sillon soient fixés de manière à couvrir les coûts marginaux de l'infrastructure. Un prix du sillon bas et stable est le garant d'un bon fonctionnement du système suisse des transports publics.

Le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

  
Rosalie Beuret Siess  
Présidente



  
Jean-Baptiste Maître  
Chancelier d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (Word et PDF) à [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK

Per E-Mail:

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Luzern, 5. März 2024

Protokoll-Nr.: 228

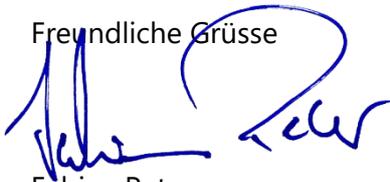
**Vernehmlassungsverfahren: Revision der Netzzugangsverordnungen (NZV) und der Fahrplanverordnung (FPV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. November 2023 haben Sie die Kantone eingeladen, zur Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung Stellung zu nehmen. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir zu dieser Verordnung keine Einwände und Bemerkungen haben.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter  
Regierungsrat



## LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET  
CANTON DE NEUCHÂTEL

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication DETEC  
3003 Berne

### Révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires ; ouverture de la procédure de consultation

Monsieur le conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous associer à la procédure de consultation citée en titre. Nous sommes en mesure de se prononcer comme suit à son sujet.

Le Conseil d'État neuchâtelois soutient la démarche engagée par le Conseil fédéral, en vue d'adapter l'OARF pour la rendre cohérente avec les ajustements récents des autres bases légales. Au vu des modifications techniques, nous renonçons à une prise de position détaillée.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 19 février 2024

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
A. RIBAUX

*La chancelière,*  
S. DESPLAND



NE



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

## PER E-MAIL

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesrat Albert Rösti  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02  
staatskanzlei@nw.ch  
Stans, 27. Februar 2024

## Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 29. November 2023 hat uns das UVEK zur Vernehmlassung in Bezug auf die Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir bestens.

Gerne nehmen wir innert Frist wie folgt Stellung:

Wir anerkennen ausdrücklich den Anpassungsbedarf bei der Netzzugangsverordnung (NZV) und den Ausführungsbestimmungen (NZV-BAV). Da der Kanton Nidwalden keinen direkten Zugang zum Normalspurnetz und zum Schienen-Güterverkehr hat, verzichten wir auf eine detaillierte Stellungnahme. Die möglichen Auswirkungen auf den Schmalspur-Betrieb der zentralbahn AG dürften nach unserer Einschätzung gering sein.

Wir begrüssen, dass die Fahrpläne auch künftig verbindlich bleiben sollen. Dies ist für die Planbarkeit des Gesamtsystems und insbesondere die Transportketten zentral. Bei der konkreten Ausgestaltung des Ablaufs für die Erstellung des Jahresfahrplans sehen wir aber wesentliche Widersprüche zu den Bestimmungen der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV). Beim vorliegenden Entwurf wurde stark darauf geachtet, dass sie mit den Bestimmungen der NZV abgestimmt ist. Dies ist für überregionale Eisenbahnunternehmen zweifelsohne zentral. Die FPV soll aber definitionsgemäss die Koordination über den ganzen öffentlichen Verkehr hinweg sicherstellen (vgl. Art. 2 FPV). Deshalb empfehlen wir eine differenzierte Gestaltung der Bestimmungen je nach Finanzierungsart (Regional- und Fernverkehr, internationale Züge).

### 1. Antrag zur Fahrplanverordnung (FPV)

Art. 3 Abs. 1 soll für den Fernverkehr und die von der öffentlichen Hand finanzierten Linien um einen zusätzlichen Punkt (vor Buchstabe a) ergänzt werden, der sich aus den Bestimmungen Art. 12, 13 und 16 ARPV (Koordination Bund und Kantone, Regionale Zusammenarbeit, Offertstellung) ergibt.

### Begründung

Die Koordination der Angebote und des Bestellprozesses zwischen BAV und den Kantonen stellt eine zentrale Schnittstelle zwischen dem Netznutzungsplan (NNP gemäss Entwurf NZV)

und dem Erstellen des effektiven Fahrplanentwurfs dar, welche von den nun vorgeschlagenen Regelungen nicht erfasst wird. Bezüglich der Fristigkeit empfehlen wir die Übernahme der Bestimmung aus Art. 16 Abs. 1 ARPV (12 resp. 36 Monate Vorlauf). Wir könnten uns in diesem Zusammenhang auch vorstellen, dass der Buchstabe c an den Anfang des Absatzes gestellt oder sogar ganz gestrichen wird. Die Pflicht zur Koordination im Bahnbereich ergibt sich neu bereits aus der revidierten NZV. Die Koordination der daraufhin möglicherweise notwendigen Änderungen im übrigen öV (namentlich Buskonzepte) ist in der ARPV hinreichend geregelt. Die Federführung für diesen Zwischenschritt liegt nach Art. 12 Abs. 5 ARPV (resp. Art. 5 Abs. 5 neuARPV) richtigerweise beim BAV. In diesem Sinne kann die Koordination zwischen den Unternehmen nicht erst nach der Erstellung des Fahrplanentwurfs erfolgen. Vielmehr ist der Fahrplanentwurf das vorläufige Ergebnis der im Entwurf der NZV beschriebenen Koordinations- und Anhörungsverfahren. Anschliessend können lediglich noch kleinere Korrekturen erfolgen, welche sich aus der Anhörung der interessierten Kreise ergeben. Dies ist auch folgerichtig, da auf allen staatlichen Ebenen zu diesem Zeitpunkt die Budgetprozesse weit fortgeschritten sind (vgl. Mittelzuteilung des Bundes nach Art. 14 resp. 16 ARPV).

Da die Mitfinanzierung des Verkehrs durch die öffentliche Hand in der Schweiz eine zentrale Rolle spielt, weisen wir darauf hin, dass eine Bestellperiode gemäss Art. 31b Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) in der Regel zwei Jahre dauert. Sowohl der vorliegende Entwurf der NZV als auch der FPV setzen explizit die Jährlichkeit der Verfahren voraus. Wir empfehlen eine Harmonisierung. Ansonsten ist auch die explizit erwähnte, jährliche Anhörung nach Art. 5 nicht zielführend. Wir weisen auch darauf hin, dass die bessere mittelfristige finanzielle Planbarkeit ein wesentliches Element der laufenden Revision der ARPV ist (gem. Vernehmlassungsentwurf). Die vorgesehenen Zielvereinbarungen setzen eine erhöhte Stabilität des Fahrplanangebots voraus.

## 2. Antrag zur Fahrplanverordnung (FPV)

Die Pflicht zur Einreichung eines Fahrplanentwurfs soll in Art. 4 auf alle konzessionierten Unternehmen gemäss Definition in Art. 1 FPV ausgedehnt werden.

### Begründung

In Ihren Erläuterungen steht: "Im Fahrplanentwurf finden alle Akteure die Anpassungen jeweils im Mai vor dem Fahrplanwechsel. Dieser umfasst neu den gesamten konzessionierten Personenverkehr". In der Vorlage wird der Fahrplanentwurf aber nur für den Fernverkehr und den abteilungsberechtigten Regionalverkehr verlangt. Die Ausdehnung der Verpflichtung ist aus unserer Sicht zentral, da ansonsten keine Koordination nach Art. 6 möglich ist.

Ein Beispiel dazu: Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees ist für den Kanton Nidwalden systemrelevant, obwohl sie keine Abgeltungen nach Bundesrecht erhält. So werden bspw. ab Beckenried ganzjährig Verbindungen gemäss Taktfahrplan angeboten und an frequenzstarken Tagen bis zu 4'000 Fahrgäste transportiert. Entsprechend ist eine rechtzeitige Abstimmung der Fahrpläne mit den Buslinien wichtig, da der Ausflugsverkehr wiederum wesentlich zur Kostendeckung dieser Linien beiträgt.

Zur vorliegenden Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) haben wir keine Anträge.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Michèle Blöchli  
Landammann



lic. iur. Armin Eberli  
Landschreiber

Geht an:  
- [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



CH-6060 Sarnen, BRD

**Per E-Mail an**  
finanzierung@bav.admin.ch

Sarnen, 19. Februar 2024

**Vernehmlassung: Revision der Netzzugangsverordnungen und  
der Fahrplanverordnung; Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Vernehmlassung zur Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung vorbereitet. Mit Schreiben vom 29. November 2023 hat das UVEK zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Wir begrüssen die Präzisierungen und vorgeschlagenen Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122), der Verordnung des Bundesamtes für Verkehr über den Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4) sowie der Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13). Zu den geplanten Änderungen haben wir keine Ergänzungen, bzw. Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Vorsteher Bau- und Raumentwicklungsdepartement

  
Dr. Josef Hess  
Landammann

Kopie an:

- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Energie

Kanton Schaffhausen  
Baudepartement  
Beckenstube 7  
CH-8200 Schaffhausen  
www.sh.ch



T +41 52 632 73 67  
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Bundesamt für Verkehr BAV

per E-Mail an:  
finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 7. März 2024

## **Vernehmlassung UVEK betreffend Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. November 2023 haben Sie uns zur Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit eingeladen, wofür wir uns bedanken.

Die vorgesehenen Änderungen in der Netzzugangsverordnung und die damit verbundenen Fragen betreffen primär die Infrastrukturbetreiber und die Transportunternehmen. Wir verzichten deshalb auf eine Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER

Martin Kessler, Regierungsrat

Kopie an:  
- KöV (rene.meyer@sh.ch)



6431 Schwyz, Postfach 1260

**per E-Mail**

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch  
(Word- und PDF Version)

Schwyz, 6. Februar 2024

**Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung**  
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 29. November 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis 16. März 2024 unterbreitet.

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen und Präzisierungen in den Verordnungen über den Netzzugang im öffentlichen Verkehr. Die vorgeschlagene Revision der Netzzugangsverordnung (NZV), der Verordnung des BAV über den Netzzugang (NZV-BAV) und der Fahrplanverordnung (FPV) wird als notwendig erachtet, um auf übergeordnete Rechtsänderungen zu reagieren und die rechtlichen Grundlagen für den Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen zur schweizerischen Schieneninfrastruktur zu aktualisieren.

Nach sorgfältiger Prüfung hat der Regierungsrat keine Bemerkungen oder Änderungsvorschläge zur vorliegenden Vorlage. Er erachtet die vorgeschlagenen Anpassungen als sachgerecht und im Interesse einer effizienten und reibungslosen Organisation des Eisenbahnverkehrs in der Schweiz. Der Regierungsrat sieht die Revision als wichtigen Schritt zur Sicherstellung von Planungssicherheit für Unternehmen im Rahmen von Leistungsvereinbarungen und zur Anpassung an neue Entwicklungen im Bereich des Schienenverkehrs. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden als Beitrag zur Stärkung und Modernisierung des schweizerischen Eisenbahnverkehrssystems betrachtet.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



André Rügsegger  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

**Bau- und Justizdepartement**

Rötihof  
Werkhofstrasse 65  
4509 Solothurn  
Telefon 032 627 25 41  
bd.so.ch

**Sandra Kolly**  
Regierungsrätin

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-  
munikation UVEK  
Herr Bundesrat Albert Rösti  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Per E-Mail an  
finanzierung@bav.admin.ch

1. März 2024

**Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung:  
Stellungnahme des Kantons Solothurn**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti  
Sehr geehrte Damen und Herren

*liebes Albert*

Im Namen des Kantons Solothurn danke ich für die Vernehmlassungsunterlagen vom 29. November 2023 zur Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung. Gerne nehme ich die Möglichkeit zur Stellungnahme im Namen des Kantons Solothurn wahr.

**Vorbemerkungen**

Die vorliegenden Entwürfe der Fahrplanverordnung, Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und Verordnung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) über den Netzzugang sowie die vorgeschlagenen Änderungen gegenüber den aktuellen Versionen sind nachvollziehbar.

Global ergeben sich aus den drei revidierten Verordnungen zwei grundsätzliche Anliegen:

- 1) Die Trassenvergabestelle wird einerseits als Trassenvergabestelle bezeichnet (z.B. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung), andererseits als Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS) (z.B. Fahrplanverordnung). In unseren Augen wäre es sinnvoll, die Trassenvergabestelle in allen revidierten Verordnungen gleich zu benennen.
- 2) Insbesondere in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung wird das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) teilweise als Unternehmen bezeichnet, teilweise als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Art. 5 Abs. 2 der Fahrplanverordnung erwähnt Unternehmen und verweist auf Art. 1 Abs. 1 in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung, wobei dort der Begriff Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzt wird. In unseren Augen macht es Sinn, in den drei revidierten Verordnungen eine Einheitlichkeit anzustreben.

**Zu den einzelnen Bestimmungen der Fahrplanverordnung**

**Art. 2**

In der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung wird in Bezug auf die Trassenzuteilung in Art. 11 Abs. 1 auf den Annex VII der Richtlinie 2012/34/EU verwiesen. Der delegierte Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 hat den Annex VII aktualisiert. Somit ist auch der Fahrplanwechsel im Annex VII konkretisiert.

**Antrag 1: Anpassung Art. 2 Abs. 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). der Regelungen der Nachbarstaaten.**

**Art. 3 Abs. 2**

Siehe Vorbemerkung 1

**Art. 5 Abs. 2**

Siehe Vorbemerkung 2

**Art. 8 Abs. 2**

Siehe Vorbemerkung 1

**Art. 12 Abs. 1 und Abs. 2**

Zwischen Art. 12 Abs. 1 sowie Art. 12 Abs. 2 der Fahrplanverordnung und Art. 11b Abs. 7 Eisenbahn-Netzzugangsverordnung besteht folgende Differenz. Die Fahrplanverordnung fordert eine Information des BAV sowie die Publikation der Fahrpläne mindestens 4 Wochen im Voraus, die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung verlangt eine Publikation der Fahrpläne mindestens 2 Monate im Voraus.

**Antrag 2: Art. 12 Abs. 1 und 2 (gleichlautend mit Antrag 9 NZV)**

Harmonisierung der Fristen zwischen Fahrplanverordnung Art. 12 Abs. 1 und 2 und der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung Art. 11b Abs. 7.

**Zu den einzelnen Bestimmungen Eisenbahn-Netzzugangsverordnung**

**Art. 9a Abs. 1 Bst. e**

Eine Annäherung an den Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU<sup>1</sup> gemäss delegierter Beschluss 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017<sup>2</sup> in Bezug auf die Abbildung von Kapazitätseinschränkungen wird begrüsst. In der Schweiz liegt mit dem Netznutzungskonzept eine Grundlage für das Netznutzungskonzept mit gesicherten Kapazitäten zugrunde. Demzufolge kann die Auswirkung auf die Kapazität auf Basis der gesicherten Kapazität je Verkehrsart im Netznutzungskonzept definiert werden.

**Antrag 3: Anpassung Art. 9a Abs. 1 Bst e**

«Bekannte Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Einschränkung von mehr als 30 Prozent ~~der s-geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die gesicherten~~ Kapazitäten jeder Verkehrsart pro Tag».

**Art. 9a Abs. 2**

Bei der Übernahme von Antrag 3 ergibt sich auch in Art. 9a Abs. 2 eine Umformulierung.

**Antrag 4: Anpassung Art. 9a Abs.2**

«Er enthält soweit erforderlich Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten. Er kann auch Angaben über Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Einschränkung von weniger als 30 Prozent ~~der s-geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die gesicherten~~ Kapazitäten jeder Verkehrsart pro Tag enthalten».

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32012L0034&qid=1706623834283>

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32017D2075>

*Art. 11 Abs. 1*

Die Formulierung des revidierten Artikels verweist auf den Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU. Wird nun die 2012/34/EU im EUR-Lex (Eur-lex.europa.eu) gesucht, steht die Version von 2012 zur Verfügung. Der delegierte Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission hat im 2017 die Anlage VII der Richtlinie 2012/34/EU neu formuliert. Um sicherzustellen, dass die aktuellste Version beigezogen wird, schlagen wir folgende Anpassung vor.

**Antrag 5: Anpassung Art. 11 Abs. 1**

«Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren durch die Trassenvergabestelle. Das BAV legt die Fristen für die Beantragung von Trassen und das Zuteilungsverfahren in Absprache mit der Trassenvergabestelle und in Anwendung des Zeitplans nach Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU (**Fassung Anhang VII gemäss delegiertem Beschluss 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017**) zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest. Die ordentliche Trassenzuteilung umfasst alle Trassenanträge, welche bis zum Ablauf der Antragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung bei der Trassenvergabestelle eingereicht werden».

*Art. 11b Abs. 2*

Gleiche Thematik wie bei Art 9a Abs. 1 Bst e.

**Antrag 6: Art. 11b Abs. 2**

«Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Einschränkung von mehr als 30 Prozent **der s-geschätzten Verkehrsaufkommens gesicherten Kapazität** pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin zum ersten Mal, soweit bekannt, mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter und ergänzter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen».

*Art. 11b Abs. 3*

Gleiche Thematik wie bei Art 9a Abs. 1 Bst e.

**Antrag 7: Art. 11b Abs. 3**

«Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Einschränkung von weniger als 30 Prozent **s-geschätzten Verkehrsaufkommens der gesicherten Kapazität** pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern drei Monate zum Voraus bekanntgeben.»

*Art. 11b Abs. 7*

*Gleiche Thematik wie bei Art. 12 Abs. 1 und Abs. 2 Fahrplanverordnung*

**Antrag 8: Art. 11b Abs. 7 (Gleichlautend mit Antrag 2 FPV)**

*Harmonisierung der Fristen zwischen Fahrplanverordnung Art. 12 Abs. 1 und 2 und der Netzzugangsverordnung Art. 11b Abs. 7.*

*Art. 12c Abs. 2 Bst. b*

Die Formulierung von Art. 12c Abs. 2 Bst. b lässt die Interpretation zu, dass die Trassenvergabestelle gestützt auf diesen Artikel die Vorgaben gemäss Art. 12 Abs. 1 «... aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu» im Konfliktfall umgehen kann. In der aktuell geltenden Konstellation der Verordnungen wird in der Verordnung des BAV über den Netzzugang Art. 8 im Rahmen der Präzisierung von Art. 12c Abs. 2 Bst. b der NZV explizit auf die Vorrangregelung aus dem Netznutzungsplan hingewiesen. Mit dem Wegfall von Art. 8 in der NZV-BAV entfällt diese Präzisierung.

**Antrag 9: Art 12c Abs. 2**

Aufzählung unter separatem Buchstaben mit **«Anträge, welche die reservierte Anzahl und die Qualität von Trassen derselben oder einer anderen Verkehrsart gemäss Netznutzungsplan nicht einschränken»** ergänzen.

**Zu den einzelnen Bestimmungen Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV)**

*Art. 1 Abs. 5*

Art. 1 Abs. 5 verweist auf einen Anhang 3. Unklar ist hier, welcher Anhang 3 gemeint ist. In der aktuellen Verordnung des BAV über den Netzzugang (NZV-BAV) ist ein Anhang 3 erwähnt jedoch aufgehoben. Die Synthese weist einen Anhang 3 aus, der Erlassentwurf enthält keinen Anhang 3 (inhaltlich deckungsgleich bezeichnet als Anhang 1a). Die aktuelle Eisenbahn-Netzzugangsverordnung enthält keinen Anhang 3.

**Antrag 10:** Präzisierung Art. 1 Abs. 5 in Abhängigkeit mit Antrag 17

Präzisierung, wie der erwähnte Anhang 3 effektiv benannt wird.

*Art. 10 Abs. 2*

In der Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung wird integral der Begriff Trassenvergabe mit Trassenzuteilung ersetzt. In Art. 10 Abs. 2 wird von einer Vergabe der Trassen gesprochen (... , so vergibt die Trassenvergabestelle ...). Im Sinne der Einheitlichkeit wäre die eine Formulierung mit Trassenzuteilung angebracht.

**Antrag 11:** Anpassung Art. 10 Abs. 2

«Kommt keine einvernehmliche Lösung zustande, so **teilt** ~~vergibt~~ die Trassenvergabestelle die Trassen bei vom Netznutzungsplan abweichenden verfügbaren Kapazitäten grundsätzlich allen Verkehrsarten anteilmässig gemäss Netznutzungsplan **zu**».

*Art. 10 Abs. 3*

Gleiche Thematik wie bei Art. 10 Abs. 2

**Antrag 12:** *Art. 10 Abs. 3*

«Im Fall von Kapazitätsbeschränkungen, die im Netznutzungsplan nicht abschliessend berücksichtigt wurden, kann die Trassenvergabestelle die **Zuteilung** ~~Vergabe~~ der bereits zugewiesenen Trassen anpassen».

*Art. 10a Titel*

Der Titel referenziert in der Klammer auf Art. 11b Abs. 3, 3a und 6 NZV. Auch weisen die Synthese und der Erlassentwurf unterschiedliche Referenzen auf. Die revidierte Eisenbahn-Netzzugangsverordnung erwähnt keinen Absatz 3a in Artikel 11b. Im Erlassentwurf NZV-BAV ist in der Klammer unter dem Titel Art. 11b Abs. 5, 6 und 7 NZV erwähnt.

