

Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4) vom 14. Mai 2012 (Stand 1. Januar 2017)

Änderungen im Zusammenhang mit der Einführung von Netznutzungskonzepten (NNK) und Netznutzungsplänen (NNP)

Erläuterungen

1. Ausgangslage

Mit den Instrumenten NNK und NNP wird die erste Stufe der bisherigen Prioritätenordnung, wonach der vertaktete Personenverkehr im Netzzugang generell Vorrang hat (bisheriger Art. 9a Abs. 2 und 3 EBG), abgelöst.

Art. 9b Abs. 5 EBG ermächtigt das BAV, das Verfahren zur Trassenzuteilung und die Einzelheiten zu den Netznutzungsplänen zu regeln. Die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung beschränkt sich deshalb in Bezug auf die Trassenzuteilung auf der Basis von Netznutzungsplänen auf die wesentlichsten Grundsätze.

Abgestützt auf Art. 9b Abs. 5 EBG regelt die Änderung der NZV-BAV die Auswirkungen der Anpassung der Prioritätenordnung auf den Trassenvergabeprozess und hier insbesondere auf die Lösung von Bestellkonflikten im Trassenvergabeverfahren sowie die Kapazitätssicherung für die einzelnen Verkehrsarten bei befristeten Kapazitätseinschränkungen infolge von Bauarbeiten. Mit dieser Änderung der NZV-BAV wird die bestehende Richtlinie des BAV „Trassenzuteilung und Bietverfahren“ aufgehoben.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Ingress

Anpassung an aktuelle Grundlage.

Art. 5 „Rangieren in Rangierbahnhöfen“

Auflistung der Rangierbahnhöfe, in welchen die Zusatzleistung Rangieren im 24-Stunden-Betrieb angeboten wird. (Ersatz des Anhangs 3 der bisherigen NZV-BAV).

Art. 8 „Trassenzuteilung bei Bestellkonflikten“

Der Netznutzungsplan sichert Trassen für die Modellstunde des Fahrplans je Verkehrsart und Streckenabschnitt in Form einer Mindestanzahl und Qualität. Diese Vorgabe ist bei der Trassenvergabe zu berücksichtigen (Art. 9b Abs. 4 EBG). Art. 8 regelt das Vorgehen, wenn bei der Trassenbeantragung zwei oder mehrere Anträge zueinander in Konflikt stehen.

Abs. 1: Der bisherige Grundsatz, wonach bei Bestellkonflikten in einem ersten Schritt zusammen mit den betroffenen Trassenbestellern eine einvernehmliche, die Umsetzung aller Netznutzungswünsche ermöglichende Lösung gesucht wird, wird beibehalten. Die Infrastrukturbetreiberin bzw. die Trassenvergabestelle unterbreiten hierzu nach Möglichkeit alternative Trassenvorschläge. Diese Vorgehensweise steht im Einklang mit Art. 46 der EU-Richtlinie 2012/34.

Abs. 2 regelt das Vorgehen, wenn die Koordinierung gemäss Abs. 1 nicht zum Erfolg führt. Gemäss Art. 9b Abs. 1 und Abs. 4 ist die im Netznutzungsplan je Verkehrsart gesicherte Anzahl und Qualität von Trassen bei der Trassenvergabe zwingend einzuhalten. Abs. 2 legt deshalb fest, dass Trassenanträge, die von den Planungsgrundlagen abweichende Charakteristiken aufweisen, welche die Erfüllung der im

NNP gesicherten Mindestanzahl an und die gesicherte Qualität von Trassen je Verkehrsart verunmöglichen würden, im Falle von nicht einvernehmlichen Konflikten nachrangig behandelt werden. Beispiele für solche Anträge sind (nicht abschliessende Aufzählung):

- ein Trassenantrag für einen Zug mit gegenüber der NNP-Planung abweichenden Geschwindigkeit, z.B. ein Zug mit sehr langsamer Geschwindigkeit, welcher 2 NNP-Trassen beansprucht;
- ein Trassenantrag für einen Zug mit einer von der NNP-Planung abweichenden Fahrlage, welcher die Anschlussqualität einer nachfolgenden NNP-Trasse derselben oder einer anderen Verkehrsart einschränkt;
- ein beantragter, im NNP nicht vorgesehener Lokführer-Erholungshalt oder zusätzlich beantragte, im NNP nicht vorgesehene Halte von Personenzügen, welcher dadurch nachfolgende NNP-Trassen beeinträchtigen.

Abs. 3 regelt die Rangfolge der verbleibenden Konflikte innerhalb der Verkehrsart Personenverkehr. Er lehnt sich weitgehend an die bisherige Richtlinie des BAV „Trassenzuteilung und Bietverfahren“ an. Konflikte, an denen ausschliesslich Anträge für Personenverkehrszüge beteiligt sind, lassen als Zusecheidungskriterium die Höhe des entrichteten Deckungsbeitrags zu.

Abs.4 regelt alle anderen verbleibenden Konflikte. Zum allergrössten Teil sind dies Konflikte innerhalb der Verkehrsart Güterverkehr. Es ist aber auch denkbar, dass eingehende Trassenanträge des Personen- und des Güterverkehrs zueinander in Konflikt stehen, zumal die im Netznutzungsplan aufgeführten Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Knoten für die Trassenbestellung lediglich indikativ und im Güterverkehr zum Teil nicht aufgeführt sind. Wird für solche Konflikte keine einvernehmliche Lösung gefunden, so braucht es Regeln für den Entscheid, welcher Zug in seiner bestellten Fahrplanlage verkehren kann und welcher weichen muss. Abs. 4 regelt deshalb auch diese zusätzlich möglichen Fälle, weshalb er alle Konflikte beinhaltet, welche *nicht ausschliesslich Trassen des Personenverkehrs* betreffen.

