

Ergänzungen zu den Entwürfen der Verordnungen zur Organisation der Bahninfrastruktur

Art. 10 Abs. 1 lit. a NZV

- ¹ Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Netzzugang zu ihrem Netz, indem sie
- sich bei [Trassenplanung](#), Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten
 - Dritte bei [Trassenplanung](#), Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleich behandelt,

Begründung:

Der Entwurf sieht lediglich die Einfügung eines zusätzlichen Absatzes 3 betreffend die Trassenvergabe vor. Weitere Anpassungen sind nicht vorgesehen. Wir empfehlen, die Trassenplanung ebenfalls explizit diskriminierungsfrei zu gestalten, da die Infrastrukturbetreiberinnen gestützt auf Art. 9b Abs. 3 Netznutzungspläne erstellen, in denen sie die Zuteilung der Trassen auf die Verkehrsarten im Tags- und Wochenverlauf vornehmen. Auch diese Trassenplanung hat diskriminierungsfrei zu erfolgen, weshalb die lit. a und lit. b entsprechend zu ergänzen sind.

Art. 11b NZV

^{1bis} Besteht die Einschränkung während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und führt sie zu einer Beeinträchtigung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens [oder besteht die Einschränkung während mehreren Wochen nur tageweise](#), so muss die Infrastrukturbetreiberin die Einschränkungen den Antragstellerinnen [und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten](#) unterbreiten. Die Einschränkung ist erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode zu veröffentlichen.

² Die Infrastrukturbetreiberin legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen [und der nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten](#) ...

⁵ Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die [Eisenbahnverkehrsunternehmen Anschliesser](#) für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs [und die Planung und Vorbereitung der Umleitungen](#) und [die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der Planung und](#) der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen.

Begründung:

Zu Abs. 1bis:

Die Auswirkungen sollten in zwei möglichen Ausbreitungsformen berücksichtigt werden: Länger als sieben Tagen Teilsperre oder mehrere Wochen Teilsperre an ausgewählten Werktagen ohne Wochenendsperrung (z.B. exklusive Nachtfahrplan ZVV an Wochenenden). Die Baustellen dauern diesfalls länger und die Hauptbelastung liegt beim Güterverkehr. Siehe dazu auch die Definition der Nachtsperre in Art. 10a NZV-BAV, die die Nachtsperren frühestens nach der HVZ abends bzw. vor der HVZ morgens ansetzt unter Verwendung des Begriffs „frühestens“. Verwendete man den Begriff „spätestens“ wäre klar, dass auch im Personenverkehr Einschränkungen in Kauf genommen werden müssen unter entsprechender Verkürzung der Bauzeit, von der alle Verkehrsunternehmen profitieren.

Die Anschliesser, die gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG zur Bestellung von Trassen befugt sind, sind gestützt auf Art 9f Abs. 3 EBG in diesen Prozess ebenfalls miteinzubeziehen.

Zu Abs. 5:

Entsprechend den Anregungen von SR Dittli im Rahmen seiner IP 19.3733 soll im Zusammenhang mit Baustellen eine Entschädigung für die Mehrkosten bei Umleitungen und bei Ersatzverkehren auf LKW (Planung, Fahrleistung usw.) geleistet werden. Diese muss entsprechend dem Verursacherprinzip an die Anschliesser bzw. Kundinnen und Kunden weitergegeben werden. Diese haben umfangreiche Planungs-, Umstellungs- und Fahrleistungskosten von LKW zu tragen, die ihnen ersetzt werden müssen. Aufgrund der Erfahrungen der Verlader und auch durch Erhebungen in Deutschland gefestigt, reichen EVUs Erleichterungen generell nicht an die Kunden weiter (RailBusiness, Nr. 30/2019, vom 22.07.2019, S. 2).

Die per 1.1.2019 eingeführte pauschalierte Entschädigung gemäss Art. 10c Abs. 1 NZV-BAV für Umleitungen und Abs. 2 für Unmöglichkeit einer Umleitung ist entsprechend anzupassen und zu erhöhen.

Art. 12b NZV

Der nicht abgeänderte Text zum Bietverfahren in Art. 12c Abs. 2 lit. a bis c NZV ist einseitig auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgelegt bzw. baut auf Art. 12c Abs. 1 NZV auf. Mit dem vorgeschlagenen Art. 12b Abs. 3 NVZ bedarf es einer Schutzklausel für den Güterverkehr, um nicht die Trassensicherung der NNP mit den Rahmenvereinbarungen zu übersteuern.

Art. 14 NZV

² Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Streckensperrung, so legt die Infrastrukturbetreiberin nach Rücksprache mit der Trassenvergabestelle und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen [und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten Anschliessern](#) die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr (Notfahrplan) fest. Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.