**Antrag 13:** *Art. 10a Titel*

Referenz auf die revidierte Eisenbahn-Netzzugangsverordnung überprüfen.

*Art. 10b Titel*

Der Titel referenziert in der Klammer auf Art. 11b Abs. 7 NZV. Zwischen der Synthese und dem Erlassentwurf besteht in der Referenz im Titel von Artikel 10b eine Differenz. Im Erlassentwurf NZV-BAV ist in der Klammer unter dem Titel Art. 11b Abs. 8 NZV erwähnt.

**Antrag 14:** *Art. 10a Titel*

Referenz auf die revidierte Eisenbahn-Netzzugangsverordnung überprüfen.

*Art. 10c Titel*

Der Titel referenziert auf die Entschädigung im übrigen Verkehr bzw. in der Klammer wird auf Art. 11b Abs. 8, 8a NZV referenziert. Gemäss Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung gibt es keinen Abs. 8a. Zwischen der Synthese und dem Erlassentwurf besteht in der Referenz im Titel von Artikel 10c eine Differenz. Im Erlassentwurf NZV-BAV ist in der Klammer unter dem Titel Art. 11b Abs. 9, 10 NZV erwähnt.

**Antrag 15: Art. 10c Titel**

Referenz auf die revidierte Eisenbahn-Netzzugangsverordnung überprüfen.

**Art. 10d Titel**

Der Titel referenziert auf die Pauschale bei verspäteter Bekanntgabe einer Kapazitätsbeschränkung bzw. in der Klammer wird auf Art. 11b Abs. 10 NZV referenziert. Zwischen der Synthese und dem Erlassentwurf besteht in der Referenz im Titel von Artikel 10d eine Differenz. Im Erlassentwurf NZV-BAV ist in der Klammer unter dem Titel Art. 11b Abs. 12 NZV erwähnt.

**Antrag 16: Art. 10c Titel**

Referenz auf die revidierte Eisenbahn-Netzzugangsverordnung überprüfen.

**Anhang 3**

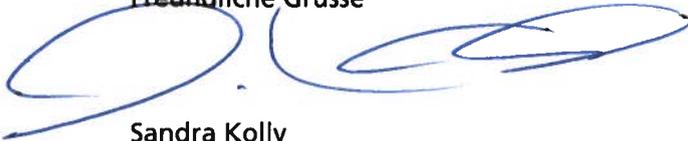
Im Erlassentwurf wird der Inhalt des Anhangs 3 gemäss Synthese als Anhang 1a geführt. Inhaltlich ist er deckungsgleich mit dem Anhang 2 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und betrifft die Grenzbetriebsstrecken.

**Antrag 17: Anhang 3 in Abhängigkeit mit Antrag 10**

Prüfen, welches die korrekte Benennung des Anhangs ist sowie prüfen, ob nicht auf den Anhang 2 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung referenziert werden kann.

Wir wollen die Vorlage mit diesen Anträgen stärken und bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei allfälligen Rückfragen steht Ihnen unsere Abteilung Öffentlicher Verkehr im Amt für Verkehr und Tiefbau mit dem Projektleiter Andri Mathis (Tel.-Nr. 032 627 26 62) gerne für Erläuterungen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Sandra Kolly  
Regierungsrätin

Kopie an: - Bau- und Justizdepartement (br);CMI 13933  
- Amt für Verkehr und Tiefbau (GEKO 934)





Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
T +41 58 229 89 42  
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 11. März 2024

## **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 29. November 2023 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir begrüssen die angestrebte Revision. Sie ist unserer Ansicht nach angezeigt aufgrund der Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene. Zudem liefert sie wichtige Präzisierungen und schafft Rechtssicherheit für die Akteure, welche die Bahninfrastruktur nutzen beziehungsweise verwalten.

Hinsichtlich der Totalrevision der Fahrplanverordnung (SR 745.13; abgekürzt FPV) haben wir zwei Anliegen:

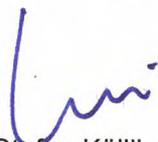
- Die in Art. 11 und 12 gewählten Fristen zur Verständigung des Bundesamtes für Verkehr (BAV), der Kantone, der Transportunternehmen und der Kunden sind für uns nicht nachvollziehbar. Änderungen des Fahrplans gemäss Art. 11 sind zwei Wochen vorher dem Kundenkreis zu melden. Betriebsunterbrechungen gemäss Art. 12 sind hingegen vier Wochen vorher zu veröffentlichen. Wir schlagen eine Harmonisierung dieser beiden Fristen vor.
- Art. 12 legt weiter fest, dass geplante Betriebsunterbrechungen dem BAV, den betroffenen Kantonen und den Unternehmen, die Anschlüsse anbieten, mindestens vier Wochen im Voraus gemeldet werden. Für die Verständigung der Kunden gilt die gleiche Frist. Wir schlagen stattdessen vor, die Vorlauffrist für den Kundenkreis bei Art. 12 Abs. 2 auf zwei Wochen zu reduzieren. So kann die Information gestaffelt erfolgen. Damit hätten das BAV und die Kantone die Möglichkeit, nötigenfalls vorzeitig zu intervenieren, bevor die Öffentlichkeit informiert wird.

Mit den übrigen Änderungen sind wir in der vorliegenden Version einverstanden.

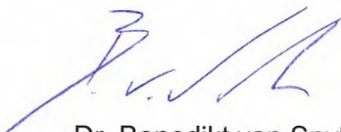
Abschliessend erlauben wir uns folgende Bemerkung zum Aufbau des erläuternden Berichts: Es war teilweise anspruchsvoll, den Ausführungen im erläuternden Bericht zu folgen. Eine klarere Trennung zwischen geltendem Recht, den Erwägungen während der Erarbeitung der Vorlage und den effektiven Änderungen hätten wir geschätzt. Zudem wäre eine gut strukturierte Zusammenfassung hilfreich gewesen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Stefan Kölliker  
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk  
Staatssekretär

**Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:**  
finanzierung@bav.admin.ch

Numero  
**975**

sl

0

Bellinzona  
**28 febbraio 2024**

Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
telefono +41 91 814 41 11  
fax +41 91 814 44 35  
e-mail [can@ti.ch](mailto:can@ti.ch)  
web [www.ti.ch](http://www.ti.ch)

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle  
comunicazioni DATEC  
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)*

### **Revisione delle ordinanze concernenti l'accesso alla rete ferroviaria (OARF, OARF-UFT) e dell'ordinanza sugli orari (OOra)**

Signor Consigliere federale,  
gentili signore e signori,

vi ringraziamo per la documentazione trasmessaci lo scorso 29 novembre 2023 e la possibilità di esprimerci sul tema in oggetto.

#### **Modifica dell'ordinanza sull'accesso alla rete ferroviaria (OARF, RS 742.122)**

Salutiamo positivamente le diverse precisazioni dei contenuti e non abbiamo osservazioni.

#### **Modifica dell'ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT, RS 742.122.4)**

Non abbiamo osservazioni.

#### **Modifica dell'ordinanza sugli orari (OOra, RS 745.13)**

Sul contenuto oggetto della modifica non abbiamo osservazioni. Ci permettiamo tuttavia di segnalare che sarebbe auspicabile porsi l'obiettivo di un'armonizzazione delle scadenze tra la procedura sugli orari e la procedura di ordinazione relativa al traffico regionale di viaggiatori (TRV), in analogia a quanto recentemente realizzato per gli strumenti di finanziamento (tra TRV e infrastruttura).

Infatti, l'attuale situazione presenta diverse criticità tanto per i committenti del TRV e del traffico locale quanto per le imprese di trasporto. Vediamo una possibile soluzione ricorrendo alle scadenze per la fornitura dei dati ai differenti sistemi. Vi chiediamo pertanto di considerare questo tema quale pendenza.

RG n. 975 del 28 febbraio 2024

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

III Presidente  
  
Raffaele De Rosa

II Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)  
Herr Albert Rösti  
Bundesrat  
3003 Bern

Frauenfeld, 12. März 2024  
162

## Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung

### Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Revision der Netzzugangsverordnungen (SR 742.122; SR 742.122.4) und der Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13). Wir haben die vorgeschlagenen Änderungen geprüft, sind damit einverstanden und haben keine weiteren Bemerkungen dazu.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

  
Der Staatsschreiber





## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)  
Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

### **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung; Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 29. November 2023 haben Sie die Kantonsregierungen im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, sich zu der Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung zu äussern. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung.

Wir begrüssen die notwendige Überarbeitung der Rechtsgrundlagen. Damit verbunden wird mit der Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV) der Ablauf des Fahrplanverfahrens wie auch die Regelung von Fahrplandaten weiter präzisiert.

Der Regierungsrat begrüsst die Änderungen in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) sowie in der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV). Mit der Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV) ist in der Umsetzung weiterhin eine Harmonisierung des Fahrplan- und Bestellverfahrens anzustreben.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 1. März 2024



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Urs Janett

Roman Balli



## CONSEIL D'ETAT

Château cantonal  
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral  
Albert Rösti  
Chef du Département fédéral des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
3003 Berne

Par courriel à  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Réf. :24\_COU\_1293

Lausanne, le 6 mars 2023

### **Consultation fédérale concernant le projet de révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF et OARF-OFT) et de l'ordonnance sur les horaires (OH)**

---

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois remercie le DETEC de le consulter sur les mises à jour des bases légales concernant l'OARF, l'OARF-OFT et l'OH.

Ces modifications revêtent une importance considérable dans le contexte de l'utilisation des infrastructures ferroviaires par les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ainsi que dans l'établissement des horaires pour le transport régional de voyageurs (TRV).

Après avoir examiné attentivement les propositions de modifications de ces trois ordonnances, le Conseil d'Etat constate que les plans d'utilisation du réseau (PLUR) joueront un rôle encore plus crucial au sein de ces ordonnances. Actuellement, le Conseil d'Etat n'est pas complètement satisfait du fonctionnement des PLUR et regrette particulièrement la transmission trop tardive des restrictions de capacité dues aux travaux.

Le fonctionnement actuel des PLUR ne permet pas au canton de disposer d'une marge de manœuvre temporelle suffisante dans les commandes du TRV, prenant en compte les infrastructures existantes et les prévisions d'intervalles de travaux sur le réseau ferroviaire.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur la pertinence d'une révision biennale des PLUR, qui serait coordonnée avec la procédure de commande de l'offre TRV. Ainsi, la révision des PLUR des années (A) A et A+1 devrait être réalisée dans l'année A-3 : pré-PLUR au printemps, échanges et coordinations durant l'été et consultation des cantons et des entreprises ferroviaires (ETF) à l'automne. Ainsi, les PLUR A et A+1 validés par l'OFT à fin A-3 constitueraient une base de planification solide de l'offre biennale A et A+1 effectuée dans l'année A-2.

A ce titre, il est impératif que les Gestionnaires d'infrastructures (GI) fournissent les concepts travaux lors de la validation des PLUR A et A+1 au plus tard lors de leur validation par l'OFT. Puis, le processus de commande de l'offre TRV se poursuivrait durant l'année A-1 conformément aux directives de l'OFT pour la commande biennale des offres.

Le Conseil d'Etat ne remet pas en question l'utilité des PLUR en tant qu'outil nécessaire pour élaborer les horaires futurs. Toutefois, le Conseil d'Etat ne peut pas soutenir en l'état la révision de ces trois ordonnances sans une amélioration significative du fonctionnement des PLUR visant à mieux coordonner ceux-ci avec la commande de l'offre et l'horaire. Par ailleurs, Le Conseil d'Etat vous transmet également les remarques suivantes pour ces trois ordonnances :

Art. 5b, al. 1 de l'OARF :

Le point b contient le terme « lorsqu'elle » qui est utilisé dans le titre de l'énoncé. Il faut supprimer cette répétition.

Art. 9a, al. 1, let.e / Art 9a, al. 2 / Art 11b, al. 1 de l'OARF :

Il y a une inversion d'utilisation des conjonctions de coordination « et » / « ou » dans la phrase : « ...sept jours consécutifs et/ou qui restreignent de plus 30% le volume de transport... ». Les termes et/ou sont utilisés différemment dans les articles cités ci-dessus. Il est dès lors impossible de se positionner sur ces articles.

Art. 10, al. 3 de l'OARF-OFT :

Nous constatons que le service d'attribution des sillons dispose de nouvelles compétences dans le cadre de l'attribution de sillons lors de travaux vis-à-vis des gestionnaires d'infrastructures. Nous saluons cette décision, qui tend vers une meilleure équité de traitement.

Art. 4 de l'OH :

Dans le cadre de l'ajout du PLUR en tant qu'instrument de planification de l'horaire, nous demandons que le déroulement du PLUR soit décrit en tenant compte de nos remarques préliminaires, ainsi que de la consultation officielle des cantons sur celui-ci.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER a.i.



François Vodoz

**Copies**

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes



**P.P.** CH-1951  
Sion

**A**

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
Monsieur le Conseiller fédéral  
Albert Rösti  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne



Date **21 FEV. 2024**

## **Révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF – OARF-OFT) et de l'ordonnance sur les horaires (OH)**

### **Réponse à la consultation**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 29 novembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'effectuer une procédure de consultation sur les objets cités en référence. Le besoin urgent d'adapter l'ordonnance du 25.11.1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) résulte, d'une part, de la modification de trois bases légales et, d'autre part, des inconvénients qui résulteraient d'une absence de réforme. Ces travaux d'actualisation de l'OARF et de l'OARF-OFT ont en outre montré qu'il existait un lien avec l'ordonnance du 4.11.2009 sur les horaires (OH) qui a aussi fait l'objet d'une révision qui a conduit à une refonte.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et après analyse des différents documents à sa disposition estime qu'il doit soutenir la démarche entreprise et fait part de ses commentaires sur ces différents projets de révision.

### **Modifications de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)**

#### **Nouvel article 1 al. 4**

*Les cas dans lesquels un accès au réseau ne doit pas être accordé restent pertinents du point de vue actuel. Si, dans la pratique, l'application de l'art. 1, al. 3, let. b OARF, ne nécessite pas d'une autorisation d'accès au réseau, l'entreprise doit tout de même s'acquitter d'un prix du sillon et ces cas doivent figurer dans le champ d'application de la section 6 de l'OARF. Le canton du Valais partage ce point de vue.*

#### **Suppression de l'article 3, al. 2**

*Pas d'opposition à la suppression de cet alinéa.*

#### **Suppression de l'article 4**

*Les dispositions d'exécution étant désormais réparties entre l'OARF pour l'autorisation d'accès au réseau et l'OASF pour le Cersec, le canton du Valais est favorable à sa suppression.*

#### **Suppression de l'article 5a**

*La reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10 nécessite une adaptation. En raison du rôle élargi de la RailCom en matière de non-discrimination de l'accès au réseau, la compétence jusqu'ici attribuée à l'OFT peut être transférée aux GI. La RailCom est compétente pour régler les litiges entre GI et ETF. Le canton du Valais est favorable à sa suppression.*

#### **Modification de l'article 5b, al. 1**

*Le canton du Valais est favorable au maintien de la couverture d'assurance à 100 millions par sinistre et à la clarification du nombre de fois où la protection doit être disponible, à savoir 2 fois*

*par année civile. De plus, des garanties équivalentes peuvent toujours être présentées à la place d'une assurance.*

**Modification de l'article 5b, al. 2**

*Pas de commentaire.*

**Modification de l'article 9**

*Le canton du Valais est favorable à cette modification qui permet la création d'une base juridique pour pouvoir vérifier les entreprises étrangères.*

**Modification de l'article 9a, al. 1, let. e et al. 2**

*Le canton du Valais est favorable à ces modifications qui permettent de planifier plus tôt les limitations de capacité et de mieux les prendre en compte.*

**Modification des articles 11 à 20a, al. 3**

*Pas de commentaire.*

**Modification de l'article 22**

*Le canton du Valais est favorable la reformulation de cet article qui permet une délimitation plus claire.*

**Suppression de l'annexe 2**

*Pas de commentaire*

**Modifications de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT)**

Le canton du Valais n'a pas de commentaire particulier sur les modifications de cette ordonnance OARF-OFT qui sont principalement liées aux changements effectués dans l'OARF.

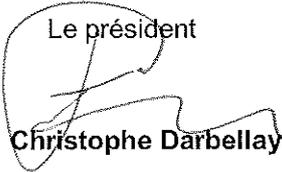
**Révision totale de l'ordonnance du 4.11.2009 sur les horaires (OH)**

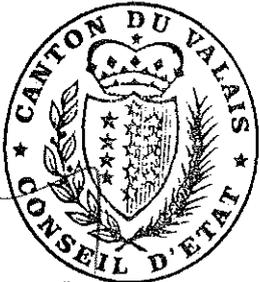
L'horaire est un des éléments essentiels des transports publics de notre pays. Les nombreuses modifications linguistiques et l'évolution ces dernières années des instruments permettant d'établir, de fournir et de communiquer les données de l'horaire justifient cette révision. Le canton du Valais n'a pas de remarque particulière à formuler.

Le canton du Valais prend acte que ces différentes révisions résultent d'une adaptation à la loi sur les chemins de fer (LCdF), à la définition de la capacité professionnelle au niveau de la nouvelle structure du certificat de sécurité et à la reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10 pour être conforme avec l'Union européenne dans ce domaine. De plus, ces adaptations concernant le montant de la somme assurée et les modalités de responsabilité pour l'autorisation d'accès au réseau garantissent aux entreprises de transport ferroviaire de pouvoir conclure des assurances. Le canton du Valais prend également note que ces adaptations n'ont aucune influence sur le prix du sillon.

Nous vous remercions encore de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président  
  
Christophe Darbellay



La chancelière  
  
Monique Albrecht

A envoyer par courriel à : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



Elektronisch an [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



**Kanton Zürich  
Regierungsrat**

[staatskanzlei@sk.zh.ch](mailto:staatskanzlei@sk.zh.ch)  
Tel. +41 43 259 20 02  
Neumühlequai 10  
8090 Zürich  
zh.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation  
3003 Bern

6. März 2024 (RRB Nr. 221/2024)

**Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung  
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 29. November 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlagen zur Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (SR 742.122) und der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (SR 742.122.4) sowie zur Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13) zugestellt.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die beabsichtigten Aktualisierungen sowie insbesondere Kodifizierungen der gelebten Praxis erachten wir als nachvollziehbar und zweckmässig. Die Totalrevision der FPV wird einen geringen Anpassungsbedarf bei der Fahrplanverfahrensverordnung des Kantons Zürich (LS 740.35) mit sich bringen, tangiert jedoch im Übrigen aus unserer Sicht die Durchführung des kantonalen Fahrplanverfahrens nicht.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Mario Fehr

Dr. Kathrin Arioli





Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

finanzierung@bav.admin.ch

T direkt +41 41 728 53 11  
roman.wuelser@zg.ch  
Zug, 14. März 2024 RW/las  
Laufnummer: 54993

## **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. November 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone in der obgenannten Angelegenheit zur Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat das Geschäft an die Baudirektion zur direkten Erledigung überwiesen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

1. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122)

Wir begrüssen die verschiedenen Präzisierungen in der Verordnung und haben keine Bemerkungen zu den Änderungen.

2. Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4)

Wir haben keine Bemerkungen zu den Änderungen.

3. Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13)

Wir haben keine Bemerkungen zu den Änderungen.

Ausserhalb der Vernehmlassung zu den Verordnungen erlauben wir uns, auf folgenden Punkt hinzuweisen, welcher im Kontext zur Fahrplanverordnung steht. Eine Harmonisierung des Fahrplan- und Bestellverfahrens ist weiterhin anzustreben. Ein möglicher Lösungsansatz könnte in den Terminen für die Datenlieferung an die verschiedenen Systeme liegen. Wir bitten Sie, diese Thematik weiterhin als offenen Punkt anzusehen.

Seite 2/2

Wir bitten um Kenntnisnahme und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
Baudirektion



Florian Weber  
Regierungsrat

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion, [info.vds@zg.ch](mailto:info.vds@zg.ch)
- Amt für Raum und Verkehr, [info.arv@zg.ch](mailto:info.arv@zg.ch)

Versandt am: 14. MRZ. 2024



**Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse**

Zentralsekretariat / Secrétariat central

Theaterplatz 4, 3011 Bern

Postfach / Case postale, 3001 Bern

Tel. 031 329 69 69 / [cecile.heim@spschweiz.ch](mailto:cecile.heim@spschweiz.ch)

[www.spschweiz.ch](http://www.spschweiz.ch) / [www.pssuisse.ch](http://www.pssuisse.ch)

An  
Bundesamt für Verkehr BAV  
Mühlestrasse 6  
3063 Ittigen  
Per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 15. März 2024

## **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung: Stellungnahme der SP Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Der dringende Anpassungsbedarf der Netzzugangsverordnung (NZV) ergibt sich 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 im Eisenbahngesetz (EBG) angepasst. Zweitens wurde die fachliche Eignung in der neuen Ausgestaltung der Sicherheitsbescheinigung im EBG und in der Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV) definiert. Drittens ergibt sich der Bedarf aus der Übernahme der EU-Durchführungsverordnung 2015/10. Ohne Revision besteht weiterhin eine offene Pendezenz der Schweiz gegenüber der EU im Bereich der Übernahme derselben Durchführungsverordnung. 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 durch den Wegfall der Sicherheitsbescheinigung Teil B entstandene Gesetzeslücke bliebe bestehen und eine Überprüfung der ausländischen Unternehmen auf eine Versicherungssumme von 100 Millionen Franken wäre weiterhin nicht möglich.