Auch hier lehnt sich die Regelung weitgehend an die bisherige Richtlinie des BAV „Trassenzuteilung und Bietverfahren“ an. **Bst c** nimmt das in Art. 9b Abs. 1 Bst. b EBG aufgeführte Kriterium der abgestimmten Transportketten auf. Die einzelnen Zugfahrten von Systemverkehren mit abgestimmten Transportketten weisen vielfach nur eine geringe zeitliche Flexibilität auf, ohne die Aufrechterhaltung des gesamten Systemangebots zu gefährden. Aufgrund dieser grösseren Restriktionen in Bezug auf die Zumutbarkeit von Alternativen erhalten sie deshalb, im Einklang mit Art. 9b Abs. 1 Bst. b EBG eine spezielle Priorität. Hierbei wird im Güterverkehr insbesondere an den Binnen-Wagenladungsverkehr, an Postverkehre und an das Express-Netz gedacht. Die Infrastrukturbetreiberin legt die konkrete Ausgestaltung dieses Rangfolgekriteriums in ihren Netznutzungsbedingungen fest.

Art. 9 „Bietverfahren“

Die Ausführungen entsprechen weitgehend der bisherigen Regelung gemäss Richtlinie des BAV „Trassenzuteilung und Bietverfahren“. Folgende zwei Anpassungen wurden vorgenommen:

- Auf das bisherige *zweistufige* Bietverfahren wird im Interesse einer schnelleren Verfahrensabwicklung verzichtet. Angesichts der gleichzeitig geltenden Deckelung des Höchstgebots (second price sealed bid-Regelung) bietet die Möglichkeit der Nachbesserung des ersten Gebots wenig Zusatznutzen und wurde von an Bietverfahren beteiligten Stellen kritisch hinterfragt.
- Die bisherige Mindest-Frist von vier Arbeitstagen zur Einreichung eines Gebots wird grundsätzlich beibehalten. Sie kann jedoch im Einvernehmen mit allen am Bietverfahren beteiligten Parteien angepasst werden.

Art. 10 „Trassenvergabe bei befristeten Kapazitätseinschränkungen“

Bauarbeiten zur Instandhaltung und Erweiterung des Eisenbahnnetzes sind unerlässlich und dienen einem guten Netzzustand und dessen Weiterentwicklung. Oft erfordern sie befristete Kapazitätseinschränkungen, welche eine Zuteilung der im NNP gesicherten Kapazitäten je Verkehrsart verunmöglichen.

Kapazitätseinschränkungen mit grösseren Auswirkungen und/oder über eine längere Zeitdauer werden idealerweise bereits bei der Erstellung des NNP berücksichtigt. Sind die Auswirkungen der Baustelle bereits vor der Erstellung des Netznutzungsplans im Detail bekannt und ausgeplant, wird die für die Dauer der Kapazitätseinschränkung angepasste Verteilung der je Verkehrsart gesicherten Anzahl Trassen im Begleitdokument zu den Netzgraphiken des Netznutzungsplans explizit aufgeführt. Wo diese Angaben im Zeitpunkt der Erstellung des Netznutzungsplans für den nächstjährigen Jahresfahrplan noch nicht vorhanden sind oder wo im Falle kleinerer Baumassnahmen eine frühzeitige Planung und Berücksichtigung im NNP in keinem vernünftigen Aufwand-/Nutzenverhältnis stünde, regelt Art. 10 das Vorgehen.

Abs. 1 hält fest, dass die Lösung für befristete Kapazitätseinschränkungen - wie heute - wenn immer möglich im Einvernehmen mit den Beteiligten gefunden werden soll. Bereits die heutigen Prozesse messen dem Einbezug der EVU und der weiteren Betroffenen und der Kommunikation zwischen ISB und EVU einen hohen Stellenwert bei, wie dies in der Richtlinie des BAV „Streckensperrungen gemäss Art. 11b NZV“ festgehalten ist.

Wenn keine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann, legt **Abs. 2** fest, dass die Trassen so weit als möglich anhand des NNP auf die Verkehrsarten zuzuteilen sind. Dies bedeutet, dass während der Dauer der Kapazitätseinschränkung in erster Linie diejenigen Trassenanträge nicht zu berücksichtigen sind, welche in der Zeit ohne Kapazitätseinschränkung über das je Verkehrsart gesicherte Ausmass hinausgehen und die sogenannte Restkapazität beanspruchen. Die im Netznutzungsplan gesicherte Mindestanzahl Trassen je Verkehrsart ist nach Möglichkeit aufrechterhalten.

Führt die befristete Kapazitätseinschränkung dazu, dass die im NNP gesicherte Anzahl Trassen während der Phase der Kapazitätseinschränkung nicht mehr umsetzbar ist, legt **Abs. 3** fest, dass die Infrastrukturbetreiberin befristet für die Dauer der Einschränkung die vorgesehene Anzahl Trassen je Verkehrsart und deren Qualität sowohl für die betroffene Strecke wie auch für in Betracht gezogene Umleitungsstrecken anpassen kann.