



3003 Bern, BAV

Kantonale Stellen für den öffentlichen Verkehr
Verband öffentlicher Verkehr
SBB
BLS
SOB
Cargo-EVU
Trasse Schweiz AG
Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

Referenz/Aktenzeichen: 151/2010-08-04/189

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: vkb

Sachbearbeiter: Beat von Känel

Bern, 09. November 2010

Anhörung: Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit diesem Schreiben möchten wir Sie über die geplante Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung informieren. Den Verordnungstext finden Sie in der Beilage.

1. Zusammenfassung

Auf Grund des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG)¹ hat der Bundesrat am 25. November 1998 die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)² erlassen. Die bisher gemachten Erfahrungen zeigen, dass die NZV in einigen wenigen Punkten angepasst werden muss. Es handelt sich dabei insbesondere um die folgenden Punkte:

- Verfahren bei Streckensperrungen,
- Vorgehen beim Vorliegen mehrerer Anträge für dieselbe Trasse,
- Berechtigung der Netzbewerberinnen, einen Antrag auf Änderung der Prioritätenordnung nach Artikel 9a EBG zu stellen,
- Präzisierungen in Bezug auf die Kapazitätsanalyse überlasteter Strecken,
- Präzisierungen zur Berechnung des Deckungsbeitrags im konzessionierten Personenverkehr,
- Regelung betreffend Berücksichtigung der Zugkontrollenrichtungen in der Netzzugangsvereinbarung.

¹ SR 742.101

² SR 742.122



2. Die Änderungen im einzelnen

2.1 Streckensperrungen (Artikel 11b)

Regelmässig kommt es vor, dass zwischen Netzbenutzerin und Infrastrukturbetreiberin vereinbarte Zugtrassen wegen Unterhaltsarbeiten am Gleis nicht benützt werden können. Der Netzbenutzerin können dadurch Mehrkosten entstehen, sei es, weil Züge umgeleitet werden oder für die Reisenden Ersatzbeförderungen mit Bussen bereitgestellt werden müssen. Mit dem neuen Artikel 11b wird die Infrastrukturbetreiberin verpflichtet, die Streckensperrungen zu einem Zeitpunkt bekannt zu geben, der es den Verkehrsunternehmen erlaubt, ihre Planung entsprechend anzupassen. Tun sie das nicht, müssen sie die Mehrkosten für Umleitungen und Ersatzbeförderungen übernehmen. Fälle höherer Gewalt werden von dieser Regelung nicht berührt. Umgekehrt kann bei baubedingten Streckensperrungen dem Fahrgast gegenüber nicht höhere Gewalt geltend gemacht werden.

2.2 Verfahren bei gleichrangigen Anträgen auf Trassen (Art. 12 Abs. 1)

Gemäss Artikel 12 Absatz 1 NZV berücksichtigt die Infrastrukturbetreiberin bei gleichrangigen Anträgen denjenigen, welcher einen höheren Deckungsbeitrag (d.h. einen höheren Ertrag aus dem Trassenpreis) ergibt. Seit der auf den 1. Januar 2010 wirksam gewordenen Änderung der NZV³ wird für den Güterverkehr kein Deckungsbeitrag mehr erhoben. Das führt dazu, dass der Güterverkehr bei gleichrangigen Anträgen in keinem Fall mehr die gewünschte Trasse zugeteilt erhalten kann. Aus diesem Grund wird ein Bietverfahren eingeführt. Die Trasse wird demjenigen Unternehmen zugeteilt, dessen Angebot zusammen mit dem trassenspezifischen Deckungsbeitrag den höchsten Betrag ergibt. Auf diese Weise kann auch ein Unternehmen des Güterverkehrs eine stark nachgefragte Trasse erhalten, wenn es bereit ist, mit einem höheren Gebot die Konkurrentin zu überbieten. Das BAV wird die Einzelheiten in einer Richtlinie regeln.

2.3 Schadenersatz bei Verzicht auf eine zugeteilte Trasse (Art. 12 Abs. 4)

Wenn die Antragstellerin aus Gründen, für welche die Infrastrukturbetreiberin nicht einzustehen hat, auf die Nutzung einer zugeteilten Trasse verzichtet, wird die Schadenersatzpflichtig. Es ist unklar, auf welcher Grundlage der entstandene Schaden zu berechnen ist. Dieser Mangel führt zu Diskussionen zwischen Infrastrukturbetreiberinnen und Netzbenutzerinnen. Mit der Neuformulierung des Absatzes 4 wird diesem Mangel abgeholfen. Als zu ersetzender Schaden gilt der administrative Aufwand, der entgangene Deckungsbeitrag und ein Teil des entgangenen Mindestpreises. Dabei wird vor allem an die Personalkosten für den Fahrdienst gedacht, welche sich von der Infrastrukturbetreiberin bei Abbestellungen nicht kurzfristig verringern lassen. Das BAV wird zudem beauftragt, die Einzelheiten in einer Richtlinie zu regeln.