Die Bestimmungen der NZV bezüglich der Netznutzungsplanung und der Trassenvergabe werden an die Erfahrungen aus der Praxis angepasst, z. B. Entschädigungen für Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens ein ganzes Fahrplanjahr dauern. Die Anpassungen haben keine Auswirkungen auf die Festlegung des Trassenpreises. 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 (FPV) einer Revision unterzogen, die zu einer Totalrevision führte.

Die SP Schweiz stimmt den in dieser Vorlage enthaltenen Änderungen zu. Insbesondere begrüßen wir, dass sich diese Vorlage auf die Präzisierung der Gesetzgebung, die Übernahme der EU-Durchsetzungsverordnung und nötigen Anpassungen sowie die Revision der Fahrplanverordnung fokussiert. Es scheint uns vernünftig, dass momentan auf eine Änderung der Trassenpreise verzichtet wird.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Cécile Heim  
Politische Fachreferentin



---

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 13. März 2024

## **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung**

### **Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

---

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

**Die SVP stimmt der Revision der Netzzugangsverordnungen (NZV) unter der Bedingung zu, dass sie nicht wegen oder im Zusammenhang mit dem Paketansatz mit der EU in Zukunft geändert werden muss zu. Durch die Aktualisierung der NZV wurde zudem eine Revision der Fahrplanverordnung notwendig, welcher die SVP ebenfalls zustimmt.**

Für die Leistungsvereinbarungsperiode 2025-2028 wird vorerst am bisherigen Schweizer Trassenpreissystem festgehalten. Die SVP fordert, dass auf die nächste Periode 2029-2032 hin das Trassenpreissystem hinsichtlich Rentabilität und Effizienz optimiert wird. Die Grundlage des Schweizer Schienenverkehrs muss ein **möglichst marktgerechtes und effizientes System** sein, welches qualitativ hochstehende Leistungen für die Schweizer Bevölkerung und die Schweizer Wirtschaft erbringt. Die eingesetzten Steuergelder sollen den grösstmöglichen Nutzen erbringen. Die SVP begrüsst daher jegliche Anstrengungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) das Schweizer Eisenbahnsystem zu optimieren.

Der in der NZV geregelte Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen (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. Gleiches gilt für das Schweizer Fahrplansystem im öffentlichen Verkehr, das in erster Linie pünktliche Verbindungen und eine hohe Kundenfreundlichkeit zu gewährleisten hat. Gegen die vorgesehenen Revisionen ist weiter nichts einzuwenden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

## **SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI**

Der Parteipräsident



Marco Chiesa  
Ständerat

Der Generalsekretär



Henrique Schneider

**Von:** [Maeder Sabine](#)  
**An:** [\\_BAV-FI Sekretariat](#)  
**Betreff:** WG: Vernehmlassungsverfahren: Netzzugangsverordnungen (NZV) und Fahrplanverordnung (FPV) / Consultation; ordonnances OARF et OH / Consultazione: ordinanze concernenti OARF e OOra  
**Datum:** Mittwoch, 13. Dezember 2023 10:04:40  
**Anlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)  
[US DC 20231129 Begleitschreiben Kantone DE, Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung.pdf](#)  
[US DC 20231129 Begleitschreiben Kantone FR, Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung.pdf](#)  
[US DC 20231129 Begleitschreiben Kantone IT, Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung.pdf](#)  
[US DC 20231129 Begleitschreiben Organisationen DE, Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung.pdf](#)  
[US DC 20231129 Begleitschreiben Organisationen FR, Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung.pdf](#)  
[US DC 20231129 Begleitschreiben Organisationen IT, Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung.pdf](#)

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit in eingangs erwähnter Sache Stellung nehmen zu können.

Da diese Vorlage gemäss Dossieraufteilung zwischen economiesuisse und dem Schweizerischen Arbeitgeberverband von economiesuisse bearbeitet wird, verzichtet der SAV auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag.

Freundliche Grüsse  
Sabine Maeder

---

Assistentin  
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND  
Hegibachstrasse 47  
Postfach  
8032 Zürich  
Tel. +41 44 421 17 17  
Fax +41 44 421 17 18  
Direktwahl: +41 44 421 17 42  
[maeder@arbeitgeber.ch](mailto:maeder@arbeitgeber.ch)  
<http://www.arbeitgeber.ch>



---

**Von:** [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch) <[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)>

**Gesendet:** Montag, 4. Dezember 2023 08:49

**An:** [staatskanzlei@sk.zh.ch](mailto:staatskanzlei@sk.zh.ch); [info.regierungsrat@be.ch](mailto:info.regierungsrat@be.ch); [staatskanzlei@lu.ch](mailto:staatskanzlei@lu.ch); [ds.la@ur.ch](mailto:ds.la@ur.ch); [stk@sz.ch](mailto:stk@sz.ch); [staatskanzlei@ow.ch](mailto:staatskanzlei@ow.ch); [staatskanzlei@nw.ch](mailto:staatskanzlei@nw.ch); [staatskanzlei@gl.ch](mailto:staatskanzlei@gl.ch); [info@zg.ch](mailto:info@zg.ch); [chancellerie@fr.ch](mailto:chancellerie@fr.ch); [relations.exterieures@fr.ch](mailto:relations.exterieures@fr.ch); [kanzlei@sk.so.ch](mailto:kanzlei@sk.so.ch); [staatskanzlei@bs.ch](mailto:staatskanzlei@bs.ch); [LKA-RRBs@bl.ch](mailto:LKA-RRBs@bl.ch); [staatskanzlei@ktsh.ch](mailto:staatskanzlei@ktsh.ch); [Kantonskanzlei@ar.ch](mailto:Kantonskanzlei@ar.ch); [info@rk.ai.ch](mailto:info@rk.ai.ch); [info.sk@sg.ch](mailto:info.sk@sg.ch); [info@gr.ch](mailto:info@gr.ch); [staatskanzlei@ag.ch](mailto:staatskanzlei@ag.ch); [staatskanzlei@tg.ch](mailto:staatskanzlei@tg.ch); [can-scdds@ti.ch](mailto:can-scdds@ti.ch); [info.chancellerie@vd.ch](mailto:info.chancellerie@vd.ch); [Chancellerie@admin.vs.ch](mailto:Chancellerie@admin.vs.ch); [Secretariat.chancellerie@ne.ch](mailto:Secretariat.chancellerie@ne.ch); [service-adm.ce@etat.ge.ch](mailto:service-adm.ce@etat.ge.ch); [chancellerie@jura.ch](mailto:chancellerie@jura.ch); [mail@kdk.ch](mailto:mail@kdk.ch); [info@die-mitte.ch](mailto:info@die-mitte.ch); [info@edu-schweiz.ch](mailto:info@edu-schweiz.ch); [info@ensemble-a-gauche-ge.ch](mailto:info@ensemble-a-gauche-ge.ch); [vernehmlassungen@evppev.ch](mailto:vernehmlassungen@evppev.ch); [info@fdp.ch](mailto:info@fdp.ch); [gruene@gruene.ch](mailto:gruene@gruene.ch); [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch); [lorenzo.quadri@mattino.ch](mailto:lorenzo.quadri@mattino.ch); [pdaz@pda.ch](mailto:pdaz@pda.ch); [info@mcge.ch](mailto:info@mcge.ch); [gs@svp.ch](mailto:gs@svp.ch);

[franziska.tlach@spschweiz.ch](mailto:franziska.tlach@spschweiz.ch); [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch); [verband@chgemeinden.ch](mailto:verband@chgemeinden.ch);  
[info@staedteverband.ch](mailto:info@staedteverband.ch); [info@economiesuisse.ch](mailto:info@economiesuisse.ch); [bern@economiesuisse.ch](mailto:bern@economiesuisse.ch); [info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch); [Verband <verband@arbeitgeber.ch>](mailto:Verband<verband@arbeitgeber.ch>); [info@sbv-usp.ch](mailto:info@sbv-usp.ch); [office@sba.ch](mailto:office@sba.ch); [info@sgb.ch](mailto:info@sgb.ch);  
[politik@kfmv.ch](mailto:politik@kfmv.ch); [info@travailsuisse.ch](mailto:info@travailsuisse.ch); [thierry.mueller@aev.gr.ch](mailto:thierry.mueller@aev.gr.ch); [christian.aebi@be.ch](mailto:christian.aebi@be.ch);  
[kjell.kolden@bd.so.ch](mailto:kjell.kolden@bd.so.ch); [Florian.Kaufmann@bl.ch](mailto:Florian.Kaufmann@bl.ch); [mobilitaet@bs.ch](mailto:mobilitaet@bs.ch); [benno.jurt@bs.ch](mailto:benno.jurt@bs.ch);  
[markus.meyer@sz.ch](mailto:markus.meyer@sz.ch); [eveline.spichtig@nw.ch](mailto:eveline.spichtig@nw.ch); [info.arv@zg.ch](mailto:info.arv@zg.ch); [patrick.stoeckling@zg.ch](mailto:patrick.stoeckling@zg.ch);  
[stefan.burgener@admin.vs.ch](mailto:stefan.burgener@admin.vs.ch); [Oliver.Engler@AR.CH](mailto:Oliver.Engler@AR.CH); [lukas.gunzenreiner@ar.ch](mailto:lukas.gunzenreiner@ar.ch);  
[stefan.thalmann@tg.ch](mailto:stefan.thalmann@tg.ch); [simona.juri@ti.ch](mailto:simona.juri@ti.ch); [dt-sm@ti.ch](mailto:dt-sm@ti.ch); [david.favre@etat.ge.ch](mailto:david.favre@etat.ge.ch);  
[gerald.persiali@vd.ch](mailto:gerald.persiali@vd.ch); [pierre-yves.gruaz@vd.ch](mailto:pierre-yves.gruaz@vd.ch); [hans-ruedi.rihs@ag.ch](mailto:hans-ruedi.rihs@ag.ch); [markus.josi@gl.ch](mailto:markus.josi@gl.ch);  
[rene.meyer@ktsh.ch](mailto:rene.meyer@ktsh.ch); [olivier.baud@ne.ch](mailto:olivier.baud@ne.ch); [service.transports@ne.ch](mailto:service.transports@ne.ch); [david.aseo@jura.ch](mailto:david.aseo@jura.ch);  
[gregoire.cantin@fr.ch](mailto:gregoire.cantin@fr.ch); [josef.durrer@ow.ch](mailto:josef.durrer@ow.ch); [patrick.ruggli@sg.ch](mailto:patrick.ruggli@sg.ch); [ralph.sutter@vd.ai.ch](mailto:ralph.sutter@vd.ai.ch);  
[thomas.aschwanden@ur.ch](mailto:thomas.aschwanden@ur.ch); [direktionssekretariat@zvv.zh.ch](mailto:direktionssekretariat@zvv.zh.ch); [pascal.sueess@vvl.ch](mailto:pascal.sueess@vvl.ch);  
[info@appenzellerbahnen.ch](mailto:info@appenzellerbahnen.ch); [info@asmobil.ch](mailto:info@asmobil.ch); [direktion@aargauverkehr.ch](mailto:direktion@aargauverkehr.ch); [direktion@bls.ch](mailto:direktion@bls.ch);  
[info@blt.ch](mailto:info@blt.ch); [info@jungfrau.ch](mailto:info@jungfrau.ch); [direktionsassistentz@bvb.ch](mailto:direktionsassistentz@bvb.ch); [information@les-cj.ch](mailto:information@les-cj.ch); [info@etb-infra.ch](mailto:info@etb-infra.ch);  
[fart@centovalli.ch](mailto:fart@centovalli.ch); [forch@forchbahn.ch](mailto:forch@forchbahn.ch); [info@flpsa.ch](mailto:info@flpsa.ch); [info@portof.ch](mailto:info@portof.ch); [admin.leb@t-l.ch](mailto:admin.leb@t-l.ch);  
[info@limmattalbahn.ch](mailto:info@limmattalbahn.ch); [info@mbc.ch](mailto:info@mbc.ch); [info@mgbahn.ch](mailto:info@mgbahn.ch); [bav@mgbahn.ch](mailto:bav@mgbahn.ch);  
[info@goldenpass.ch](mailto:info@goldenpass.ch); [info@goldenpass.ch](mailto:info@goldenpass.ch); [nstcm@tprnov.ch](mailto:nstcm@tprnov.ch); [info@oebb.ch](mailto:info@oebb.ch);  
[info@regionalps.ch](mailto:info@regionalps.ch); [info@rbs.ch](mailto:info@rbs.ch); [info@rhb.ch](mailto:info@rhb.ch); [info@sbb-deutschland.de](mailto:info@sbb-deutschland.de); [info@stb-bus.ag](mailto:info@stb-bus.ag);  
[stellungnahmen@sbb.ch](mailto:stellungnahmen@sbb.ch); [info@sob.ch](mailto:info@sob.ch); [info@sursee-triengen-bahn.ch](mailto:info@sursee-triengen-bahn.ch);  
[kommunikation@bernmobil.ch](mailto:kommunikation@bernmobil.ch); [info@szu.ch](mailto:info@szu.ch); [hallo@thurbo.ch](mailto:hallo@thurbo.ch); [secrdir@t-l.ch](mailto:secrdir@t-l.ch); [info@tmrsa.ch](mailto:info@tmrsa.ch);  
[info@tpc.ch](mailto:info@tpc.ch); [tpf@tpf.ch](mailto:tpf@tpf.ch); [tpf@tpf.ch](mailto:tpf@tpf.ch); [veillejuridique@tpg.ch](mailto:veillejuridique@tpg.ch); [info@travys.ch](mailto:info@travys.ch); [info@transn.ch](mailto:info@transn.ch);  
[info@vbg.ch](mailto:info@vbg.ch); [ybz-ds-support@vbz.ch](mailto:ybz-ds-support@vbz.ch); [info@vzo.ch](mailto:info@vzo.ch); [info@jungfrau.ch](mailto:info@jungfrau.ch); [info@zentralbahn.ch](mailto:info@zentralbahn.ch);  
[jerome.carrard@tpf.ch](mailto:jerome.carrard@tpf.ch); [valerie.chanez@frimobil.ch](mailto:valerie.chanez@frimobil.ch); [rb@unireso-lemanpass.com](mailto:rb@unireso-lemanpass.com);  
[info@ondeverte.ch](mailto:info@ondeverte.ch); [sacha.calegari@postauto.ch](mailto:sacha.calegari@postauto.ch); [antonio.massa@jura.ch](mailto:antonio.massa@jura.ch);  
[michel.jerome@mobilis-vaud.ch](mailto:michel.jerome@mobilis-vaud.ch); [info@arcobaleno.ch](mailto:info@arcobaleno.ch); [Alexandra.Liebermann@churbus.ch](mailto:Alexandra.Liebermann@churbus.ch);  
[daniel.hirt@mylibero.ch](mailto:daniel.hirt@mylibero.ch); [martin.osuna@a-welle.ch](mailto:martin.osuna@a-welle.ch); [sabrina.meister@rhb.ch](mailto:sabrina.meister@rhb.ch);  
[werner.thurnheer@ostwind.ch](mailto:werner.thurnheer@ostwind.ch); [marco.schurtenberger@vvl.ch](mailto:marco.schurtenberger@vvl.ch); [andre.diethelm@aags.ch](mailto:andre.diethelm@aags.ch);  
[Patricia.Kottmann@zvb.ch](mailto:Patricia.Kottmann@zvb.ch); [adrian.brodbeck@tnw.ch](mailto:adrian.brodbeck@tnw.ch); [geschaefsstelle@tnw.ch](mailto:geschaefsstelle@tnw.ch);  
[eva.hostettler@sbb.ch](mailto:eva.hostettler@sbb.ch); [geschaefsstelle.z-pass@sbb.ch](mailto:geschaefsstelle.z-pass@sbb.ch); [Lukas.Tenger@zvv.zh.ch](mailto:Lukas.Tenger@zvv.zh.ch);  
[Ruedi.Burger@bus-ag.ch](mailto:Ruedi.Burger@bus-ag.ch); [info@allianceswisspass.ch](mailto:info@allianceswisspass.ch); [info@alpeninitiative.ch](mailto:info@alpeninitiative.ch); [info@bpuk.ch](mailto:info@bpuk.ch);  
[furrer@cargorail.ch](mailto:furrer@cargorail.ch); [vap@cargorail.ch](mailto:vap@cargorail.ch); [sekretariat@ecopop.ch](mailto:sekretariat@ecopop.ch); [info@prose.one](mailto:info@prose.one);  
[info.ge@equiterre.ch](mailto:info.ge@equiterre.ch); [info@swissrailvolution.ch](mailto:info@swissrailvolution.ch); [info@infra-suisse.ch](mailto:info@infra-suisse.ch); [giorgio.tuti@sev-online.ch](mailto:giorgio.tuti@sev-online.ch);  
[info@hkbb.ch](mailto:info@hkbb.ch); [info@hauptstadtregion.ch](mailto:info@hauptstadtregion.ch); [info@ihk.ch](mailto:info@ihk.ch); [info@litra.ch](mailto:info@litra.ch);  
[sekretariat.ostschweiz@igoev.ch](mailto:sekretariat.ostschweiz@igoev.ch); [geschaefsstelle@igoev.ch](mailto:geschaefsstelle@igoev.ch); [stephan.maurer@igoev.ch](mailto:stephan.maurer@igoev.ch);  
[info@igdetaillhandel.ch](mailto:info@igdetaillhandel.ch); [info@ihk.ch](mailto:info@ihk.ch); [info@koev.ch](mailto:info@koev.ch); [info@fdk-cdf.ch](mailto:info@fdk-cdf.ch);  
[nordwestschweiz@igoev.ch](mailto:nordwestschweiz@igoev.ch); [sandra.wittich@oeffentlichespersonal.ch](mailto:sandra.wittich@oeffentlichespersonal.ch);  
[info@oeffentlichkeitsgesetz.ch](mailto:info@oeffentlichkeitsgesetz.ch); [politik@post.ch](mailto:politik@post.ch); [regulatoryaffairs@post.ch](mailto:regulatoryaffairs@post.ch); [info@pro-bahn.ch](mailto:info@pro-bahn.ch);  
[info@ouestrail.ch](mailto:info@ouestrail.ch); [info@railplus.ch](mailto:info@railplus.ch); [info@ralpin.com](mailto:info@ralpin.com); [info@sarganserland-werdenberg.ch](mailto:info@sarganserland-werdenberg.ch);  
[info@rheintal.com](mailto:info@rheintal.com); [info@bernmittelland.ch](mailto:info@bernmittelland.ch); [mail@vbsa.ch](mailto:mail@vbsa.ch); [Info@efk.admin.ch](mailto:Info@efk.admin.ch); [info@portof.ch](mailto:info@portof.ch);  
[info@svi.ch](mailto:info@svi.ch); [vpod@vpod-ssp.ch](mailto:vpod@vpod-ssp.ch); [info@svu-asep.ch](mailto:info@svu-asep.ch); [sev-lausanne@sev-online.ch](mailto:sev-lausanne@sev-online.ch);  
[info@swissgrid.ch](mailto:info@swissgrid.ch); [swissrail@swissrail.com](mailto:swissrail@swissrail.com); [info@transfair.ch](mailto:info@transfair.ch); [info@tvs.ch](mailto:info@tvs.ch); [furrer@cargorail.ch](mailto:furrer@cargorail.ch);  
[vap@cargorail.ch](mailto:vap@cargorail.ch); [wenger.duernten@bluewin.ch](mailto:wenger.duernten@bluewin.ch); [info@voev.ch](mailto:info@voev.ch); [info@weko.admin.ch](mailto:info@weko.admin.ch);  
[info@zrk.ch](mailto:info@zrk.ch)

**Betreff:** Vernehmlassungsverfahren: Netzzugangsverordnungen (NZV) und Fahrplanverordnung (FPV) / Consultation; ordonnances OARF et OH / Consultazione: ordinanze concernenti OARF e OOra

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis **16. März 2024**.

Elektronische Zustelladresse für Stellungnahmen: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Die relevanten Unterlagen für die Vernehmlassung finden Sie direkt unter dem folgenden Link: [Laufende Vernehmlassungen \(admin.ch\)](#)

Die Medienmitteilung vom 29. November 2023 finden Sie hier: [Anpassung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung geht in die Vernehmlassung \(admin.ch\)](#)

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

\*\*\*

Mesdames, Messieurs,

Le 29 novembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de consulter les cantons, les partis politiques, les associations faîtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie qui œuvrent au niveau national ainsi que les autres milieux intéressés au sujet des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

Le délai imparti pour la consultation court jusqu'au **16 mars 2024**.

