Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

20. Oktober 2015

Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan

Erläuternder Bericht

Inhaltsverzeichnis

Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan 1

Erläuternder Bericht 1

1. Ausgangslage 2

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen 3

2.1 Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) SR 742.122 5

1. Ausgangslage

Die Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan sind Elemente der Vorlage "Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche".

Die Vertreter der Güterverkehrsbranche wiesen während der Erarbeitung der Güterverkehrsvorlage auf die mangelnde Anzahl und Qualität der zur Verfügung stehenden Güterverkehrstrassen hin. Die Verbesserung der Situation war ein unbestrittenes Anliegen. Dem Güterverkehr sollen Trassen zu geschieden werden, welche eine effiziente Produktion erlauben. Mit dieser Absicht wurden zwei Instrumente geschaffen, die den STEP AS (Ausbauschritte des strategischen Entwicklungsprogramms) zu Grunde liegenden Angebotskonzepte für den Personen- und den Güterverkehr verbindlich festlegen. Dabei sollen die Qualität und die Entwicklungsmöglichkeiten des schweizerischen Personenverkehrs in keiner Weise gemindert werden. Beide Verkehre sollen in der Planung gleichwertig behandelt werden.

Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne sind Instrumente der Netznutzungssicherung in der Planungsphase der Eisenbahninfrastruktur und bei der Trassenvergabe. Sie sind daher mit dem Thema Netzplanung vielfältig verbunden. Die Planung ist ein dynamisches Metier. Angebotskonzepte, welche mit einem STEP AS festgelegt werden, können sich während der Planungsjahre weiterentwickeln. Dies soll mit den neuen Instrumenten nicht verhindert werden. Die Prozesse zur Anpassung der Planung werden neu verbindlich festgelegt.

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs zur Netzplanung einerseits und zur Trassenvergabe andererseits werden die beiden Instrumente in zwei verschiedenen Verordnungen geregelt, nämlich

- das Netznutzungskonzept in der KPFV;
- die Netznutzungspläne in der NZV.

Die Europäische Union sieht ebenfalls gemäss Richtlinie 2012/34/EU die Möglichkeit vor, dass bestimmten Verkehrsarten von besonderem gesellschaftlichem Nutzen bei der Trassenvergabe Priorität eingeräumt wird. Namentlich die Förderung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs ist auch ein Anliegen der Europäischen Union. Die Verordnung 913/2010/EU verlangt die Kapazitätssicherung für vorkonstruierte grenzüberschreitende Korridortrassen. Diese Kapazitätssicherung wird mit dem neuen Instrument der Netznutzungspläne gewährleistet.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Änderungen der Verordnung über die Konzessionierung, und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV) 742.3. Abschnitt: Netznutzungskonzept

Art. 14 Abs. 3

Mit dem Substanzerhalt der Infrastruktur können Kapazitätsanpassungen verbunden sein, welche zu einer veränderten Netznutzung führen. Sind diese Veränderungen nicht geringfügig, so müssen diese vom Bundesrat verabschiedet werden.

Art. 19a Inhalt

Es gibt nur **ein** Netznutzungskonzept. Dieses umfasst die Netznutzung für jeden durch das Parlament verabschiedeten Ausbauschritt. Inhaltlich sichert es grundsätzlich die mit der Botschaft an das Parlament erarbeitete Nutzung ergänzt mit den Möglichkeiten, welche sich aus den Anpassungen des Bauprogramms während der parlamentarischen Beratung ergeben. Im Netznutzungskonzept wird die Nutzung pro Zeithorizont in einer oder mehreren Regelstunden des Grundfahrplans dargestellt. Zusätzliche Informationen zeigen die Trassennutzung in den Spitzenzeiten im Personen- und Güterverkehr.

Die Netznutzung wird in erster Linie mittels einer oder mehrerer Netzgrafiken dargestellt. Diese zeigt die Anzahl Trassen pro Verkehrsart zwischen den Knoten. Ankunfts- und Abfahrzeiten in den Knoten werden erst in den Netznutzungsplänen ergänzt. Das Netznutzungskonzept umfasst zusätzlich zu den Netzgrafiken alle Informationen, welche zur Umsetzung der anvisierten Nutzung notwendig sind. Mögliche Zusatzinformationen werden in Absatz fünf festgelegt. Die gewählten Regelstunden können nicht alle Stunden des Tages an sieben Wochentagen darstellen. Es versteht sich darum von selber, dass die Netznutzung ausserhalb der Regelstunde von dieser abweichen kann. In der Regel unterscheidet sich die Netznutzung in der Nacht und an Wochenenden deutlich von der Nutzung in den Hauptverkehrszeiten.