⁵ Führt die Ausweichstrecke über die Netze mehrerer Infrastrukturbetreiberinnen, so setzen diese einen gemeinsamen Notfallstab ein, der die Aufgaben nach den Absätzen 2-4 wahrnimmt. Die Trassenvergabestelle [kann nimmt in der Regel](#) im Notfallstab Einsitz ~~nehmen~~.

Begründung:

Die gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG zur Bestellung von Trassen berechtigten Anschliesser sind als Kunden im Güterverkehr in diese Notfallplanungen einzubeziehen, so auch Art. 9f Abs. 3 EBG.

Da die Trassenvergabestelle gemäss Art. 9f Abs. 1 lit. a für die Trassenplanung und die Trassenvergabe verantwortlich ist, ist in Abs. 5 ihre Einsitznahme als Grundregel, von der im Einzelfall abgewichen werden kann, vorzusehen.

Art. 15f EBV:

³ Das BAV erlässt Richtlinien über die Registerführung, insbesondere über die Netzabgrenzung. Die Trassenvergabestelle regelt nach Anhörung des BAV und der Infrastrukturbetreiberinnen [und Anschliesser](#) die Einzelheiten der Informationsübermittlung.

Begründung:

Da das Infrastrukturregister auch die Anschlussgleise umfasst, die von privaten Anschliessern gemäss GüTG betrieben werden, sind sie wie die Infrastrukturbetreiberinnen für die Anlagen gemäss Art. 62 EBG in geeigneter Weise anzuhören.

Art. 6a GüTV

Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

- a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;
- b. Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln;
- c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, [der Zuteilung der Ressourcen](#) und des Verfahrens sowie die [Details zur Bemessung der Preise](#) publizieren;
- d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmvereinbarungen, [auf Anfrage Dritter innerhalb zweier Werktage offenlegen](#) publizieren.

Begründung:

Die Formulierung richtet sich an Art. 6 GüTV aus, was zu begrüssen ist. Die Veröffentlichung der allgemeinen Bedingungen und verfügbaren Ressourcen sowie der konkreten Preise sind für interessierte Verlager zentrale Erfolgsfaktoren.

Gleichwohl sind die Bestimmung des Preises und insbesondere seine Publikation von sehr vielen Faktoren abhängig und könnten in der Praxis zu erheblichem administrativen Aufwand führen. Eine effiziente, allseits abgestimmte Transportkette erlaubt die Bedienung der letzten Meile zu günstigeren Konditionen als innerhalb einer nicht gut abgestimmten Transportkette. Die Preise sind daher im Einzelfall festzulegen und entsprechend im Einzelfall offenzulegen. Daher scheint die generelle Umschreibung des Verfahrens zur Bemessung des Preises basierend auf einer generellen Definition einer wirtschaftlich nachvollziehbaren Kostenstruktur und Gewinnmarge im Einzelfall zur Verhinderung von Diskriminierungen geeigneter. Ergänzend könnte die Publikationspflicht auf eine individuelle Offenlegungspflicht der konkret geforderterten Preise auf Nachfrage Dritter zum Nachweis der Einhaltung der Regeln gemäss lit. a bis c im Einzelfall durch das Unternehmen reduziert werden.

Inwieweit Rabatte zulässig sind, bedarf vertiefter Abklärung. Der Preis muss zudem wirtschaftlich begründbar sein.

Wünschbar wäre zudem, ein vereinfachtes Verfahren oder Schiedsverfahren zur Überprüfung der Diskriminierungsfreiheit durch die RailCom vorzusehen.

Art. 2 lit. h TVSV

- h. Sie erklärt Strecken für überlastet und führt Kapazitätsanalysen unter Einbezug der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen [-und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten Anschliessern](#) durch.

Begründung:

Die gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG zur Bestellung von Trassen berechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliesser sind in diese Notfallplanungen einzubeziehen, so auch Art. 9f Abs. 3 EBG. Siehe dazu auch unsere Bemerkungen zu Art. 14 Abs. 2 NZV.

Art. 2 lit. k TVSV

k. Sie begleitet die Baustellen- und Intervallplanung der Infrastrukturbetreiberinnen. Sie ~~kann~~ nimmt in der Regel in entsprechenden Koordinationsgremien Einsitz-~~nehmen~~.

Begründung:

Da die Trassenvergabestelle gemäss Art. 9f Abs. 1 lit. a für die Trassenplanung und die Trassenvergabe verantwortlich ist, ist in Abs. 5 ihre Einsitznahme als Grundregel, von der im Einzelfall abgewichen werden kann, vorzusehen. Siehe dazu auch unsere Bemerkungen zu Art. 14 Abs. 2 NZV.

Art. 3 Abs. 4 TVSV

Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemäss Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so kann sie ~~nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation~~ den Auftrag entziehen.

Begründung:

Die TVS ist gemäss Art. 9d EBG eine unabhängige öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes. Sie soll in ihren Entscheidungen frei sein.

Uitikon, 27. August 2019