Adresse électronique pour la transmission des prises de position : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Vous trouverez les documents relatifs à la consultation en cliquant sur le lien suivant : [Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

Le communiqué de presse du 29 novembre 2023 se trouvent ici : [L'adaptation de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire est mise en consultation \(admin.ch\)](#)

Meilleures salutations

Office fédéral des transports

\*\*\*

Gentili signore e signori,

il 29 novembre 2023 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di sottoporre l'avamprogetto al parere dei Cantoni, , i partiti, le organizzazioni mantello svizzere dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia nonché presso gli ambienti interessati.

La consultazione durerà fino al **16 marzo 2024**.

indirizzo elettronico per l'inoltro del parere: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Trovate qui tutta la relativa documentazione: [Procedure di consultazione in corso \(admin.ch\)](#)

trovate qui invece il comunicato stampa e maggiori informazioni sull'argomento: [Avvio della consultazione sull'adeguamento dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria \(admin.ch\)](#)

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Herr Bundesrat Albert Rösti  
3003 Bern

per Mail an:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 1. Februar 2024

## **Vernehmlassung zur Revision der Netzzugangsverordnungen (NZV und NZV-BAV) und der Fahrplanverordnung (FPV)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Bei den hiermit vorgeschlagenen Ordnungsrevisionen geht es unter anderem um den verbesserten Informationsaustausch zwischen Infrastrukturbetreibern und Transportunternehmen bei der Zuteilung von Eisenbahntrassen im Fall von Bauarbeiten sowie um Modalitäten bei der Netzzugangsbewilligung. Noch nicht Teil dieser Vernehmlassung ist die geplante grundlegende Anpassung des Trassenpreissystems, zu der wir zu gegebener Zeit ebenfalls gerne Stellung nehmen werden.

Der SGB kann die vorgeschlagenen, sich hauptsächlich aus übergeordneten Rechtsänderungen ergebenden Anpassungen unterstützen. Geschlossen wird damit insbesondere auch eine Pendeuz der Schweiz gegenüber der EU im Bereich der «Durchführungsverordnung 2015/10 der EU über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrtwegkapazität», was uns wichtig erscheint.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen herzlich für die Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Pierre-Yves Maillard  
Präsident



Reto Wyss  
Zentralsekretär

## Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung - Vernehmlassung Stellungnahme der BLS AG

Die nachfolgenden Bemerkungen stellen die konsolidierte Haltung der BLS AG, BLS Netz AG und BLS Cargo AG dar.  
21.3.2024

Antragsnr.	Artikel	Antrag	Begründung des Antrags/Bemerkung
	<b>NZV</b>		
1	Art. 9a Abs. 1 Bst. E / Art. 11b Abs. 2 NZV	Der Begriff «...bekannte Kapazitätseinschränkungen..» muss klarer eingegrenzt werden und der ISB muss Rechenschaft über die Anwendung dieses Artikels ablegen.	Die explizite Erwähnung an mehreren Stellen von «bekannten Einschränkungen» bietet der ISB eine Hintertür, die normalen Prozessabläufe und -zeiten mit beliebigen Begründungen zu umgehen.
2	9a Abs. 2 NZV	Es ist klar zu regeln, welche Verbindlichkeit die angegebenen <i>Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten</i> haben. Zudem ist zu präzisieren, dass die Verbindlichkeit sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr die gleiche ist.	
3	11b Abs.2 NZV	Der Begriff «Netzfahrplanwechsel» muss in der Verordnung definiert werden.	Ist kein uns bekannter Begriff.

4	11b Abs. 5 NZV	Der Artikel ist wie folgt zu ergänzen (unterstrichen): <i>Die ISB kann Kapazitätsbeschränkungen ohne Auswirkungen auf die Transportketten Personenverkehr <u>und im Güterverkehr</u> (...)</i>	Die Infrastrukturbetreiberin kann Kapazitätsbeschränkungen ohne Auswirkungen auf die Transportketten im Personen- und Güterverkehr und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Fristen nach den Absätzen 2 beziehungsweise 4 vereinbaren.
5	11b Abs. 7 NZV	Der erste Satz ist wie folgt zu ergänzen (unterstrichen): <i>Im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurstrecken trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Ersatzverkehrs <u>und/oder Zusatzkosten im Regelangebot.</u></i> (...)	Präzisierung, 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.
6	11b Abs.6 NZV	Es ist 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 braucht deshalb konkret fassbare Kriterien für Anwendung dieses Ausnahmefalls. Diese sind eng zu fassen.
7	11b Abs. 9 NZV	Der Artikel ist wie folgt zu ergänzen (unterstrichen): <i>Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs, <u>von Stornierungen von Zügen</u> und der mit einer Umleitung verbundenen Fahrleistungen. Zeitliche Verschiebungen auf der ursprünglichen Strecke sind Umleitungen gleichgestellt, sofern die Verschiebung mindestens 15 Minuten im Expressverkehr und 30 Minuten in den übrigen Verkehren beträgt. Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.</i>	

8	11b Abs. 9 NZV	<p>Folgende Punkte sind zu präzisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach wie vor ist nicht geregelt, in welchen Fällen die <i>«Entschädigungen für Mehrkosten Ersatzverkehr und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen»</i> fällig sind. Konkret geht es um Kapazitätseinschränkungen, welche nicht ganzjährig, jedoch im Jahresfahrplan / Trassenkatalog berücksichtigt sind. Diese <i>«angepassten oder nicht vorhandenen Trassen»</i> sind aus Sicht ISB nicht entschädigungspflichtig.</li> <li>- Die erwähnten zeitlichen Verschiebungen (15 Minuten im Expressverkehr und 30 Minuten in den übrigen Verkehren) lassen viel Interpretationsspielraum und sind genauer zu definieren. Sind damit Fahrzeitverlängerungen gemeint? Oder zeitliche Verschiebungen bei gleichbleibender Fahrzeit (z.B. Zug verkehrt 15 Minuten später und kommt auch 15 Minuten später an)?</li> </ul>	
9	11b Abs. 10 NZV	<p>Absatz 10 ist aus unserer Sicht zu wenig konkret und hinterlässt viele Fragen. Es ist zwingend zusammen (BAV, ISB, EVU) eine bessere Beschreibung zu erarbeiten.</p>	<p>Fragestellungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sind Entschädigungen auch an Anschlussgleisbesitzer zu bezahlen, oder bleiben Entschädigungen eine Angelegenheit zwischen ISB und EVU?</li> <li>- Verwendung der Begriffe <u>Kosten</u> des Ersatzverkehrs (Abs. 7) vs. <u>Mehrkosten</u> des Ersatzverkehrs (Abs. 10)</li> <li>- Wir verstehen den Abschnitt a. nicht. Wenn das Angebot vorher und nachher unverändert ist (z.B. BehiG-Umbau), dann sind die Mehrkosten 0? Was ist mit allfälligen Mindererlösen?</li> <li>- Gelten Abs. 8 und 9 auch bei überjährigen Einschränkungen (Abs. 10)?</li> <li>- Gilt Abs. 10 für den gesamten Personenverkehr und Abs. 8 nur für den konzessionierten Personenverkehr?</li> </ul>

	NZV-BAV		
10	Art. 10 Abs. 3 NZV-BAV	<p>Zu präzisieren: Bis wann kann dies gemacht werden?</p> <p><del>Reicht die aufgrund der Streckensperrungen eingeschränkte Kapazität für die Zuteilung der Trassen nach dem Netznutzungsplan nicht aus, so kann die Infrastrukturbetreiberin für die Dauer der Kapazitätseinschränkung die vorgesehene Anzahl Trassen und deren Qualität nach Verkehrsart für die betroffene Strecke sowie für die in Betracht gezogenen Umleitungsstrecken anpassen.</del></p> <p>Im Fall von Kapazitätsbeschränkungen, die im Netznutzungsplan nicht abschliessend berücksichtigt wurden, kann die Trassenvergabe die Vergabe der bereits zugewiesenen Trassen anpassen.</p>	Ohne klare Zeitvorgaben ist die Planungssicherheit der EVU nicht mehr gewährt.
	FPV		
11	Art. 6 FPV	<p>Der bestehende Artikel ist beizubehalten.</p> <p><del>Vor der Erstellung des Fahrplan-Entwurfs bereinigen sie ihre Fahrpläne aufgrund der Vorgaben der Besteller sowie der Eingaben des BAV, der Kantone und der Oberzolldirektion.</del></p> <p>Nach der Erstellung des Fahrplanentwurfs koordinieren die Unternehmen ihre Fahrpläne aufgrund der Vorgaben der Besteller sowie der Eingaben des BAV, der Kantone, des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) und der TVS.</p>	Es erscheint wenig sinnvoll, dies erst nach dem Fahrplanentwurf zu machen. Damit wird die Fahrplanvernehmlassung ad-absurdum geführt. Zudem ist unklar, was unter "Koordinieren" verstanden wird.

**Von:** [Direktionsassistentz BVB](#)  
**An:** [BAV-FI Sekretariat](#)  
**Cc:** [Winter Bernd](#); [Zeier Christoph](#)  
**Betreff:** Stellungnahme der Basler Verkehrs-Betriebe zur Vernehmlassung Netzzugangsverordnungen (NZV) und Fahrplanverordnung (FPV)  
**Datum:** Donnerstag, 7. März 2024 11:14:50  
**Anlagen:** [image001.png](#)  
[image002.png](#)  
[image003.png](#)  
[image004.png](#)  
[image005.png](#)  
[image006.png](#)

---

Sehr geehrte Damen und Herren  
Sehr geehrter Herr Witter

Mit Schreiben vom 29. November 2023 haben Sie die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) dazu eingeladen, sich an der Meinungsbildung zur Revision der Netzzugangsverordnung und der Fahrplanverordnung zu beteiligen.

Gerne lassen wir Ihnen nachfolgend die Stellungnahmen der verschiedenen Geschäftsbereiche (GB) der BVB zukommen:

**GB Verkehr (Ansprechperson Bernd Winter, Leiter Netzentwicklung und Angebotsplanung, Tel. 061 685 12 42 oder [bernd.winter@bvb.ch](mailto:bernd.winter@bvb.ch))**

Fahrplanverordnung

Artikel 8: Im Tram- und Busbereich existiert keine Trassenzuteilung. Der erste Halbsatz ist somit nicht anwendbar.

Artikel 11 und 12: Im städtischen Verkehr gibt es zahlreiche planbare, temporäre unterjährige Änderungen durch Baustellen und Veranstaltungen, ausgelöst von externen Stellen. Eine jeweilige Information an das BAV erscheint nicht praktikabel. Fahrplandaten werden an die gängigen elektronische Auskunftssysteme übermittelt. Die benachbarten Transportunternehmen sind in die Planung mit einbezogen. Die Kunden werden rechtzeitig informiert.

Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

Die Anwendbarkeit der NZV ist nicht für alle Situation sinnvoll gegeben. Beispiel: Die Tram-Infrastruktur der BVB steht grundsätzlichen allen EVU offen, in der Realität verkehren zwei Transportunternehmen. Die Abstimmung über Fahrplan und Trassen erfolgt einvernehmlich. Der Fahrplan wird gemeinsam auf ein Gesamtoptimum optimiert. Eine unabhängige Trassenvergabestelle ist nicht vorhanden und nicht zweckmässig.

Artikel 11b: Die genaue Terminierung von Bauarbeiten erfolgt im städtischen Umfeld, koordiniert in der Regel von städtischen oder kantonalen Tiefbauämtern, meistens unterjährig. Die Einhaltung der Fristen ist nicht möglich. Die betroffenen Transportunternehmen werden direkt informiert.

**GB Finanzen (Ansprechperson Christoph Zeier, Leiter Rechnungswesen & Schadendienst, Tel. 061 685 13 59 oder [christoph.zeier@bvb.ch](mailto:christoph.zeier@bvb.ch))**

Aus Sicht der BVB besteht kein Handlungsbedarf, da wir über die vorgeschriebenen Versicherungsnummern verfügen.

Die BVB erfüllt die Vorgabe zur Versicherungsdeckung von 100 Mio. und arbeitet auf dem Netz zusätzlich mit verschiedenen Subunternehmen und Partnern wie BLT, Autobus AG Liestal, Metro, SWEG, SLA zusammen. Wir gehen von der Annahme aus, dass die Schweizer Firmen die Anforderungen an die Versicherungsvorgaben erfüllen. Artikel 9 erläutert: «Art.9 Der Versicherungsschutz für ausländische Unternehmen muss gleich hoch sein wie derjenige für schweizerische Unternehmen.» Wir können jedoch nicht beurteilen, ob die ausländischen Partner wie SWEG oder Distribus die Vorgaben erfüllen, obwohl diese auf dem Busnetz unterwegs sind und somit den Vorgaben aus dem Eisenbahnnetz unterliegen.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Yvonne Freinatis

Direktionsassistentz  
Nurten Moser und Yvonne Freinatis

Telefon: +41 61 685 12 60

[direktionsassistentz@bvb.ch](mailto:direktionsassistentz@bvb.ch)

Basler Verkehrs-Betriebe  
Direktion, Führungsunterstützung  
Claragraben 55  
CH-4058 Basel

[www.bvb.ch](http://www.bvb.ch)





**ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA**  
**Bemerkungen / Remarques / Parere**

**Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung, der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang und der Fahrplanverordnung**

**0. Basisinformationen**  
**Informations de base**  
**Dati di base**

Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Datum Date Data	Bemerkung von (Eisenbahnunternehmen, Verband etc.) Commentaire de (entreprise ferroviaire, organisation etc.) Autore del parere (impresa ferroviaria, associazione, ecc.)	Rückfragen bei: Name, Vorname, Firma, Adresse, Tel., Email Renseignements chez: Nom, Prénom, Entreprise, Adresse, Tél., Email Persona di contatto: cognome, nome, impresa, indirizzo, tel., e-mail
	06.03.2024	Bundeseisenbahnvermögen (BEV), Schwarzwaldallee 200, 4058 Basel (ISB der deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet)	Deutsche Bahn AG, Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, GL – BKL CH Dirk Früh, Schwarzwaldallee 200, 4058 Basel; Tel. 061/690 13 85, e-mail: dirk.frueh@deutschebahn.com

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**  
(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

**Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. / I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.**



**ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA**  
**Bemerkungen / Remarques / Parere**

**Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung, der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang und der Fahrplanverordnung**

**1. Allgemeine Bemerkungen**  
**Remarques générales**  
**Parere generale**

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	<b>Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo</b>	<b>Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag)</b>  <b>Remarques (e.a. justification de la modification proposée)</b>  <b>Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)</b>	<b>Vorgeschlagene Textänderung</b>  <b>Modification de texte proposée</b>  <b>Modifica proposta dall'autore del parere</b>	<b>Beurteilung</b>  <b>Commentaire</b>  <b>Valutazione UFT</b>	<b>MA-Kürzel</b>  <b>abbrev. collab.</b>  <b>Abbrev. collab. UFT</b>
			NZV Art. 9 Abs 2 neu	Ist es richtig, dass mit Einführung dieser Bestimmung die derzeit bestehende Verpflichtung der ISBen bei Abschluss einer NZV mit einem ausländischen Unternehmen das Vorhandensein der Versicherungsgarantie von 100 Mio. Franken zu prüfen und dem BAV zu berichten, hinfällig wird?			
			NZV 4. Abschnitt: Trassenvergabe	Der Abschn. 4 regelt die Trassenvergabe und in diesem Zusammenhang auch die Zuständigkeiten und Aufgaben der Trassevergabeestelle (TVS). Auf die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet hat die TVS jedoch keinen Zugriff. Möglicherweise bestehen auf anderen grenznahen Strecken ähnliche Verhältnisse. Insofern regen wir an, in diesem Abschnitt anpassender Stelle eine «Öffnungsklausel» im Sinne des nebenstehenden Textvorschlags einzufügen.	Auf grenznahen Strecken können die Zuständigkeiten und Aufgaben der Trassevergabeestelle (TVS) auch von anderen Stellen wahrgenommen werden.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**  
(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

**Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. / I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.**



**ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA**  
**Bemerkungen / Remarques / Parere**

**Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung, der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang und der Fahrplanverordnung**

**2. Detail-Bemerkungen zu NZV**  
**Commentaires détaillés relatifs à l' DE-OCF**  
**Parere relativo alle modifiche delle DE-Oferr**

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Art	Abs	Bst./lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag)  Remarques (e.a. justification de la modification proposée)  Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung  Modification de texte proposée  Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung  Commentaire  Valutazione UFT	MA-Kürzel  abbrev. collab.  Abbrev. collab. UFT
			11b	5		Die Infrastrukturbetreiberin kann Kapazitätsbeschränkungen ohne Auswirkungen auf die Transportketten im Personenverkehr und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschließern nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Fristen nach den Absätzen 2 beziehungsweise 4 vereinbaren.	Müsste hier nicht der Abs. 3 statt Abs. 4 neu in Bezug genommen werden? (in Abs. 4 neu sind keine Fristen genannt)		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**  
(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

**Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. / I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.**



**ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA**  
**Bemerkungen / Remarques / Parere**

**Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung, der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang und der Fahrplanverordnung**

**3. Detail-Bemerkungen zu NZV-BAV**  
**Commentaires relatifs à l' OETHand détaillés**  
**Parere relativo alle modifiche dell' ORTDIs**

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp.	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp.	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag)  Remarques (e.a. justification de la modification proposée)  Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung  Modification de texte proposée  Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung  Commentaire  Valutazione UFT	MA-Kürzel  abbrev. collab.  Abbrev. collab. UFT
			10c	1		Lt. dem erläuternden Bericht zu Art. 10 c (1) ist neu auch „...eine Umleitung in Bahnhofsgebieten entschädigungspflichtig, wenn dadurch die maximale Zuglänge oder das maximale Zuggewicht reduziert wird.« Im Entwurf des Änderungserlasses der NZV-BAV ist diese neue Bestimmung aber nirgends zu finden; es wird dort nur die Sachüberschrift geändert. Müsste diese nicht im Abs. 1 als Satz 2 nachgetragen werden?			

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**  
(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

**Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. / I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.**



**ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA**  
**Bemerkungen / Remarques / Parere**

**Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung, der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang und der Fahrplanverordnung**

**4. Detail-Bemerkungen zur Fahrplanverordnung**

**Commentaires relatifs à la nouvelle directive "Proportion minimale de trains du trafic grandes lignes utilisables en toute autonomie"**

**Parere relativo a la nouva direttiva "Quota minima di treni a lunga percorrenza utilizzabili in modo autonomo"**

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp.	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp.	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp	Art. art.	Abs. as.	Bst. lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag)  Remarques (e.a. justification de la modification proposée)  Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung  Modification de texte proposée  Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung  Commentaire  Valutazione UFT	MA-Kürzel  abbrev. collab.  Abbrev. collab. UFT
						Keine Bemerkungen			

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**  
(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

**Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. / I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.**

**Rhätische Bahn AG**

Direktion  
Unternehmensentwicklung  
Bahnhofstrasse 25  
CH-7001 Chur

Telefon +41 81 288 61 00  
Internet [www.rhb.ch](http://www.rhb.ch)

Kontaktperson Florine Villingier  
Direktwahl +41 81 288 62 09  
E-Mail [florine.villingier@rhb.ch](mailto:florine.villingier@rhb.ch)

Bundesamt für Verkehr  
Politik  
CH-3003 Bern

Chur, 8. März 2024

**Stellungnahme zur Vernehmlassung «Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung»**

Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Die Rhätische Bahn bedankt sich für die Möglichkeit, zu dieser Vernehmlassung Stellung zu nehmen, und äusserst sich wie folgt zur Vorlage:

Sowohl zur Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) SR 742.122, wie auch zur Änderung der Verordnung des BAV über den Netzzugang (NZV-BAV) SR 742.122.4 und zur Totalrevision der Fahrplanverordnung (FPV) SR 745.13 hat die Rhätische Bahn keine Bemerkungen.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

**Rhätische Bahn**



Dr. Renato Fasciati  
Direktor



Christian Florin  
Stv. Direktor, Leiter Infrastruktur

Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

Bern, 14. März 2024

## **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Revision der Netzzugangsverordnung (NZV), der Netzzugangsverordnung des BAV (NZV-BAV) und der Fahrplanverordnung (FPV) Stellung nehmen zu können. Die SBB begrüsst die Vorlage grundsätzlich. Es bleiben mehrere offene Fragen, die wir gerne mit dem BAV im Rahmen einer Arbeitsgruppe diskutieren möchten. Die SBB ist der Ansicht, dass gewisse Änderungen, insbesondere in der NZV, die Ergebnisse der parallel laufenden Arbeiten zur Evaluation des NNK/NNP nicht präjudizieren sollten. Unsere grundsätzlichen Überlegungen werden in diesem Schreiben dargelegt. Die Tabelle im Anhang enthält unsere detaillierten Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln.