Absatz 2 regelt im ersten Satz hauptsächlich den Fall, wo der Personenverkehr in der Hauptverkehrszeit eine Trasse des Güterverkehrs belegt. Im Netznutzungskonzept soll die maximale Anzahl solcher Belegungen dokumentiert und beschränkt werden. Zudem soll das Netznutzungskonzept allgemeine Angaben zur Nutzung in der Nacht und an Wochenenden enthalten. Konkrete Angaben dazu sind in den Netznutzungsplänen vorgesehen.

Absatz 3: Die Anzahl der Trassen pro Verkehrsart ergeben sich aus dem Planungsprozess.

Das Netznutzungskonzept enthält nicht die Zuteilung aller auf einer Strecke möglichen Trassen, sondern nur die im Planungsprozess definierte Kapazität aufgrund der Nachfrage. Es sollen, wenn immer möglich, freie Trassen für die zusätzlichen Bedürfnisse bei der Trassenvergabe verbleiben.

Absatz 4 definiert die Verkehrsarten. Eine Unterteilung des Güterverkehrs ist im Netznutzungskonzept nicht vorgesehen. In den Netznutzungsplänen können für den Güterverkehr Trassen mit unterschiedlichen Eigenschaften vorgesehen werden.

Absatz 5 definiert einige mögliche Ergänzungen zur grundsätzlichen Netzgrafik für die Regelstunde des Grundfahrplans. Es ist wichtig, dass im Netznutzungskonzept alle zusätzlichen Regeln aufgeführt werden, welche für das Funktionieren der beabsichtigten Planung und des Sichern der dargestellten Anzahl Trassen notwendig sind. Die Anschlussqualität muss schon in den Planungshorizonten des NNK definiert und erhalten werden. Der Personalbedarf beim operativen Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen und – Infrastrukturbetreiberinnen darf nicht ohne weiteres erhöht werden. Ein abschätzbarer Rollmaterialeinsatz soll nicht ohne gründliche Abwägung geändert werden, damit solche Investitionen mit einer gewissen Sicherheit getätigt werden können.

Art. 19b Festlegung

Das Netznutzungskonzept wird nach der Verabschiedung eines Ausbauschritts durch das Parlament mit der Netznutzung für den neu beschlossenen Planungshorizont ergänzt. Wird das Bauprogramm durch das Parlament abgeändert, muss auch der im Rahmen der Botschaft erarbeitete Kapazitätsnutzungsplan ergänzt werden. Die Netznutzung kann darum vom Bundesrat immer erst nach den Beratungen durch das Parlament verabschiedet werden. Damit ergibt sich die logische Abfolge: Planung, Beratung und Beschluss über die Umsetzung der Planung und anschliessende Investitionssicherung.

Art. 19c Anpassungen

Während den Jahren nach der Verabschiedung der Netznutzung für einen Planungshorizont bis zur anvisierten Trassenvergabe können 10 bis 15 Jahre vergehen. In diesen Jahren wird die Planung verfeinert und allenfalls angepasst. Das Netznutzungskonzept ist kein starres Instrument. Es kann aufgrund von Planungsoptimierungen des STEP oder auf Antrag geändert werden. Eisenbahnverkehrsunternehmungen, Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen, Kantone und Dritte gemäss Art. 9a Abs.4 EBG können solche Anträge stellen. Damit wird die heutige Flexibilität erhalten. Neu kann die Infrastrukturbetreiberin nicht mehr allein über Anpassungen entscheiden.

Anpassungen der Netznutzung, welche Infrastrukturausbauten bewirken, müssen die Planungs- und Finanzierungsprozesse der Infrastruktur durchlaufen.

Damit das Instrument nicht zu schwerfällig wird, kann das BAV zudem geringfügige Änderungen verabschieden. Anzahl und Qualität der geplanten Trassen dürfen bei diesen Änderungen nicht beeinträchtigt werden. Absatz 3 legt fest, welche Anpassungen die Qualität der Trassen nicht beeinträchtigen.