2.4 Änderung der Prioritätenordnung (Art. 12 Abs. 5)

Das BAV kann dem Güterverkehr auf Antrag der Infrastrukturbetreiberin im Sinne von Artikel 9a Absatz 3 EBG (d.h. unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Anliegen) Vorrang gewähren, wenn er nur so auf der Schiene abgewickelt werden kann. Neu sollen auch Verkehrsunternehmen das Recht erhalten, einen entsprechenden Antrag zu stellen. Der letzte Satz des Abs. 5 wird aufgehoben.



Referenz/Aktenzeichen: 151/2010-08-04/189

2.5 Überlastete Strecken (Art. 12a)

Die neuen Absätze 5 und 6 stellen klar, welche Verfahrensschritte einer Kapazitätsanalyse zu folgen haben. Die Regelung nimmt die Bestimmungen der Richtlinie 2001/14/EG vom 26. Februar 2001 auf.

2.6 Rahmenvereinbarung (Art. 12b)

Die Änderung ist ausschliesslich redaktioneller Natur. Im Artikel 12b Absatz 1 geht es um die **künftig** zuzuteilenden Trassen, nicht um bereits zugeteilte Trassen.

2.7 Zugkontrollleinrichtungen (ZKE)

ZKE sind auf dem schweizerischen Normalspurnetz heute Stand der Technik. Auf Veranlassung der „Plattform Netzzugang“ hat das BAV mit der Unterzeichnung des Letter of common understanding seine Absicht erklärt, eine gesetzliche Grundlage für ZKE im Rahmen der Eisenbahngesetzgebung zu schaffen (DS vom 2.11.2009).

Die technischen Vorgaben werden in der Revision EBV 2012 in einem neuen Artikel im Kap. 2 ‚Feste Anlagen‘, Abschnitt 7 ‚Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen‘ aufgenommen.

Als organisatorische Vorgabe scheint es sinnvoll, in Art. 15, neuer Bst. k NZV festzulegen, dass die Zusammenarbeit zwischen Infrastruktur und Netzzugänger in Bezug auf die Überwachung der Züge durch ZKE in der Netzzugangsvereinbarung bilateral zu regeln sei.

Zur Kostenfrage sind aus folgenden Überlegungen keine neuen Regelungen vorgesehen:

Die Installation von ZKE wird als normaler Infrastrukturaufwand betrachtet, der über die ordentliche Finanzierung nach Art. 49 EBG zu decken ist.

Der Betrieb der ZKE, insbesondere die Bemannung des Interventionszentrums, kann bei der Trassenpreis-Festlegung als Personalanteil Fahrdienst nach Art. 19 Bst. c NZV geltend gemacht werden.

2.8 Deckungsbeitrag (Art. 20)

Gemäss Artikel 9b Absatz 3 EBG entspricht das Entgelt (Trassenpreis) beim regelmässigen Personenverkehr den vom BAV für die Streckenkategorie festgelegten Grenzkosten und dem von der Konzessionsbehörde festgelegten Anteil an den Erträgen aus dem Verkehr. Die NZV bestimmt bis heute nicht näher, welche Erträge aus dem Verkehr bei der Berechnung des Deckungsbeitrags heranzuziehen sind. Dies führt zu Unsicherheit bei den Infrastrukturbetreiberinnen. Aus diesem Grund wird in Absatz 5 definiert, welche Einnahmen massgebend sind. Absatz 6 bezieht sich auf das in Art. 12 neu eingeführte Bietverfahren.

2.9 Zusatzleistungen (Art. 22)

Als neue Zusatzleistung wird explizit die zusätzliche Information der Fahrgäste aufgeführt. Dabei geht es um Informationen, die über die Grundinformationen (Informationen über das Verkehren der Züge, Verspätungen, Anschlüsse) hinausgehen und von der Netzbewerberin eigens bestellt werden müssen.



Referenz/Aktenzeichen: 151/2010-08-04/189

3. Anhörung

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme im Rahmen dieser Anhörung bis zum

26. November 2010

an die folgende Adresse zu senden: Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung, 3003 Bern (Telefon 031 322 57 57, Fax 031 322 59 87, E-Mail finanzierung@bav.admin.ch).

Ohne Ihre Stellungnahme bis zu diesem Datum gehen wir davon aus, dass Sie mit dem Vorhaben einverstanden sind.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Verkehr

Dr. Peter Füglistaler
Direktor

Beilage: Entwurf der Verordnungsänderung

Intern per Zeiger an: FÜ, MEP, gim, bea, voj

Kopie z.K. an: sn/aa