### **Umsetzungsfragen Entschädigungspflicht**

Es zeigt sich, dass es auf NZV-Stufe nicht möglich ist, die Formulierungen ausreichend pragmatisch zu halten und gleichzeitig alle Detailfragen zu konkretisieren. Für die SBB ist es zentral, dass aufkommende Fragen insbesondere zu Art. 11b Abs. 6 und Abs. 10 sowie zum Verhältnis der einzelnen Absätze von Art. 11b zur Entschädigungspflicht nach Art. 11b Abs. 12 VE-NZV geklärt werden können. Neben den offenen Fragen zu Regelfällen der Entschädigungspflicht zeigt der Fall La-Chaux-de-Fonds, dass die Entschädigungspflicht im Zusammenhang mit höherer Gewalt unzureichend in den gesetzlichen Grundlagen spezifiziert ist.

Bei der letzten NZV-Revision gab es ein Gefäss zur Klärung der offenen Fragen und Interpretationen. Wir regen an, dass das BAV wieder eine solche Arbeitsgruppe schafft, in der die offenen Fragen periodisch mit den ISB und den EVU geklärt werden. Darüber hinaus mussten wir bei der Erarbeitung der Stellungnahme mehrfach feststellen, dass die

#### **SBB AG**

Public Affairs und Regulation  
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz  
meier.bernhard@sbb.ch / www.sbb.ch

Erläuterungen im Bericht teilweise unzureichend waren, um die Bedeutung und den genauen Umfang einzelner Artikel beurteilen zu können.

### **Zusammenhang mit der laufenden Evaluation des NNK/NNP**

Im Jahr 2024 führt das BAV eine Evaluation NNK/NNP durch. Es ist sinnvoll, die Erkenntnisse dieser Evaluation in die revidierte NZV einfließen zu lassen. Für die SBB ist es sehr wichtig, dass mit der vorliegenden NZV-Revision den Ergebnissen der laufenden Evaluation NNK/NNP in keiner Weise vorgegriffen wird. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass der NNP ein Trassensicherungs- und kein Planungsinstrument ist.

### **Aufgaben der Trassenvergabestelle**

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die entsprechenden Änderungen der NZV und insbesondere der NZV-BAV notwendig sind, um den Kompetenzen der TVS bei der Trassenzuteilung gemäss Art. 9f EBG Rechnung zu tragen. Wichtig ist jedoch, dass die bewährten Prozesse beibehalten werden. Die Kriterien für die Konfliktbereinigung zwischen den Verkehrsarten sind transparent zu erarbeiten und rechtzeitig zu publizieren, damit die termingerechte Trassenzuteilung im Jahresfahrplan erfolgen kann.

### **Bewertung der Anreize für die LV Periode 2029-2032**

Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass in der Periode 2029-2032 die Evaluation der Anreize diskutiert und umgesetzt werden soll. Einige davon sind finanziell sehr einschneidend (z.B. Lärmbonus). Da dieses Thema für die EVU und insbesondere für SBB Cargo von grosser Bedeutung ist, regen wir an, dass die Arbeiten zur Umsetzung der Empfehlungen so bald wie möglich beginnen.

### **Ausweitung des Geltungsbereichs der NZV auf Dritte**

Der erläuternde Bericht stellt eine Ausweitung des Geltungsbereichs der NZV auf Dritte resp. "Unternehmen mit Interesse an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs [Anm.: ohne EVU-Qualifikation]" (Art. 9a Abs. 4 EBG) für eine spätere Revision in Aussicht. Wir sind der Meinung, dass dieses Thema bereits im Rahmen der laufenden Revision angegangen werden kann, und haben in der Beilage entsprechende Vorschläge unterbreitet.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Matthieu Boillat [matthieu.boillat@sbb.ch](mailto:matthieu.boillat@sbb.ch) zu Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vincent Ducrot  
CEO



Bernhard Meier  
Delegierter Public Affairs und Regulation

Anlage:  
Detaillierte Rückmeldungen zu den einzelnen Artikeln

Kopie an:

- Gery Balmer, Abteilungschef Politik, Stellvertretender Direktor, BAV
- Guido Vasella, Leiter Direktionsstab bundesnahe Unternehmen, UVEK

**Anhang**  
**Rückmeldung der SBB zu den einzelnen Artikeln**

**1. NZV**

<b>Artikel bzw. Thema</b>	<b>Antrag oder Text des Artikels</b>	<b>Begründung bzw. Anmerkungen</b>
Art. 1	<p><b>Variante 1</b>, Ergänzung eines Abs. 5: <u>“Die kommerziellen, nicht an die sicherheitstechnische Qualifikation eines Eisenbahnverkehrsunternehmens gebundenen Bestimmungen dieser Verordnung können sinngemäss auch für Dritte (Art. 9a Abs. 4 EBG) Anwendung finden. Die Infrastrukturbetreiberin regelt und veröffentlicht die Einzelheiten in den grundsätzlichen Bedingungen des Netzzugangs nach Art. 10 Abs. 1 lit. d NZV.”</u></p> <p><b>Variante 2</b>, vorübergehender Verzicht auf eine explizite Nennung von Dritten und ausschliessliche Regelung in den Netzzugangsbedingungen der Infrastrukturbetreiberin resp. den Bestimmungen der Trassenvergabestelle, welche gesetzlichen Regelungen sich sinngemäss auch an Dritte richten.</p>	<p>Die zwischenzeitlichen Erkenntnisse bei der TMS-Entwicklung zeigen, dass für eine Umsetzung der mittels Anhang 7 EBV ratifizierten TSI TAF und TSI TAP die kommerzielle Verantwortung für eine Trasse (Responsible Applicant) unabhängig von der Sicherheitsverantwortung/Haftung eines EVU betrachtet werden können soll (Responsible RU).</p> <p>Eine möglichst enge Umsetzung der TSI unterstützt ausserdem die Überführung des heute unzureichend regulierten “SMS-EVU” in die europäisch standardisierte Rolle des “Responsible RU”.</p> <p>Von einer kompletten Überarbeitung der Verordnung ist aus Gründen der Verhältnismässigkeit abzusehen, zumal davon auszugehen ist, dass weiterhin die deutliche Mehrheit von Kapazitätsanträgen der Responsible Applicants durch Unternehmen mit EVU-Qualifikation (ugs. “EVU”) erfolgt.</p>
Art. 5 Abs. 1	Hinweis	Wir möchten auf die grossen Unterschiede der Versicherungssummen CH-EU hinweisen (vgl. erläuternder Bericht S. 6). Wir sehen darin ein Hindernis für grenzüberschreitende Einzelzüge mit geringem Verkehrsvolumen (Pilgerzüge, Orientexpress,...). Der hohe Aufwand für die Versicherung, um ausschliesslich bis zum Schweizer Grenzbahnhof zu verkehren, gefährdet die Wirtschaftlichkeit und damit die Durchführung dieser Verkehre.
Art. 9a Abs. 1 Bst. e	<u>Bekannte Planbare</u> Kapazitätseinschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Einschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten	Drei Rückmeldungen zu diesem Artikel:  <b>Rückmeldung zu Terminologie:</b>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
	<p>Verkehrsaufkommens pro Tag <del>sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart. Für diese Kapazitätseinschränkungen werden sofern bekannt die Auswirkungen auf die Mindestkapazitäten der Modellstunden nach Verkehrsart ausgewiesen.</del></p>	<p>- Unseres Erachtens muss es «planbar» statt «bekannt» heissen, damit es mit Art. 11b NZV abgestimmt ist. Oder bezieht sich «bekannt» hier auf etwas anderes?</p> <p><b>Rückmeldung zum Inhalt des Artikels:</b></p> <p>- Argumentiert wird mir der Kongruenz der EU-Gesetzgebung und der Vereinheitlichung mit der Anforderung der NZV Bekanntgabe. Die Auswirkungen auf die Kapazität nach Verkehrsart gehen aber <b>über</b> die EU-Gesetzgebung und NZV-Bekanntgabe hinaus. Hierbei ist v. a. 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 ist somit nicht konsistent mit der Formulierung in der EU-Gesetzgebung und in der NZV-Listenanforderung. Deshalb lehnen wir die vom BAV vorgeschlagene Formulierung ab.</p> <p>Sollen die Kapazitätseinschränkungen ausgewiesen werden, scheint es sinnvoll dies kongruent mit den Mindestkapazitäten der Modellstunden gemäss lit. c zu tun, siehe unser Vorschlag.</p> <p>Wir unterstützen die Übernahme des Wortlauts aus der EU-Gesetzgebung mit dem «geschätzten» Verkehrsaufkommen.</p>
<p>Art. 9a Abs. 2</p>	<p>Er enthält soweit erforderlich Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten. <del>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.</del></p>	<p>Im Jahr 2024 führt das BAV eine Evaluation NNK/NNP durch. Die revidierte NZV bildet sinnvollerweise Erkenntnisse dieser Evaluation direkt mit ab. Es ist 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 wird. Insbesondere die bestehenden und neu vorgeschlagenen Inhalte dieses Artikels sind</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>Gegenstand der laufenden NNK/NNP-Evaluation. Die vom BAV vorgeschlagene Formulierung würde den Erkenntnissen der Evaluation vorgehen, daher ist auf bestehendes zu minimieren.</p> <p>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 unserer Sicht soll in der Verordnung nur das minimale Muss-Lieferobjekt definiert werden.</p> <p>Die hier vorgeschlagene «Kann»-Erweiterung in Bezug auf die Abbildung von Kapazitätseinschränkungen erodiert zudem die Präzisierung NZV 9a, Abs. 1, lit. e.</p>
Art. 11b	Allgemeiner Hinweis	<p>In der NZV Art. 11b (und in der NZV-BAV) werden neu die Begriffe Kapazitätsbeschränkungen und Einschränkungen genutzt. Bisher wurde meist von Kapazitätseinschränkungen gesprochen. Auch wenn der Unterschied nur klein ist, schlagen wir vor, nur einen der beiden Begriffe zu nutzen. So vermeidet man die Frage nach der Bedeutung des Unterschieds.</p>
Art. 11b Abs. 2	<p>Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Einschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin zum ersten Mal, soweit <del>bekannt</del> <u>planbar</u>, mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter und ergänzter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen.</p>	<p>Der Begriff «soweit planbar» gibt mehr Planungssicherheit als «soweit bekannt».</p> <p>Im erläuternden Bericht muss klar definiert werden, was 7 aufeinanderfolgende Tage und 30% des Verkehrsaufkommens bedeuten (man kann das auf verschiedene Arten rechnen).</p>
Art. 11b Abs. 3	<p>Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Einschränkung von</p>	<p>Die SBB schlägt vor, «drei Monate im Voraus» zu ersetzen durch «<i>sechs</i> Monate im Voraus». Die EVU müssen frühzeitig</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
	<p>weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern <u>zum ersten Mal sechs Monate und in Ausnahmefällen in aktualisierter und ergänzter Form mindestens drei Monate zum Voraus bekanntgeben. Eine Entschädigungspflicht der ISB wegen nicht rechtzeitiger Bekanntgabe gemäss Art. 11b, Abs. 12 entsteht erst, wenn die ISB die Einschränkung weniger als drei Monate vorher bekanntgibt.</u></p>	<p>über eine Informationsgranularität verfügen, um ihre Planung vorzunehmen. Wir sprechen hier von Produktion, Kundeninformation, Ausgestaltung der Transportketten, usw.</p> <p>Im Unterschied zu Abs. 2 ist von einer generellen Aktualisierung abzusehen und dies ausschliesslich in Ausnahmefällen vorzunehmen (3 Monate müssen primär stabil sein).</p> <p>Die Entschädigungspflicht der ISB soll aber – wie bereits heute – erst bei einer Bekanntgabe weniger als <i>drei</i> Monaten vorher greifen. Diese Präzisierung ist notwendig, weil sonst das Risiko besteht, dass die Entschädigungszahlungen an die EVU massiv steigen, was die Bahninfrastruktur massiv verteuert. Deshalb muss der Absatz zwingend ergänzt werden mit dem Satz «Eine Entschädigungspflicht der ISB....».</p>
<p>Art. 11b Abs. 4</p>	<p>Absatz streichen.</p>	<p>Die materielle Baustellenkoordination kann nicht über den NNP-Prozess erfolgen. Es ist nicht zielführend, wenn die iterative, gemeinsame Ausarbeitung der Einschränkungen und Ersatzkonzepte im Rahmen des NNP-Prozesses erfolgt (Komplexität NNP, LV- und Ausbausteuerung). Des Weiteren sind die Auswirkungen des neuen Artikels im Erläuternden Bericht zu wenig beschrieben (wer sind «berechtigte Serviceeinrichtungen»?; Haben die konsultierten Parteien ein Veto-Recht?, etc.).</p> <p>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 ist bei Einschränkungen durch Baustellen die Betreiber von</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>Serviceeinrichtungen separat zu begrüssen und nicht im Rahmen des NNP.</p> <p>Zudem ist unklar wie dieser Artikel im Kontext zur vorgeschlagenen Änderung des Art. 11b, Abs. 7 zu verstehen ist. Es gibt eine Konsultation nach Abs. 4 bei Kapazitätseinschränkungen &gt;7Tage und &gt;30% Einschränkung und eine gemäss Abs. 7, wenn die Einschränkung weniger als ein Fahrplanjahr dauert. Braucht es zwei Konsultationen? Oder ergänzt Abs. 7 insofern, dass es auch für Einschränkungen &lt; 7Tage oder &lt; 30% eine Konsultation braucht?</p>
Art. 11b Abs. 5	Präzisierung im erläuternden Bericht	Unklar ist, was bei Uneinigkeit passiert: Gibt es eine Eskalationsstelle für allfällige Streitigkeiten?
Art. 11b, Abs. 6	Dieser Absatz muss mit dem BAV vertieft diskutiert werden.	<p>Die SBB begrüsst grundsätzlich die Stossrichtung dieses Absatzes. Wie dieser in der Praxis umgesetzt werden soll, bleibt aber unklar. Mehrere Punkte müssten entsprechend mit dem BAV vertieft besprochen werden, u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Frist für die Publikation der angepassten Fahrpläne sollte so definiert werden, dass diese die Planung von Ersatzkonzepten, Produktion und Kundeninformation erlaubt (vgl. auch Kommentar zu Art. 11b Abs. 3) ohne diesen Artikel obsolet zu machen.</li> <li>- Unabhängig davon schlagen wir zudem vor, die einzuhaltenden Fristen für die Publikation im letzten Satz des Absatzes explizit zu erwähnen.</li> <li>- Aus Sicht der EVU dürfen Massnahmen nur angeordnet werden, wenn die Auswirkungen inkl.</li> </ul>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>Kumulationsbetrachtung unverändert bleiben. Zusätzliche Auswirkungen müssten vorgängig mit den EVU abgesprochen werden. Für die ISB besteht das Bedürfnis, die Infrastrukturbereitstellung auch im Kontext dieses Absatzes sicherzustellen.</p> <p>Es ist nicht klar, in welchem Zusammenhang dieser Absatz mit der Frage der Entschädigungen nach Art. 11b Abs. 12 VE-NZV steht. Ist es zum Beispiel korrekt, dass die Folge des Absatzes ist, dass die Entschädigungspflicht wie bei anderen fristgerecht bekanntgegebenen planbaren Bauarbeiten gilt? (24Mte/12Mte bei &gt;7Tage und &gt;30% Beschränkung und 3Mte bei &lt;7Tage und &lt;30%Beschränkung) (= rechtzeitig, wenn Frist für die Publikation der angepassten Fahrpläne eingehalten ist und damit keine verspätete Bekanntgabe und folglich keine Pauschale gemäss Abs. 12)?</p> <p>Im Weiteren muss im Bericht klarer dargelegt werden, auf welche Fälle sich der Absatz genau bezieht.</p>
Art. 11b Abs. 7	Präzisierungen	<p>Muss diese Konsultation immer stattfinden, sowohl bei Einschränkungen &gt;7Tage und &gt;30% als auch &lt;7Tage oder &lt;30%? (Andere Konsultation als diejenige gemäss NZV11b Abs. 4?)</p> <p>Unklar, warum im erläuternden Bericht festgehalten ist, dass Abs. 6 bis 8 nur für unterjährige Kapazitätsbeschränkungen gilt. Warum braucht es keine Konsultation, wenn die Kapazitätsbeschränkung mindestens ein Fahrplanjahr dauert? Und kommt Abs. 9 auch bei überjährigen Kapazitätsbeschränkungen zur Anwendung?</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
Art. 11b Ab. 8	Präzisierung	Eine Definition des Begriffs «Ersatzverkehr» wäre sinnvoll (allenfalls im erläuternden Bericht). Es gibt dazu bereits eine Aussage in einem Mail vom BAV vom 27.01.2022.
Art. 11b Abs. 9	Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs, <u>von Stornierung von Zügen</u> und der mit <del>der</del> <u>einer Umleitung verbundenen Fahrleistungen</u> . Zeitliche Verschiebungen auf der ursprünglichen Strecke sind Umleitungen gleichgestellt, sofern die Verschiebung mindestens 15 Minuten im Expressverkehr und 30 Minuten in den übrigen Verkehren beträgt. Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.	Die Pauschalen sind in Art. 10c NZV-BAV geregelt. Für Kongruenz schlagen wir vor den Grundsatz der Entschädigung der Mehrkosten des Ersatzverkehrs in der NZV zu verankern.
Art. 11b Abs. 9	Präzisierung	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 Abs. 9 (Entschädigung übriger Verkehr) auch bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen zur Anwendung?
Art.11b Abs.10	Ablehnung in der jetzigen Form. Muss mit dem BAV vertieft diskutiert werden.	Wir erachten einen solchen Absatz als nötig. Der Vorschlag des BAV lässt derart viele rechtliche und umsetzungstechnische Fragen offen, dass wir den Artikel <u>in seiner jetzigen Form ablehnen</u> . Auch im erläuternden Bericht sind die dahinterstehenden Gedanken des BAV nicht ersichtlich und es bleiben untenstehende Fragen offen. Es ist deshalb schwierig, hier einen Alternativvorschlag zu unterbreiten. Wir bieten gerne an, gemeinsam mit dem BAV und weiteren Branchenvertretenden eine klarere Formulierung des Artikels zu erarbeiten.  Konkret lässt der Absatz folgende Fragen offen:

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus unserer Sicht muss die Entschädigungsberechtigung weiterhin <u>ausschliesslich bei den EVU bleiben</u>. Mit lit c. besteht das Risiko, dass auch Besitzer von Anschlussgleisen, die nicht EVU sind, entschädigungsberechtigt werden. Es könnte dann z. B sein, dass ISB an Nespresso (=Besitzer Anschlussgleis) Entschädigungen zahlen muss, wenn Nespresso auf LKW statt auf Schiene transportieren muss aufgrund von Kapazitätsbeschränkungen. Dadurch würde das System enorm komplex und die Kosten könnten explodieren. Das System muss für Behörden, ISB und EVU einfach anwendbar bleiben.</li> <li>• In der Aktennotiz vom 26.01.2024 verknüpft das BAV den vorliegenden Absatz mit dem NNP. Durch diese Kombination wird <b><u>der NNP zum Spielball von Entschädigungsentscheidungen. Dies lehnen wir klar ab, weil dies nie Sinn und Zweck des NNP war und auch nicht sein soll.</u></b></li> <li>• Für bestimmte Strecken (z.B. GBT, LBT, NBS) sind in der Betriebsbewilligung der ISB Vorgaben des BAV enthalten, wie der Unterhalt der Infrastruktur und die Umleitung des Verkehrs geschehen muss (z. B. Nicht-/Umleitung GV Bahn 2000 Strecke). Für diese Einschränkungen, welche jedes Jahr in gleichem Muster stattfinden und welche der ISB vorgegeben werden vom BAV, soll die ISB nicht entschädigungspflichtig sein. Mit dem vorliegenden Absatz besteht jedoch das Risiko, dass die ISB auch für diese Einschränkungen entschädigungspflichtig wird.</li> <li>• Auch das Verhältnis, die Abhängigkeit und Abgrenzung zu anderen Absätzen ist unklar, insb. zu Abs. 8, 9 und 10 ist unklar. Ohne Erläuterungen ist nicht ersichtlich, dass Abs.</li> </ul>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>6 bis 8 nicht anwendbar sind bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Warum wird in Abs. 7 von Kosten des Ersatzverkehrs gesprochen und in Abs. 10 von <b>Mehrkosten</b> des Ersatzverkehrs. (Der Begriff der Mehrkosten des Ersatzverkehrs wird in Abs. 9 bezüglich «übriger Verkehr» verwendet, wo dann auf Pauschalen verwiesen wird.) Will man mit Mehrkosten auf den Vergleich von Kosten zwischen normalem Betrieb und Kapazitätseinschränkung hinweisen?</li> <li>• Ist der Ersatzverkehr gleich definiert, wie in Abs. 8? Oder müsste man hier von Mehrkosten der Umleitung sprechen?</li> <li>• Sind gemäss Abs. 10 auch eigene Kosten der EVU zu entschädigen? Werden Mehr-Minderkosten für Trassen auch berücksichtigt beim Vergleich im Einzelfall?</li> <li>• Entschädigt die ISB im übrigen Verkehr bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen gemäss Abs. 9 <b>und</b> gemäss Abs. 10? Falls das der Fall ist, stellt sich die Frage, wie man die Zuordnung der bestellten Trassen macht, weil eine Bestellung im Jahresfahrplan gar nicht möglich ist. Falls das nicht der Fall ist, hätte man wieder eine Lücke.</li> <li>• Ein Vergleich der Mehrkosten über das ganze Netz wäre nicht zweckmässig und eher auf die betroffenen Linien bzw. Bereiche zu beschränken.</li> <li>• Es sollte klarer sein, dass das bestellte Angebot des Personenverkehrs beides den RPV und den FV betrifft.</li> <li>• Die Bestimmungen zum Güterverkehr müssen präzisiert werden.</li> </ul>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
Art.12 Abs. 1	<p>Die Trassenvergabestelle teilt die Trassen <u>in der ordentlichen Trassenzuteilung</u> aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu.</p> <p>Alle Anträge, welche nach Ablauf der Antragsfrist für die ordentlichen Trassenzuteilung eingehen, werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens bei der Trassenvergabestelle im Rahmen der verbleibenden Kapazität zugeteilt.</p>	<p>Die Präzisierung dieses Absatzes bildet die heutige Praxis ab. Im Kontext der TCR ist es für das Bahnsystem wichtig weiterhin pragmatische Abbildung in den Systemen und bei Bedarf Lösungsfindungen gemeinsam zu ermöglichen.</p> <p>Das heisst, dass nach wie vor die Möglichkeit bestehen muss TCR des NNP nach der ordentlichen Trassenzuteilung zu berücksichtigen. So bleibt 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.</p> <p>Zudem können prozessualen Herausforderungen, welche weder die ISB noch die TVS vor Umsetzung TTR und dessen Supportsysteme erfüllen können, so handlebar.</p> <p>Sollte die Präzisierung «in der ordentlichen Trassenzuteilung» obiges nicht mehr ermöglichen, lehnt die SBB diese ab.</p>
Art. 12 Abs. 3	<p>Will sie freigebliebene Trassen einer anderen Verkehrsart für ein <u>regelmässiges und konzessionspflichtiges Angebot des Personenverkehrs in der ordentlichen Trassenzuteilung</u> zuteilen, so bedarf sie der Genehmigung des BAV</p>	<p>Regelmässig wurde durch konzessionspflichtig ersetzt. Das führt dazu, dass sämtliche Einzeltrassen, welche der Personenverkehr auf Cargo-Kapazität fahren, vom BAV genehmigt werden müssen. Das sind aktuell rund 40'000 Trassen. Wir würden deshalb regelmässiges in den Text wieder aufnehmen. Der Trassenzuteilungstermin zur Nutzung Trassen einer anderen Verkehrsart muss gleichzeitig erfolgen wie Trassen Jahresfahrplan (relevant für die Planung von HVZ-Leistungen).</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>Unter regelmässig versteht man alles, was im BV1 «Jahresfahrplan» abgebildet wird. Dies ist entsprechend im erläuternden Bericht zu präzisieren.</p> <p>Wenn es sich um unregelmässigen Verkehr handeln würde, ist nicht mehr das BV1 betroffen, sondern der unterjährige Bestellprozess («First in first served»).</p>
Art. 14 Abs. 2	<p>Führt die Störung voraussichtlich zu einer <del>mehrtägigen</del> Kapazitätsbeschränkung <u>von mindestens 3 Tagen</u> erarbeitet die Trassenvergabestelle zusammen mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrskonzept für den Personen- und Güterverkehr zur bestmöglichen Berücksichtigung der Transportbedürfnisse der Verkehrsarten, und mit Berücksichtigung der eventuellen nötigen temporären Verlagerung auf die Strasse. <u>Sie</u> legt nach Rücksprache mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Notfahrplan die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr fest, und stellt die bestmögliche Auslastung der vorhandenen Kapazität auf dem Schienennetz sicher. Sie teilt die Trassen jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen am Güterverkehr nach Massgabe seines Verkehrsanteils auf der von der Kapazitätsbeschränkung betroffenen Strecke und der Ausweichstrecke zu. Sie kann dem Personen- und dem Güterverkehr bereits zugeteilte Trassen entziehen, wenn dies der bestmöglichen Auslastung der Kapazität dient.</p>	<p>Wir begrüssen die Präzisierungen bezüglich Betriebsstörungen und nicht planbaren Bauarbeiten. Für die SBB ist es besonders wichtig, dass das Verkehrskonzept in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen ISB und den EVU erarbeitet wird. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten berücksichtigen werden müssen. Dabei soll die TVS transparente und der Situation angemessenen Kriterien bei den Trassenzuteilung anwenden.</p> <p>Für den Personenverkehr wäre grundsätzlich eine Zuteilung der Kapazitäten anteilmässig im Verhältnis der zugeteilten Kapazitäten auf die Verkehrsarten wünschenswert.</p> <p>Für den Güterverkehr muss genug Kapazität vorhanden sein, um die Nachfrage auf die betroffenen Strecken decken zu können. Güterzüge fahren häufig nur in einzelnen Stunden, ein Minimum müsste bei einer anteilmässigen Verteilung trotzdem erhalten bleiben.</p> <p>In den Erläuterungen wird präzisiert, dass «mehrtägig» gleichbedeutend sei mit mindestens 3 Tage». Wir schlagen vor, diese Präzisierung gleich auch in den Text der NZV aufnehmen, um spätere Unklarheiten zu vermeiden.</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
Art. 14a	<p>Das BAV kann im Hinblick auf die europäische Harmonisierung zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung, der Fahrplanerstellung und der Trassenzuteilung zeitlich befristete Pilotversuche bewilligen, <del>die von den Bestimmungen des 3a- und 4. Abschnitts abweichen.</del> <u>Abweichungen von den Bestimmungen des Abschnitts 3a und 4 der NZV sind möglich, sofern die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen einwilligen.</u> Das BAV hört vorgängig...</p>	<p>Die Durchführung von Pilotversuchen für TTR ist grundsätzlich zu begrüssen. Falls von den bisherigen Bestimmungen und Abmachungen (z.B. geplantes Angebot) abgewichen werden soll, muss die Einwilligung der betroffenen EVU eingeholt werden.</p>
Art. 15a	Hinweis	<p>Dies bedingt die Aufnahme von Bestimmungen über die Einforderung einer Finanzgarantie beim Antragsteller (EVU oder Dritter) in die Netzzugangsbedingungen. Dabei kann und soll die Bestimmung an bestehende Regelungen aus dem Ausland angelehnt sein (vgl. zum Beispiel DB 7.3.1.4.10 NBN resp. ÖBB 3.2.6 SNNB).</p>
Art. 22 Abs. 3	<p>Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für die übrigen Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden können, diskriminierungsfrei so fest, dass die vollen Kosten gedeckt sind und publiziert sie:</p> <p>a .... b ... <del>c Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;</del></p>	<p><b>Streichen:</b> Art. 22, Abs. 3, lit. c Diese Leistungen werden heute ausschliesslich von EVU erbracht, was in der aktuellen NZV mit Art. 22 Abs. 3 auch so legitimiert wird. Mit der vom BAV vorgeschlagenen Formulierung würde die Leistung als reine ZL zu einer hoheitlichen Aufgabe der ISB. Eine Erbringung durch EVU wäre formell nicht mehr zulässig. Dies würde keinen Sinn machen, denn heute wird diese ZL seitens ISB bewusst nicht angeboten, um nicht wettbewerbsverzehrend im EVU-Markt zu agieren.</p> <p><b>Streichen:</b> Art. 22 Abs. 3 Bst. d NZV Dieser Vorschlag verstösst gegen übergeordnetes Recht und wäre somit unanwendbar. Gemäss Art. 62 Abs. 2 EBG</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
	<del>d Benutzung von Umschlagsanlagen für den Gütertransport sowie von Kränen und anderen Umschlagsgeräten;</del>	<p>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.</p> <p>Auch gemäss Art. 10 Abs. 1 Bst. e NZV und Art. 18 Abs. 1 NZV sind die Zusatzleistungen zum Netzzugang zu zählen. Der Trassenpreis regelt 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 kann 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, ist dies gesondert zu regeln.</p>

**2. NZV-BAV**

<b>Artikel bzw. Thema</b>	<b>Antrag oder Text des Artikels</b>	<b>Begründung bzw. Anmerkung</b>
Art. 8 (wird aufgehoben)	Präzisierung	Wir sind mit der Streichung grundsätzlich einverstanden. Es muss aber sichergestellt werden, dass die TVS die Kriterien wieder übernimmt. Auch in Zukunft muss die Konfliktebereinigung über die Verkehrsarten hinaus sichergestellt sein, damit die termingerechte Trassenzuteilung im Jahresfahrplan erfolgen kann.
Art. 9 (wird aufgehoben)	Präzisierung	Vgl. Anmerkung zu Art. 8 oben. Die Regelung der TVS muss klar kommuniziert werden.
Art. 10 Abs. 3	Präzisierung	<p>Es ist nicht klar, wie sich der Abs 3 von Abs 1 und 2 abgrenzt. Ist der Unterschied, dass es bewusst die Möglichkeit gibt von den beiden vorgehenden Grundsätzen (Abs. 1 und 2) abzuweichen (z. B. GBT)?</p> <p>Grundsätzlich ist eine Trasseneinschränkung zusammen mit den betroffenen EVU festzulegen. Die Trassenkapazitäten sind den verschiedenen Verkehrsarten pro rata nach den im Jahresfahrplan zugeteilten Trassen zuzuteilen.</p>
Art. 10c	Ergänzen: <u>Ebenso ist eine Umleitung in Bahnhofsgebieten entschädigungspflichtig, wenn dadurch die maximale Zuglänge oder das maximale Zuggewicht reduziert wird.</u>	Wir schlagen vor, der Artikel mit dem Wortlaut des Berichts zu ergänzen.

**3. FPV (soweit nicht anders erwähnt, bezieht sich die Artikelnummer auf den Vorentwurf der neuen FPV)**

Artikel	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkung
Art. 4 Abs. 2	Unternehmen im Sinne von Art. 1 Abs. 1 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV) erstellen der Fahrplanentwurf <u>unter Berücksichtigung des Netznutzungsplans.</u>	Wir verstehen 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 kann deshalb vom NNP abweichen (z.B. Minutenverschiebungen, andere Durchbindungen).
Art. 6	Präzisierung	Unser Verständnis ist, dass die Stellungnahmen der interessierten Kreise zu berücksichtigen sind. Dies bedeutet aber nicht, dass jede Rückmeldung umgesetzt werden muss.
Art. 7	Klärung	Es ist zu überlegen, ob das Datum der NZV wirklich genannt werden soll. Im Falle einer Änderung bei der NZV muss in diesem Fall auch die FPV angepasst werden.
Art. 8 Abs. 1 und 2 (geltendes Recht)	Auf Aufhebung verzichten.	Wenn dieser Artikel gestrichen wird, dann können zum Beispiel Absprachen zu geänderten Anschlüssen Bahn – Bus erst <i>nach</i> dem Fahrplanentwurf erfolgen (vgl. Wortlaut von Art. 6 VE-FPV). Dies führt zu unnötigen Eingaben in der Konsultationsphase und damit hohem Zusatzaufwand.
Art. 9 Abs. 1 und 2	<p><sup>1</sup> Die Fahrplandaten müssen für jedermann zugänglich sein. <u>Ausgenommen sind Fahrplandaten, die aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden.</u></p> <p><sup>2</sup> An jeder Haltestelle sind die Abfahrtszeiten sämtlicher Kurse aller Linien anzugeben, welche die Haltestelle <u>am jeweiligen Betriebstag</u> bedienen.</p>	<p><b>Änderungsantrag Abs. 1:</b> Es gibt bereits heute Ausnahmen von Fahrplandaten, die nicht veröffentlicht werden wie z.B. die Daten des Jail Train. Diese Ausnahmen müssen weiterhin möglich sein.</p> <p>Hinweis: «jedermann» ist nicht ganz genderneutral.</p> <p><b>Änderungsantrag Abs. 2:</b> 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 Kundenmehrwert verursacht. Eine elektronische Anzeige (wie z.B. mit dem SID) scheint hier die bessere Lösung zu sein. Allerdings muss dann eingeschränkt werden, dass die Abfahrtszeiten sämtlicher Kurse aller Linien <i>am jeweiligen Betriebstag</i> anzugeben sind. So verfügen die Kunden stets über die für ihre aktuelle Reise korrektstmöglichen Daten.</p>

Artikel	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkung
Art. 12 Abs. 2	Präzisierung	Mit der vorgeschlagenen Änderung in Abs. 2 ist der Inhalt von Abs. 2 eine Wiederholung von Abs. 1, aus unserer Sicht ohne Mehrwert.

Bundesamt für Verkehr BAV  
Abteilung Finanzierung  
Postfach  
3003 Bern

St. Gallen, 19. Februar 2024

## **Rückmeldung Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 29. November 2023 und nehmen gerne Stellung zur geplanten Revision der Netzzugangsverordnung und der Fahrplanverordnung. Diese Stellungnahme der Schweizerischen Südostbahn AG beinhaltet die Rückmeldung der Infrastrukturbetreiberin SOB sowie des Eisenbahnverkehrsunternehmens SOB und differenziert diese wo nötig.

### **1 Rückmeldungen zur Fahrplanverordnung (FPV):**

#### **1.1 Art. 11 Abs.1**

Da auch kleinere Baustellen voraussehbar sein können, empfehlen wir den Absatz wie folgt anzupassen: Der Fahrplan kann geändert werden, wenn Umstände eintreten, **deren Auswirkungen bei der Erstellung nicht abschliessend bekannt sind.**

#### **1.2 Art. 11 Abs.4**

Den Satz «Sie korrigieren rechtzeitig die an den Haltestellen bekanntgegebenen Fahrpläne» ersetzen durch «Sie informieren an den Haltestellen rechtzeitig über geplante Änderungen». In der Praxis werden insbesondere gedruckte Fahrpläne nicht korrigiert, sondern die Fahrgäste werden mit zusätzlichen Mitteln wie z.B. eine Infosteile über eine Anpassung informiert.

#### **1.3 2. Abschnitt Erstellung des Fahrplans**

Mit der Einführung des Projekt Timetable Redesign for Smart Capacity Management (TTR) und den neuen Bestellphasen annual path request und latepast request gibt es keine definitive Trassenbestellung für den Jahresfahrplan mehr. Dies gilt es in der Weiterentwicklung der Fahrplanverordnung zu berücksichtigen.

## **2 Rückmeldung zur Netzzugangsverordnung (NZV):**

### **2.1 Art.9a Abs1+2**

Je mehr Kapazitätseinschränkungen im NNP enthalten sind, desto schwieriger wird die fristgerechte Erstellung eines Jahresfahrplanes sowie der dazugehörenden Fahrzeugumlaufplanungen und Personalplanungen. Ebenso ist es für den Kunden schwierig herauszulesen, wann sein Zug verkehrt, wenn die Einschränkung bereits im Jahresfahrplan enthalten ist.

Die heutige Praxis mit der Absprache, welche Baustellen im Jahresfahrplan berücksichtigt werden, sollte beibehalten werden. Eine Ausdehnung auf Baustellen kleiner 7 Tage / 30% erschwert die Jahresplanung und die Deltabildung/Kommunikation gegenüber dem Kunden erheblich. Dazu kommt, dass der Artikel keine Angaben macht, in welcher Qualität die Einschränkung bekannt sein muss. Eine Referenzwoche ohne Einschränkungen konnte bis anhin immer erreicht werden und so eine Jahresplanung für die gesamte Produktion gemacht werden, auf welcher dann die Anpassungen durch Kapazitätseinschränkungen erfolgt sind. Dies ermöglicht eine durchgängige Deltabildung. Eine Referenzwoche sollte somit weiterhin zur Verfügung gestellt werden.

#### **Vorschlag:**

Den letzten Satz «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.» streichen.

### **2.2 Art. 11b Abs 6**

Die Nicht-Einhaltung der Fristen ist für die EVU ein enormer Aufwand und für die Kunden sehr unangenehm.

#### **Vorschlag:**

Der Absatz ist 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.

### **2.3 Art. 11b Abs 6**

Der Begriff «Transportkette» ist aus unserer Sicht 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 Ziffer 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 ist hier massgebend und diese werden nicht über eine Transportkette koordiniert.

### **2.4 Art. 11b Abs. 7+10**

Baustellen, die über ein Fahrplanjahr hinaus andauern oder in einem Fahrplanjahr beginnen und sich bis in das nächste Fahrplanjahr erstrecken, sind hier nicht Teil dieses Artikels. Beispiel: Eine Baustelle vom 08.2024 bis 10.2025 beinhaltet 14 Monate aber kein ganzes Fahrplanjahr.

#### **Vorschlag**

Die Definition sollte wie folgt geändert werden: Dauer bis 12 Monate und grösser 12 Monate.

## **2.5 Art. 11b Abs. 10 lit a**

Wenn die ISB die Mehrkosten gegenüber dem bestellten Angebot trägt, muss jemand die Kosten des bestellten Angebots an den Ersatzverkehr beitragen. Dieser Absatz sollte präzisiert werden, da nicht klar ist, wie die Mehrkosten entstehen und wer die Kosten des bestellten Angebots beisteuert.

## **2.6 Art. 12**

Mit der Einführung TTR und den neuen Bestellphasen annual path request und latepast request gibt es keine definitive Trassenbestellung für den Jahresfahrplan mehr. Alles nach April wird mit first come first served behandelt. Der Zeitpunkt "ordentliche Trassenzuteilung" muss somit mit den Bestellphasen TTR abgeglichen werden.

## **2.7 Art. 14 Abs. 1**

Die EVU werden zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet. Die Anforderungen des Sicherheitsmanagementsystem (SMS) gemäss EU 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).

## **2.8 Art. 14a**

Pilotversuche sind näher zu beschreiben. Es gilt zu verhindern, dass schlussendlich alles als Pilot ausgelegt werden kann. Einführung TTR ist aus unserer Sicht kein Pilot.

### **Vorschlag**

Politversuche sind zeitlich und/oder örtlich sehr eingegrenzt und dürfen nicht das Gesamtsystem betreffen. Z.B. eine Strecke von wenigen Kilometer.

## **2.9 Art. 20a Abs. 3**

Es sollte nicht von Stromverbrauch sondern von Energieverbrauch gesprochen werden. Die EVU's müssen eine Messausrüstung installieren welche die Energiedaten an die ISB liefert.

### **Vorschlag**

Stromverbrauch durch Energieverbrauch ersetzen.

## **3 Rückmeldung zur Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV):**

### **3.1 Art. 3 Abs. 3**

Siehe Rückmeldung zum Art. 11b Abs. 6 NZV (Ziffer 2.9)

### **3.2 Art.10a**

Siehe Rückmeldung zum Art. 11b Abs. 6 NZV (Ziffer 2.3)

### **3.3 Art. 10d**

Siehe Rückmeldung zum Art. 11b Abs. 6 NZV (Ziffer 2.2)

### 3.4 Anhang 1

In der Teilrevision der NZV-BAV vom 28. Juni 2023 wurde die Strecke Samstagern - Pfäffikon SZ der Liste mit hochbelasteten Strecken (2. Streckenkategorie B mit Nachfragefaktor 2) zugeordnet. In der jetzigen Vernehmlassung ist die Strecke 670.2 jedoch wieder nicht auf dieser Liste aufgeführt. Aus diesem Grund haben wir diesen Umstand nochmals überprüft und festgestellt, dass die Strecke 670.2 Samstagern - Pfäffikon SZ die Voraussetzung für eine hochbelastete Strecke erfüllt. Weiter haben wir festgestellt, dass auch die Strecke Wädenswil - Samstagern die Voraussetzung für eine hochbelastete Strecke erfüllt.

#### **Vorschlag**

Die Strecken 670.2 Samstagern - Pfäffikon und 672 Wädenswil - Samstagern erfüllen die in der NZV vorgegebenen Kriterien für hochbelastete Normalspurstrecken gem. NZV Art.19a Abs. 1 und sind darum in die Liste mit den hochbelasteten Strecken (2. Streckenkategorie B mit Nachfragefaktor 2) aufzunehmen.

Wir danken für die Berücksichtigung und Umsetzung unserer Rückmeldungen.