Art. 19d Verfahren

Die Konsultation interessierter Kreise ist ein wichtiges Element der Güterverkehrsvorlage. Es ist damit auch zentrales Element des Netznutzungskonzepts. Bei der Festlegung der Netznutzung für einen neuen Planungshorizont und bei Anpassungen sollen insbesondere die betroffenen Eisenbahnver-

kehrsunternehmen, die Kantone bzw. die Planungsregionen und die Akteure des Güterverkehrs angehört werden.

Damit die Anträge und die Vorschläge aus der Vernehmlassung geprüft werden können, müssen Varianten der Netznutzung erarbeitet werden. Das BAV kann diese bei den Infrastrukturbetreibern in Auftrag geben.

Für verbleibende wichtige Konflikte bei der geplanten Netznutzung werden Nutzungsvarianten erarbeitet. Absatz 2 definiert die Kriterien für die Bewertung der Varianten.

Art. 19e Verbindlichkeit

Das Netznutzungskonzept ist ein Planungssicherungsinstrument. Es gilt für die offizielle Planung des BAV und für die weiteren Planungsstellen bei den Kantonen und den Infrastrukturbetreiberinnen. Die Netznutzungspläne werden auf der Grundlage des Netznutzungskonzepts erstellt. Das Netznutzungskonzept gilt auch während der Planungsjahre der Netznutzungspläne. Die beiden Instrumente dürfen sich nicht widersprechen und die Netznutzungspläne müssen immer **aufwärtskompatibel** sein. Das heisst, die kürzerfristige Planung muss mit den längerfristigen Planungen vereinbar sein.

2.1 Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) SR 742.122

Art. 9a Inhalte

Die Netzsicherung wird mit den Netznutzungsplänen detaillierter. Es werden Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den Knoten ergänzt. Es kann zweckmässig sein, die Trassen des Güterverkehrs im Netznutzungsplan noch nicht mit dem genauen Abfahrts- und Ankunftszeiten zu hinterlegen. Es muss für die Akteure aber ersichtlich sein, welche Qualität die Trasse aufweist und welche Konsequenzen sich für die Güterverkehrsproduktion daraus ergeben. Im Netznutzungsplan soll die Nutzung über den ganzen Tag (24h) und die Woche (7 Tage) festgelegt werden. Eine Woche hat 168 Stunden. Es wird nicht notwendig sein, so viele Netzgrafiken abzubilden. Innerhalb der BAV-Verordnung soll festgelegt werden, wie viele Stunden gezeigt werden sollen, damit die Netznutzung ausreichend und im Sinn des Gesetzes gesichert ist.

Eine wichtige Unterscheidung der Verkehrsart Güterverkehr muss spätestens ein Jahr vor Fahrplanbeginn erfolgen: Die sogenannten „Korridortrassen“ für den Güterverkehr werden durch eine separate, von den Infrastrukturbetreiberinnen der jeweiligen Güterverkehrskorridore auf der Grundlage der Verordnung 913/2010/EU eingesetzte gemeinsame Trassenvergabestelle (OneStopShop) zugeteilt. Diese teilt im Auftrag der beteiligten Infrastrukturbetreiberinnen die zuvor ausgeschiedenen Trassen für den internationalen Güterverkehr zu.

Auch die Netznutzungspläne sollen nicht die maximal mögliche Kapazitätsnutzung sichern. Die Anzahl der gesicherten Trassen sollen maximal der Prognose entsprechen.

Die Verordnung schafft in Absatz 3 die Möglichkeit, die Verkehrsart „Güterverkehr“ im Netznutzungsplan weiter zu unterteilen. Im Netznutzungskonzept ist der gesamte Güterverkehr **eine** Verkehrsart. Die Bedürfnisse an die Trassen können je nach Güterverkehr (EWLV, Postverkehre, kombinierter Verkehr, Transitverkehr, ...) stark abweichen. Unterschiedliche Anforderungen an die Güterverkehrstrassen können insbesondere bezüglich ihrer Geschwindigkeit definiert werden. Unterverkehrsarten mit verschiedener Geschwindigkeit beim Güterverkehr würden bei Bedarf in der BAV-Verordnung festgelegt.

Art. 9b Festlegung

Die Infrastrukturbetreiberin ist für die Erarbeitung der Netznutzungspläne verantwortlich. Damit die Genehmigung der Pläne und deren Anpassung durch das BAV mit einem vernünftigen Aufwand erteilt werden kann, informiert die Infrastrukturbetreiberin das BAV regelmässig über Konflikte und Lösungsvarianten. Konflikte sind dann wichtig, wenn der Antragsteller mit der von der Infrastrukturbetreiberin vorgeschlagenen Lösung nicht zufrieden ist und das geplante Angebot von ihm nicht oder nur mit herabgesetzter Qualität umsetzen kann.

Wie das Netznutzungskonzept können Netznutzungspläne auf Antrag angepasst werden. Der Kreis der möglichen Antragsteller ist in Absatz 2 definiert. Die Infrastrukturbetreiberin führt die Konsultationen durch. Das BAV entscheidet bei Konfliktfällen.

Art. 9c Anpassungen an Angebotsveränderungen

Die Infrastrukturbetreiberin sorgt für die Anpassung der Netznutzungspläne aufgrund eines veränderten Angebots. Netznutzungspläne können durch ihre jährliche Staffelung die sich jährlich verändernden Nutzungen bei Inbetriebnahmen von neuen Bauwerken und bei grossen Baustellen aufzeigen.

Bst. c. schafft die rechtliche Grundlage für eine gesteuerte Nutzung bei Streckensperrungen und Betriebsstörungen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass auf wichtigen Transitstrecken die Nutzung der verbleibenden Kapazität grösstes Konfliktpotential birgt.

Diese Nutzungsänderungen müssen ebenfalls vom BAV genehmigt werden. Änderungen im Netznutzungsplan, welche auch Anpassungen im Netznutzungskonzept nach sich ziehen, müssen dessen Anpassungsprozess durchlaufen, bevor sie gültig werden.

4. Abschnitt: Trassenvergabe

Art. 12 Sachüberschrift sowie Abs. 1, 1bis, 1er, 2 und 3

Die gesamte Nutzungssicherung zielt schlussendlich auf die Trassenvergabe. Die Trassenvergabe erfolgt neu nach Netznutzungsplan. Es lassen sich aber aus einem Netznutzungsplan keine Rechte oder Pflichten für einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmer ableiten. Die Zuteilung der Trassen darf dem Netznutzungsplan nicht widersprechen. Es müssen nicht zwangsläufig alle darin enthaltenen Trassen verteilt werden, wenn keine Nachfrage besteht. Bei Vergabekonflikten werden Regeln definiert, wie diese gelöst werden sollen. Kann der Konflikt nicht gelöst werden, wird ein Bietverfahren

durchgeführt. Abs. 3 hält fest, dass die Regeln für den Konfliktfall auch für die Trassen gelten, welche nicht im Netznutzungsplan definiert sind (Restkapazität).

Es sollen ohne Genehmigung durch das BAV keine neuen **regelmässigen** Angebote des Personenverkehrs auf Trassen des Güterverkehrs eingeführt werden können. Ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs könnte in einer wirtschaftlichen Flaute, wichtige Trassen des Güterverkehrs besetzen. Auch wenn mit einer unterjährigen Vergabe keine Trassen für Folgejahre vergeben werden können, könnte es politisch schwierig sein, ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs nach seiner Einführung wieder zu streichen.

Art. 15 Abs. 1

Um den Netzzugang für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmungen zu erleichtern sollen Netzzugangsvereinbarungen ausserhalb der schweizerischen Amtssprache auch in Englisch verfasst werden können.

Art. 18 Abs. 1

Die Änderung betrifft lediglich den Verweis auf Art. 9c statt 9b.

Art. 19e Verbindlichkeit

Die Netznutzungspläne sind für alle Planungsstellen und die Trassenvergabestelle verbindlich. Die ordentliche Trassenvergabe umfasst alle Trassenanträge, welche bis zur Vergabe Mitte August vor Fahrplanbeginn behandelt werden. Für alle diese Zuteilungen muss die Vergabestelle den Netznutzungsplan einhalten. Für Trassen ausserhalb des Netznutzungsplans gilt Art. 9b EBGneu (mit GüTG).Für alle Anträge, welche nach der ordentlichen Trassenvergabe behandelt werden gilt wie heute first come, first served. Art 12 Abs. 1ter definiert für diese Regel eine Ausnahme.

Art. 19f Publikation

Die Netznutzungspläne stellen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ein wichtiges Planungsinstrument dar. Sie sind deshalb wie die übrigen Netzzugangsbedingungen zu publizieren.