Bei Fragen stehen Ihnen Thomas Kern [thomas.kern@sob.ch](mailto:thomas.kern@sob.ch) (ISB SOB) und Yvonne Nef [yvonne.nef@sob.ch](mailto:yvonne.nef@sob.ch) (EVU SOB) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Schweizerische Südostbahn AG

Thomas Meier  
Leiter Bahnproduktion  
Geschäftsbereich Transport

Klaus Bischof  
Leiter Betrieb  
Geschäftsbereich Infrastruktur

Réf : DOGP - jech/brfr/mame  
Contact : Frédéric Bründler - brundler.f@t-l.ch  
Tél : +41 76 357 43 64  
V/Réf : Réf : finanzierung@bav.admin.ch

Renens, le 14 mars 2024

### Réponse à la consultation du 29 novembre 2023 sur l'évolution d'ordonnances

Monsieur,

Par la présente, nous vous faisons part de la prise de position des Transports publics de la région lausannoise SA, relative à la consultation concernant la révision de :

- l'ordonnance sur l'accès aux réseaux ferroviaires OARF & OARF-OFT ;
- l'ordonnance sur les horaires OH.

#### Prise de position :

- Nous avons pris acte de la disparition probable de l'art 9 al. 2 de l'OH, à savoir qu'il n'est plus explicitement possible de renoncer à publier les horaires des lignes pour le trafic local. De notre point de vue, dans le cas d'offres à forte fréquence (par ex. notre métro m2 avec une cadence à 2 minutes), une publication papier avec l'intégralité des courses ne fait pas de sens et un allègement devrait rester possible.
- Par ailleurs, dans le nouvel article 9 de l'OH al. 2, il est prévu une obligation d'indiquer les heures de départ des courses de chaque ligne. A nouveau, ceci est compréhensible dans l'horaire électronique, mais rendra un horaire papier totalement illisible pour une ligne du trafic urbain à forte fréquence, que ce soit pour le métro ou le bus.

Nous vous remercions d'avance d'intégrer la présente prise de position à votre processus de consultation, la présente étant envoyée avant le délai fixé au 16 mars 2024.

Nous nous tenons bien entendu à votre entière disposition pour toutes questions ou clarifications que vous souhaiteriez obtenir de notre part.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Christophe Jemelin  
Directeur Développement de l'offre et Grands projets  
Membre de la direction générale

Frédéric Bründler  
Chef de projet conception de l'offre



Département fédéral de l'environnement des  
transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Palais fédéral Nord  
CH-3003 Berne  
[finanzierung@2bav.admin.ch](mailto:finanzierung@2bav.admin.ch)

Grand-Lancy, le 12 mars 2024

Département Technique  
Thierry Wagenknecht  
Directeur

T : +41 22 308 32 14  
[wagenknecht.thierry@tpg.ch](mailto:wagenknecht.thierry@tpg.ch)

Notre référence : TW/chd/#722'906

Prise de position concernant la consultation relative à la révision des ordonnances sur l'accès au réseau  
ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance de votre courrier du 29 novembre 2023 concernant le lancement de la  
consultation cité sous concerne qui a retenu notre plus grande attention.

Nous vous confirmons, par la présente, que nous partageons votre position et que nous n'avons aucune  
remarque à faire valoir dans le cadre de cette consultation.

Nous restons bien entendu à votre entière disposition pour tout complément d'information que vous  
pourriez souhaiter.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.

Thierry Wagenknecht  
Directeur Technique

Eva-Maria Kerner  
Directrice Finances et Gestion

**Von:** [Staubli Irène \(VBZ\)](#)  
**An:** [BAV-FI Sekretariat](#)  
**Cc:** [Lüthi Marco \(VBZ\)](#); [De Cassan Enrico \(VBZ\)](#); [Vergés Simon \(VBZ\)](#)  
**Betreff:** AW: [Extern] Vernehmlassungsverfahren: Netzzugangsverordnungen (NZV) und Fahrplanverordnung (FPV) / Consultation; ordonnances OARF et OH / Consultazione: ordinanze concernenti OARF e OOra  
**Datum:** Dienstag, 12. März 2024 16:19:33

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung.

Die Verkehrsbetriebe Zürich haben dazu keine Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Irène Staubli

Verkehrsbetriebe  
Leiterin Rechtsdienst / Leiterin Schadenabwicklung  
Direktwahl +41 (0)44 411 47 54  
[MS-Teams](#)

---

**Von:** VBZ-DS-Support <VBZ-DS-Support@vbz.ch>  
**Gesendet:** Montag, 4. Dezember 2023 09:03  
**An:** Staubli Irène (VBZ) <Irene.Staubli@vbz.ch>  
**Cc:** Lüthi Marco (VBZ) <Marco.Luethi@vbz.ch>

---

**Von:** [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch) <[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)>  
**Gesendet:** Montag, 4. Dezember 2023 08:49  
**An:** [staatskanzlei@sk.zh.ch](mailto:staatskanzlei@sk.zh.ch); [info.regierungsrat@be.ch](mailto:info.regierungsrat@be.ch); [staatskanzlei@lu.ch](mailto:staatskanzlei@lu.ch); [ds.la@ur.ch](mailto:ds.la@ur.ch); [stk@sz.ch](mailto:stk@sz.ch); [staatskanzlei@ow.ch](mailto:staatskanzlei@ow.ch); [staatskanzlei@nw.ch](mailto:staatskanzlei@nw.ch); [staatskanzlei@gl.ch](mailto:staatskanzlei@gl.ch); [info@zg.ch](mailto:info@zg.ch); [chancellerie@fr.ch](mailto:chancellerie@fr.ch); [relations.exterieures@fr.ch](mailto:relations.exterieures@fr.ch); [kanzlei@sk.so.ch](mailto:kanzlei@sk.so.ch); [staatskanzlei@bs.ch](mailto:staatskanzlei@bs.ch); [LKA-RRBs@bl.ch](mailto:LKA-RRBs@bl.ch); [staatskanzlei@ktsh.ch](mailto:staatskanzlei@ktsh.ch); [Kantonskanzlei@ar.ch](mailto:Kantonskanzlei@ar.ch); [info@rk.ai.ch](mailto:info@rk.ai.ch); [info.sk@sg.ch](mailto:info.sk@sg.ch); [info@gr.ch](mailto:info@gr.ch); [staatskanzlei@ag.ch](mailto:staatskanzlei@ag.ch); [staatskanzlei@tg.ch](mailto:staatskanzlei@tg.ch); [can-scads@ti.ch](mailto:can-scads@ti.ch); [info.chancellerie@vd.ch](mailto:info.chancellerie@vd.ch); [Chancellerie@admin.vs.ch](mailto:Chancellerie@admin.vs.ch); [Secretariat.chancellerie@ne.ch](mailto:Secretariat.chancellerie@ne.ch); [service-adm.ce@etat.ge.ch](mailto:service-adm.ce@etat.ge.ch); [chancellerie@jura.ch](mailto:chancellerie@jura.ch); [mail@kdk.ch](mailto:mail@kdk.ch); [info@die-mitte.ch](mailto:info@die-mitte.ch); [info@edu-schweiz.ch](mailto:info@edu-schweiz.ch); [info@ensemble-a-gauche-ge.ch](mailto:info@ensemble-a-gauche-ge.ch); [vernehmlassungen@evppev.ch](mailto:vernehmlassungen@evppev.ch); [info@fdp.ch](mailto:info@fdp.ch); [gruene@gruene.ch](mailto:gruene@gruene.ch); [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch); [lorenzo.quadri@mattino.ch](mailto:lorenzo.quadri@mattino.ch); [pdaz@pda.ch](mailto:pdaz@pda.ch); [info@mcge.ch](mailto:info@mcge.ch); [gs@svp.ch](mailto:gs@svp.ch); [franziska.tlach@spschweiz.ch](mailto:franziska.tlach@spschweiz.ch); [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch); [verband@chgemeinden.ch](mailto:verband@chgemeinden.ch); [info@staedteverband.ch](mailto:info@staedteverband.ch); [info@economiesuisse.ch](mailto:info@economiesuisse.ch); [bern@economiesuisse.ch](mailto:bern@economiesuisse.ch); [info@sgv-usam.ch](mailto:info@sgv-usam.ch); [verband@arbeitgeber.ch](mailto:verband@arbeitgeber.ch); [info@sbv-usp.ch](mailto:info@sbv-usp.ch); [office@sba.ch](mailto:office@sba.ch); [info@sgb.ch](mailto:info@sgb.ch); [politik@kfmv.ch](mailto:politik@kfmv.ch); [info@travailsuisse.ch](mailto:info@travailsuisse.ch); [thierry.mueller@aev.gr.ch](mailto:thierry.mueller@aev.gr.ch); [christian.aebi@be.ch](mailto:christian.aebi@be.ch); [kjell.kolden@bd.so.ch](mailto:kjell.kolden@bd.so.ch); [Florian.Kaufmann@bl.ch](mailto:Florian.Kaufmann@bl.ch); [mobilitaet@bs.ch](mailto:mobilitaet@bs.ch); [benno.jurt@bs.ch](mailto:benno.jurt@bs.ch); [markus.meyer@sz.ch](mailto:markus.meyer@sz.ch); [eveline.spichtig@nw.ch](mailto:eveline.spichtig@nw.ch); [info.arv@zg.ch](mailto:info.arv@zg.ch); [patrick.stoeckling@zg.ch](mailto:patrick.stoeckling@zg.ch); [stefan.burgener@admin.vs.ch](mailto:stefan.burgener@admin.vs.ch); [Oliver.Engler@AR.CH](mailto:Oliver.Engler@AR.CH); [lukas.gunzenreiner@ar.ch](mailto:lukas.gunzenreiner@ar.ch); [stefan.thalmann@tg.ch](mailto:stefan.thalmann@tg.ch); [simona.juri@ti.ch](mailto:simona.juri@ti.ch); [dt-sm@ti.ch](mailto:dt-sm@ti.ch); [david.favre@etat.ge.ch](mailto:david.favre@etat.ge.ch); [gerald.persiali@vd.ch](mailto:gerald.persiali@vd.ch); [pierre-yves.gruaz@vd.ch](mailto:pierre-yves.gruaz@vd.ch); [hans-ruedi.rihs@ag.ch](mailto:hans-ruedi.rihs@ag.ch); [markus.josi@gl.ch](mailto:markus.josi@gl.ch); [rene.meyer@ktsh.ch](mailto:rene.meyer@ktsh.ch); [olivier.baud@ne.ch](mailto:olivier.baud@ne.ch); [service.transports@ne.ch](mailto:service.transports@ne.ch); [david.aseo@jura.ch](mailto:david.aseo@jura.ch); [gregoire.cantin@fr.ch](mailto:gregoire.cantin@fr.ch); [josef.durrer@ow.ch](mailto:josef.durrer@ow.ch); [patrick.ruggli@sg.ch](mailto:patrick.ruggli@sg.ch); [ralph.sutter@vd.ai.ch](mailto:ralph.sutter@vd.ai.ch); [thomas.aschwanden@ur.ch](mailto:thomas.aschwanden@ur.ch); [direktionssekretariat@zvz.zh.ch](mailto:direktionssekretariat@zvz.zh.ch); [pascal.sueess@vvl.ch](mailto:pascal.sueess@vvl.ch); [info@appenzellerbahnen.ch](mailto:info@appenzellerbahnen.ch); [info@asmobil.ch](mailto:info@asmobil.ch); [direktion@aargauverkehr.ch](mailto:direktion@aargauverkehr.ch); [direktion@bls.ch](mailto:direktion@bls.ch);

[info@blt.ch](mailto:info@blt.ch); [info@jungfrau.ch](mailto:info@jungfrau.ch); [direktionsassistentz@bvb.ch](mailto:direktionsassistentz@bvb.ch); [information@les-cj.ch](mailto:information@les-cj.ch); [info@etb-infra.ch](mailto:info@etb-infra.ch); [fart@centovalli.ch](mailto:fart@centovalli.ch); Verkauf Station Forch <[forch@forchbahn.ch](mailto:forch@forchbahn.ch)>; [info@flpsa.ch](mailto:info@flpsa.ch); [info@portof.ch](mailto:info@portof.ch); [admin.leb@t-l.ch](mailto:admin.leb@t-l.ch); [info@limmattalbahn.ch](mailto:info@limmattalbahn.ch); [info@mbc.ch](mailto:info@mbc.ch); [info@mgbahn.ch](mailto:info@mgbahn.ch); [bav@mgbahn.ch](mailto:bav@mgbahn.ch); [info@goldenpass.ch](mailto:info@goldenpass.ch); [nstcm@tprnov.ch](mailto:nstcm@tprnov.ch); [info@oebb.ch](mailto:info@oebb.ch); [info@regionalps.ch](mailto:info@regionalps.ch); [info@rbs.ch](mailto:info@rbs.ch); [info@rhb.ch](mailto:info@rhb.ch); [info@sbb-deutschland.de](mailto:info@sbb-deutschland.de); [info@stb-bus.ag](mailto:info@stb-bus.ag); [stellungnahmen@sbb.ch](mailto:stellungnahmen@sbb.ch); [info@sob.ch](mailto:info@sob.ch); [info@sursee-triengen-bahn.ch](mailto:info@sursee-triengen-bahn.ch); [kommunikation@bernmobil.ch](mailto:kommunikation@bernmobil.ch); [info@szu.ch](mailto:info@szu.ch); [hallo@thturbo.ch](mailto:hallo@thturbo.ch); [secrdir@t-l.ch](mailto:secrdir@t-l.ch); [info@tmrsa.ch](mailto:info@tmrsa.ch); [info@tpc.ch](mailto:info@tpc.ch); [tpf@tpf.ch](mailto:tpf@tpf.ch); [veillejuridique@tpg.ch](mailto:veillejuridique@tpg.ch); [info@travys.ch](mailto:info@travys.ch); [info@transn.ch](mailto:info@transn.ch); [info@vbg.ch](mailto:info@vbg.ch); VBZ-DS-Support <[VBZ-DS-Support@vbz.ch](mailto:VBZ-DS-Support@vbz.ch)>; [info@vzo.ch](mailto:info@vzo.ch); [info@jungfrau.ch](mailto:info@jungfrau.ch); [info@zentralbahn.ch](mailto:info@zentralbahn.ch); [jerome.carrard@tpf.ch](mailto:jerome.carrard@tpf.ch); [valerie.chanez@frimobil.ch](mailto:valerie.chanez@frimobil.ch); [rb@unireso-lemanpass.com](mailto:rb@unireso-lemanpass.com); [info@ondeverte.ch](mailto:info@ondeverte.ch); [sacha.calegari@postauto.ch](mailto:sacha.calegari@postauto.ch); [antonio.massa@jura.ch](mailto:antonio.massa@jura.ch); [michel.jerome@mobilis-vaud.ch](mailto:michel.jerome@mobilis-vaud.ch); [info@arcobaleno.ch](mailto:info@arcobaleno.ch); [Alexandra.Liebermann@churbus.ch](mailto:Alexandra.Liebermann@churbus.ch); [daniel.hirt@mylibero.ch](mailto:daniel.hirt@mylibero.ch); [martin.osuna@a-welle.ch](mailto:martin.osuna@a-welle.ch); [sabrina.meister@rhb.ch](mailto:sabrina.meister@rhb.ch); [werner.thurnheer@ostwind.ch](mailto:werner.thurnheer@ostwind.ch); [marco.schurtenberger@vvl.ch](mailto:marco.schurtenberger@vvl.ch); [andre.diethelm@aags.ch](mailto:andre.diethelm@aags.ch); [Patricia.Kottmann@zvb.ch](mailto:Patricia.Kottmann@zvb.ch); [adrian.brodbeck@tnw.ch](mailto:adrian.brodbeck@tnw.ch); [geschaeftsstelle@tnw.ch](mailto:geschaeftsstelle@tnw.ch); [eva.hostettler@sbb.ch](mailto:eva.hostettler@sbb.ch); [geschaeftsstelle.z-pass@sbb.ch](mailto:geschaeftsstelle.z-pass@sbb.ch); [Lukas.Tenger@zvz.zh.ch](mailto:Lukas.Tenger@zvz.zh.ch); [Ruedi.Burger@bus-ag.ch](mailto:Ruedi.Burger@bus-ag.ch); [info@allianceswisspass.ch](mailto:info@allianceswisspass.ch); [info@alpeninitiative.ch](mailto:info@alpeninitiative.ch); [info@bpuk.ch](mailto:info@bpuk.ch); [furrer@cargorail.ch](mailto:furrer@cargorail.ch); [vap@cargorail.ch](mailto:vap@cargorail.ch); [sekretariat@ecopop.ch](mailto:sekretariat@ecopop.ch); [info@prose.one](mailto:info@prose.one); [info.ge@equiterre.ch](mailto:info.ge@equiterre.ch); [info@swissrailvolution.ch](mailto:info@swissrailvolution.ch); [info@infra-suisse.ch](mailto:info@infra-suisse.ch); [giorgio.tuti@sev-online.ch](mailto:giorgio.tuti@sev-online.ch); [info@hkbb.ch](mailto:info@hkbb.ch); [info@hauptstadtregion.ch](mailto:info@hauptstadtregion.ch); [info@ihk.ch](mailto:info@ihk.ch); [info@litra.ch](mailto:info@litra.ch); [sekretariat.ostschweiz@igoev.ch](mailto:sekretariat.ostschweiz@igoev.ch); [geschaeftsstelle@igoev.ch](mailto:geschaeftsstelle@igoev.ch); [stephan.maurer@igoev.ch](mailto:stephan.maurer@igoev.ch); [info@igdetailhandel.ch](mailto:info@igdetailhandel.ch); [info@ihk.ch](mailto:info@ihk.ch); [info@koev.ch](mailto:info@koev.ch); [info@fdk-cdf.ch](mailto:info@fdk-cdf.ch); [nordwestschweiz@igoev.ch](mailto:nordwestschweiz@igoev.ch); [sandra.wittich@oeffentlichespersonal.ch](mailto:sandra.wittich@oeffentlichespersonal.ch); [info@oeffentlichkeitsgesetz.ch](mailto:info@oeffentlichkeitsgesetz.ch); [politik@post.ch](mailto:politik@post.ch); [regulatoryaffairs@post.ch](mailto:regulatoryaffairs@post.ch); [info@pro-bahn.ch](mailto:info@pro-bahn.ch); [info@ouestrail.ch](mailto:info@ouestrail.ch); [info@railplus.ch](mailto:info@railplus.ch); [info@ralpin.com](mailto:info@ralpin.com); [info@sarganserland-werdenberg.ch](mailto:info@sarganserland-werdenberg.ch); [info@rheintal.com](mailto:info@rheintal.com); [info@bernmittelland.ch](mailto:info@bernmittelland.ch); [mail@vbsa.ch](mailto:mail@vbsa.ch); [Info@efk.admin.ch](mailto:Info@efk.admin.ch); [info@portof.ch](mailto:info@portof.ch); [info@svi.ch](mailto:info@svi.ch); [vpod@vpod-ssp.ch](mailto:vpod@vpod-ssp.ch); [info@svu-asep.ch](mailto:info@svu-asep.ch); [sev-lausanne@sev-online.ch](mailto:sev-lausanne@sev-online.ch); [info@swissgrid.ch](mailto:info@swissgrid.ch); [swissrail@swissrail.com](mailto:swissrail@swissrail.com); [info@transfair.ch](mailto:info@transfair.ch); [info@tvz.ch](mailto:info@tvz.ch); [furrer@cargorail.ch](mailto:furrer@cargorail.ch); [vap@cargorail.ch](mailto:vap@cargorail.ch); [wenger.duernten@bluewin.ch](mailto:wenger.duernten@bluewin.ch); [info@voev.ch](mailto:info@voev.ch); [info@weko.admin.ch](mailto:info@weko.admin.ch); [info@zrk.ch](mailto:info@zrk.ch)

**Betreff:** [Extern] Vernehmlassungsverfahren: Netzzugangsverordnungen (NZV) und Fahrplanverordnung (FPV) / Consultation; ordonnances OARF et OH / Consultazione: ordinanze concernenti OARF e OOra

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis **16. März 2024**.

Elektronische Zustelladresse für Stellungnahmen: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Die relevanten Unterlagen für die Vernehmlassung finden Sie direkt unter dem folgenden Link:

[Laufende Vernehmlassungen \(admin.ch\)](#)

Die Medienmitteilung vom 29. November 2023 finden Sie hier: [Anpassung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung geht in die Vernehmlassung \(admin.ch\)](#)

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

\*\*\*

Mesdames, Messieurs,

Le 29 novembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de consulter les cantons, les partis politiques, les associations faîtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie qui œuvrent au niveau national ainsi que les autres milieux intéressés au sujet des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

Le délai imparti pour la consultation court jusqu'au **16 mars 2024**.

Adresse électronique pour la transmission des prises de position : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Vous trouverez les documents relatifs à la consultation en cliquant sur le lien suivant :

[Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

Le communiqué de presse du 29 novembre 2023 se trouvent ici : [L'adaptation de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire est mise en consultation \(admin.ch\)](#)

Meilleures salutations

Office fédéral des transports

\*\*\*

Gentili signore e signori,

il 29 novembre 2023 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di sottoporre l'avamprogetto al parere dei Cantoni, i partiti, le organizzazioni mantello svizzere dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia nonché presso gli ambienti interessati.

La consultazione durerà fino al **16 marzo 2024**.

indirizzo elettronico per l'inoltro del parere: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Trovate qui tutta la relativa documentazione: [Procedure di consultazione in corso \(admin.ch\)](#)

trovate qui invece il comunicato stampa e maggiori informazioni sull'argomento: [Avvio della consultazione sull'adeguamento dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria \(admin.ch\)](#)

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Achtung: Diese E-Mail wurde von einer externen Adresse verschickt. Klicken Sie auf keine Links und öffnen Sie keine angehängten Dateien, wenn Sie den Absender bzw. die Absenderin nicht kennen. Sind Sie sich unsicher, kontaktieren Sie den Service Desk der Stadt Zürich.

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
DETEC

Pour adresse :

finanzierung@bav.admin.ch

La Chaux-de-Fonds, le 22 février 2024

**Révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires - Ouverture de la procédure de consultation**

Madame, Monsieur,

Par la présente, nous nous référons à votre courrier du 29 novembre dernier qui a retenu notre meilleure attention et pour lequel nous vous remercions.

Après échanges avec les six entreprises de transport membres de la Communauté tarifaire intégrale neuchâteloise ONDE VERTE, il a été décidé que ONDE VERTE elle-même ne se prononcerait pas dans le cadre de la présente procédure de consultation, laissant le soin aux six entreprises associées de le faire elles directement, le cas échéant.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Communauté tarifaire intégrale neuchâteloise  
ONDE VERTE



Muriel Widmer  
Présidente



Natacha Cattin  
Responsable opérationnelle

**Von:** [Info](#)  
**An:** [BAV-FI Sekretariat](#)  
**Cc:** [Krebs Timo](#)  
**Betreff:** AW: Vernehmlassungsverfahren: Netzzugangsverordnungen (NZV) und Fahrplanverordnung (FPV) / Consultation; ordonnances OARF et OH / Consultazione: ordinanze concernenti OARF e OOra  
**Datum:** Montag, 11. Dezember 2023 11:03:43

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für Ihre Einladung zum Vernehmlassungsverfahren «Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung».

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat entschieden, auf eine Stellungnahme zu verzichten.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

**Anina Sahli**

Sachbearbeiterin Sekretariat Stab

**Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM**

CH-3001 Bern

Telefon +41 31 370 40 70

[anina.sahli@bernmittelland.ch](mailto:anina.sahli@bernmittelland.ch)

[www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch)

---

**Von:** finanzierung@bav.admin.ch <finanzierung@bav.admin.ch>

**Gesendet:** Montag, 4. Dezember 2023 08:49

**An:** staatskanzlei@sk.zh.ch; info.regierungsrat@be.ch; staatskanzlei@lu.ch; ds.la@ur.ch; stk@sz.ch; staatskanzlei@ow.ch; staatskanzlei@nw.ch; staatskanzlei@gl.ch; info@zg.ch; chancellerie@fr.ch; relations.exterieures@fr.ch; kanzlei@sk.so.ch; staatskanzlei@bs.ch; LKA-RRBs@bl.ch; staatskanzlei@ktsh.ch; Kantonskanzlei@ar.ch; info@rk.ai.ch; info.sk@sg.ch; info@gr.ch; staatskanzlei@ag.ch; staatskanzlei@tg.ch; can-scads@ti.ch; info.chancellerie@vd.ch; Chancellerie@admin.vs.ch; Secretariat.chancellerie@ne.ch; service-adm.ce@etat.ge.ch; chancellerie@jura.ch; mail@kdk.ch; info@die-mitte.ch; info@edu-schweiz.ch; info@ensemble-a-gauche-ge.ch; vernehmlassungen@evppev.ch; info@fdp.ch; gruene@gruene.ch; schweiz@grunliberale.ch; lorenzo.quadri@mattino.ch; pdaz@pda.ch; info@mcge.ch; gs@svp.ch; franziska.tlach@spschweiz.ch; info@sab.ch; verband@chgemeinden.ch; info@staedteverband.ch; info@economiesuisse.ch; bern@economiesuisse.ch; info@sgv-usam.ch; verband@arbeitgeber.ch; info@sbv-usp.ch; office@sba.ch; info@sgb.ch; politik@kfmv.ch; info@travailsuisse.ch; thierry.mueller@aev.gr.ch; christian.aebi@be.ch; kjell.kolden@bd.so.ch; Florian.Kaufmann@bl.ch; mobilitaet@bs.ch; benno.jurt@bs.ch; markus.meyer@sz.ch; eveline.spichtig@nw.ch; info.arv@zg.ch; patrick.stoeckling@zg.ch; stefan.burgener@admin.vs.ch; Oliver.Engler@AR.CH; lukas.gunzenreiner@ar.ch; stefan.thalmann@tg.ch; simona.juri@ti.ch; dt-sm@ti.ch; david.favre@etat.ge.ch; gerald.persiali@vd.ch; pierre-yves.gruaz@vd.ch; hans-ruedi.rihs@ag.ch; markus.josi@gl.ch; rene.meyer@ktsh.ch; olivier.baud@ne.ch; service.transports@ne.ch; david.aseo@jura.ch; gregoire.cantin@fr.ch; josef.durrer@ow.ch; patrick.ruggli@sg.ch; ralph.sutter@vd.ai.ch;

thomas.aschwanden@ur.ch; direktionsssekretariat@zvv.zh.ch; pascal.sueess@vvl.ch;  
info@appenzellerbahnen.ch; info@asmobil.ch; direktion@aargauverkehr.ch; direktion@bls.ch;  
info@blt.ch; info@jungfrau.ch; direktionssassistentz@bvb.ch; information@les-cj.ch; info@etb-  
infra.ch; fart@centovalli.ch; forch@forchbahn.ch; info@flpsa.ch; info@portof.ch; admin.leb@t-  
l.ch; info@limmattalbahn.ch; info@mbc.ch; info@mgbahn.ch; bav@mgbahn.ch;  
info@goldenpass.ch; info@goldenpass.ch; nstcm@tprnov.ch; info@oebb.ch;  
info@regionalps.ch; info@rbs.ch; info@rhb.ch; info@sbb-deutschland.de; info@stb-bus.ag;  
stellungnahmen@sbb.ch; info@sob.ch; info@sursee-triengen-bahn.ch;  
kommunikation@bernmobil.ch; info@szu.ch; hallo@thturbo.ch; secrdir@t-l.ch; info@tmrsa.ch;  
info@tpc.ch; tpf@tpf.ch; tpf@tpf.ch; veillejuridique@tpg.ch; info@travys.ch; info@transn.ch;  
info@vbg.ch; vbz-ds-support@vbz.ch; info@vzo.ch; info@jungfrau.ch; info@zentralbahn.ch;  
jerome.carrard@tpf.ch; valerie.chanez@frimobil.ch; rb@unireso-lemanpass.com;  
info@ondeverte.ch; sacha.calegari@postauto.ch; antonio.massa@jura.ch;  
michel.jerome@mobilis-vaud.ch; info@arcobaleno.ch; Alexandra.Liebermann@churbus.ch;  
daniel.hirt@mylibero.ch; martin.osuna@a-welle.ch; sabrina.meister@rhb.ch;  
werner.thurnheer@ostwind.ch; marco.schurtenberger@vvl.ch; andre.diethelm@aags.ch;  
Patricia.Kottmann@zvb.ch; adrian.brodbeck@tnw.ch; geschaeftsstelle@tnw.ch;  
eva.hostettler@sbb.ch; geschaeftsstelle.z-pass@sbb.ch; Lukas.Tenger@zvv.zh.ch;  
Ruedi.Burger@bus-ag.ch; info@allianceswisspass.ch; info@alpeninitiative.ch; info@bpuk.ch;  
furrer@cargorail.ch; vap@cargorail.ch; sekretariat@ecopop.ch; info@prose.one;  
info.ge@equiterre.ch; info@swissrailvolution.ch; info@infra-suisse.ch; giorgio.tuti@sev-  
online.ch; info@hkbb.ch; info@hauptstadtregion.ch; info@ihk.ch; info@litra.ch;  
sekretariat.ostschweiz@igoev.ch; geschaeftsstelle@igoev.ch; stephan.maurer@igoev.ch;  
info@igdetailhandel.ch; info@ihk.ch; info@koev.ch; info@fdk-cdf.ch;  
nordwestschweiz@igoev.ch; sandra.wittich@oeffentlichespersonal.ch;  
info@oeffentlichkeitsgesetz.ch; politik@post.ch; regulatoryaffairs@post.ch; info@pro-bahn.ch;  
info@ouestrail.ch; info@railplus.ch; info@ralpin.com; info@sarganserland-werdenberg.ch;  
info@rheintal.com; Info <info@bernmittelland.ch>; mail@vbsa.ch; Info@efk.admin.ch;  
info@portof.ch; info@svi.ch; vpod@vpod-ssp.ch; info@svu-asep.ch; sev-lausanne@sev-  
online.ch; info@swissgrid.ch; swissrail@swissrail.com; info@transfair.ch; info@tvs.ch;  
furrer@cargorail.ch; vap@cargorail.ch; wenger.duernten@bluewin.ch; info@voev.ch;  
info@weko.admin.ch; info@zrk.ch

**Betreff:** Vernehmlassungsverfahren: Netzzugangsverordnungen (NZV) und Fahrplanverordnung (FPV) / Consultation; ordonnances OARF et OH / Consultazione: ordinanze concernenti OARF e OOra

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis **16. März 2024**.

Elektronische Zustelladresse für Stellungnahmen: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Die relevanten Unterlagen für die Vernehmlassung finden Sie direkt unter dem folgenden Link:

[Laufende Vernehmlassungen \(admin.ch\)](#)

Die Medienmitteilung vom 29. November 2023 finden Sie hier: [Anpassung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung geht in die Vernehmlassung \(admin.ch\)](#)

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

\*\*\*

Mesdames, Messieurs,

Le 29 novembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de consulter les cantons, les partis politiques, les associations faîtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie qui œuvrent au niveau national ainsi que les autres milieux intéressés au sujet des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

Le délai imparti pour la consultation court jusqu'au **16 mars 2024**.

Adresse électronique pour la transmission des prises de position : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Vous trouverez les documents relatifs à la consultation en cliquant sur le lien suivant :

[Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

Le communiqué de presse du 29 novembre 2023 se trouvent ici : [L'adaptation de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire est mise en consultation \(admin.ch\)](#)

Meilleures salutations

Office fédéral des transports

\*\*\*

Gentili signore e signori,

il 29 novembre 2023 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di sottoporre l'avamprogetto al parere dei Cantoni, i partiti, le organizzazioni mantello svizzere dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia nonché presso gli ambienti interessati.

La consultazione durerà fino al **16 marzo 2024**.

indirizzo elettronico per l'inoltro del parere: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Trovate qui tutta la relativa documentazione: [Procedure di consultazione in corso \(admin.ch\)](#)

trovate qui invece il comunicato stampa e maggiori informazioni sull'argomento: [Avvio della consultazione sull'adeguamento dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria \(admin.ch\)](#)

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Office fédéral des transports OFT

3003 Bern

Par email à : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 12.03.2024

## Révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

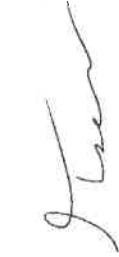
Madame, Monsieur,

L'objectif de cohérence poursuivi par la présente révision a été bien accueilli par le SAS. Ce dernier a notamment été consulté lors des phases préparatoires du projet, ce qui doit être salué. En ce sens, il a pu exposer ses préoccupations et contribuer activement à l'élaboration des textes dans le cadre de sa participation aux différents groupes de travail. Il soutient donc le projet et vous prie de trouver ci-après sa position, établie à l'occasion de la procédure de consultation.

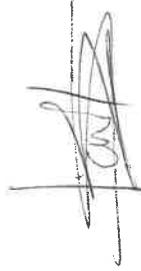
La révision apporte une plus grande clarté concernant le rôle et les compétences du SAS. En intégrant le principe d'attribution proportionnelle par types de transport conformément au PLUR lors de travaux, l'Office fédéral des transports confirme dans un article une logique déjà présente dans les outils que sont les STUR et PLUR. La formulation « en principe » permettant par ailleurs de conserver une approche pragmatique, équivalente à la situation que nous connaissons aujourd'hui.

Enfin, l'abrogation de l'article 8 OARF-OFT et les ajustements de l'article 12c OARF (dispositions relatives au traitement des conflits) concrétisent la mise en œuvre d'un changement de compétence. Le SAS apprécie cette approche et prend bonne note de la possibilité donnée de spécifier le traitement à appliquer en cas de conflits dans les documents relevant de sa compétence.

Le Service suisse d'attribution des sillons vous prie de croire à l'expression de ses meilleurs messages.



**Dr Thomas Isenmann**  
Directeur



**Floraine Stauffer**  
Analyse de la réglementation

**Bundesamt für Verkehr BAV**

3003 Bern

*per E-Mail an:*  
*finanzierung@bav.admin.ch*

Bern, 12.03.2024  
bettina.meury@voev.ch

**Stellungnahme des VöV zur  
Anpassung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Revision der NZV-BAV Stellung nehmen zu können.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) begrüsst die Vorlage grundsätzlich. Allerdings bleiben mehrere Fragen offen, die die Bahnbranche (EVU, ISB) mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen einer Arbeitsgruppe oder ähnlichem diskutieren möchte. Gleichzeitig ist der VöV der Ansicht, dass gewisse Änderungen in der Netzzugangsverordnung (NZV) die Ergebnisse der parallellaufenden Arbeiten zur Evaluation des Netznutzungsplans (NNP) nicht vorwegnehmen sollten.

Im Folgenden legen wir Ihnen unsere Positionen und Überlegungen dar:

**a) Umsetzungsfragen Entschädigungspflicht**

Es zeigt sich, dass es auf NZV-Stufe nicht möglich ist, die Formulierungen ausreichend pragmatisch zu halten und gleichzeitig alle Detailfragen zu konkretisieren.

Bspw. ist Art.11; Abs.10 aus unserer Sicht zu wenig konkret und hinterlässt viele Fragen.

Für den VöV ist es zentral, dass aufkommende Fragen - insbesondere zu Art.11b; Abs.6 und Abs.10 sowie zum Verhältnis der einzelnen Absätze von Art.11b zur Entschädigungspflicht nach Art.11b; Abs.12 VE-NZV - geklärt werden können.

Durch die Verknüpfung von von Art.11b; Abs.10 und dem NNP kann der NNP zum Spielball von Entschädigungsentscheidungen werden. Dies lehnen wir klar 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 ist unklar, insb. zu Abs. 8, 9 und 10. Ohne Erläuterungen ist nicht ersichtlich, dass Abs. 6 bis 8 nicht anwendbar sind bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen.

Wir regen ausserdem an, folgende Punkte zu Prüfen: *Erweiterungen* Art.11b; Abs.10:

«Dauert die Kapazitätsbeschränkung mindestens ein ganzes Fahrplanjahr, trägt die Infrastrukturbetreiberin:

- a. 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;
- b. die Kosten eines Ersatzverkehrs für Halte des Fernverkehrs, die nicht bedient werden können;
- 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.*»

Bei der letzten NZV-Revision gab es ein Gefäss, in dem eine Klärung der offenen Fragen und Interpretationen vorgenommen wurde. Wir regen an, dass das BAV wieder eine solche Arbeitsgruppe schafft, in der die offenen Fragen periodisch mit den ISB und den EVU geklärt werden. Die Erläuterungen im Bericht sind teilweise unzureichend, um die Bedeutung und den genauen Umfang einzelner Artikel beurteilen zu können.

## **b) Kapazitätsbeschränkungen**

Wir begrüssen die Präzisierungen bezüglich Betriebsstörungen und nicht planbaren Bauarbeiten (Art.14; Abs.2). Für den VöV ist es besonders wichtig, dass das Verkehrskonzept in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen ISB und den EVU erarbeitet wird. Wir unterstützen, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten berücksichtigt werden müssen. Dabei soll die TVS transparente und der Situation angemessenen Kriterien bei den Trassenzuteilungen anwenden.

Für den Güterverkehr muss genug Kapazität vorhanden sein, um die Nachfrage auf den betroffenen Strecken decken zu können.

Auch hier regen wir die Bildung einer Arbeitsgruppe (BAV, ISB, EVU) an, in welcher die offenen Fragen mit den ISB und den EVU geklärt werden.

## **c) Zusammenhang mit der laufenden Evaluation des NNK/NNP**

Im Jahr 2024 führt das BAV eine Evaluation NNK/NNP durch. Die revidierte NZV bildet sinnvollerweise Erkenntnisse dieser Evaluation direkt mit ab. Es ist für den VöV sehr wichtig, dass mit der hier vorliegenden NZV-Revision nicht in irgendeiner Art und Weise den Ergebnissen der laufenden Evaluation NNK/NNP vorgegriffen wird. Insbesondere die bestehenden und neu vorgeschlagenen Inhalte des Artikels 9a sind Gegenstand der laufenden NNK/NNP-Evaluation. Die vom BAV vorgeschlagene Formulierung würde den Erkenntnissen der Evaluation vorgegreifen, daher ist auf Bestehendes zu minimieren.

## **d) Ausweitung des Geltungsbereichs der NZV auf Dritte**

Der erläuternde Bericht schlägt vor, den Geltungsbereich der NZV auf Dritte auszuweiten, insbesondere auf Unternehmen, die Interesse an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs haben, aber keine EVU-Qualifikation besitzen (Art. 9a; Abs. 4 EBG). Die Branche ist der Meinung, dass dieses Thema bereits im Rahmen der laufenden Revision behandelt werden kann.

### e) Aufgaben der Trassenvergabestelle

Wir haben wohlwollend zur Kenntnis genommen, dass Änderungen an der NZV und insbesondere der NZV-BAV notwendig sind, um den Kompetenzen der TVS bei der Trassenzuteilung gemäss Art. 9f EBG gerecht zu werden. Es ist jedoch wichtig, dass die bewährten Prozesse beibehalten werden. Die Kriterien für die Konfliktbereinigung zwischen den Verkehrsarten müssen transparent erarbeitet und rechtzeitig veröffentlicht werden, damit die Trassenzuteilung im Jahresfahrplan termingerecht erfolgen kann.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für Fragen zu den Rückmeldungen steht Ihnen Bettina Meury ([bettina.meury@voev.ch](mailto:bettina.meury@voev.ch)) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. Stückelberger', with a long, sweeping flourish extending to the right.

Ueli Stückelberger  
Direktor VöV



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Wettbewerbskommission WEKO  
Commission de la concurrence COMCO  
Commissione della concorrenza COMCO  
Competition Commission COMCO

CH-3003 Bern, WEKO

**Nur per E-Mail (pdf- und word-Version)**  
Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

Nur per E-Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)  
Unser Zeichen: 041.1-00004/mud  
Bern, 11.03.2024

### **041.1-00004: Vernehmlassung Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung – Stellungnahme Wettbewerbskommission**

Sehr geehrte Damen und Herren  
Sehr geehrter Herr Wittwer

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung.

Gerne teilen wir Ihnen hiermit mit, dass aus wettbewerblicher Sicht keine Bemerkungen hierzu angezeigt sind.

Freundliche Grüsse

Wettbewerbskommission

Dr. Laura Melusine Baudenbacher  
Präsidentin

Prof. Dr. Patrik Ducrey  
Direktor

Wettbewerbskommission  
Hallwylstrasse 4, CH-3003 Bern  
Tel. +41 58 462 20 40  
[weko@weko.admin.ch](mailto:weko@weko.admin.ch)  
[www.weko.admin.ch](http://www.weko.admin.ch)

**Von:** [Schmidt Alexander SBB CFF FFS](#)  
**An:** [\\_BAV-FI Sekretariat](#)  
**Cc:** [Wittwer Roland BAV](#); [Muller Aline BAV](#); [Maurer Rahel SBB CFF FFS](#); [Ryser Daniel SBB CFF FFS](#)  
**Betreff:** Rückmeldung zur Fahrplanverordnung  
**Datum:** Dienstag, 23. Januar 2024 19:08:37  
**Anlagen:** [image001.png](#)  
[Rückmeldeformular Fahrplanverordnung351.docx](#)

---

Guten Tag,

Aline Muller hat mir Ihre Kontaktadresse weitergeleitet, damit wir aus Sicht der Systemaufgaben Kundeninformation unsere Rückmeldungen zur Fahrplanverordnung direkt bei Ihnen eingeben können. Uns war es ein Anliegen, die Rückmeldung getrennt von der SBB einzureichen und unsere Beurteilung bewusst aus einer Gesamtsicht öV Schweiz vorzunehmen.

Bei Fragen oder Unklarheiten in Bezug auf unsere Rückmeldungen können Sie gern jederzeit auf mich zukommen.

Freundliche Grüsse,  
Alex Schmidt.



Alexander Schmidt  
Leiter Kundeninformation

**SBB AG**

Digital Solution Kundeninformation  
Wylersstrasse 123/125, 3000 Bern 65  
Mobile: +41 79 150 22 37  
[alexander.schmidt@sbb.ch](mailto:alexander.schmidt@sbb.ch) / [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)