

Bundesamt für Verkehr
Herrn Toni Eder
Abteilung Infrastruktur

3003 Bern

Chiasso, 23.12.2015

Anhörung zu den Verordnungen für die neuen Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan

Sehr geehrter Herr Eder
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu diesem wichtigen Thema.

Allgemein

Generell sind die Instrumente sehr positiv. Zwei Aspekte kommen u. E. zu kurz:

- Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan sollten als übergeordnete Planungsinstrumente der Transparenz dienen und auch für Nicht-Techniker nachvollziehbar sein. Hier sehen wir noch Optimierungsbedarf.
- Die Anforderungen des (internationalen) Güterverkehrs werden nur unzureichend abgebildet.

In der Folge schlagen wir einige Anpassungen des Gesetzestexts mit folgenden Zielsetzungen vor:

- > Das Konzept macht die Veränderung der Kapazität transparent (heute > morgen).
- > Das Konzept enthält streckenspezifische Angaben, die für den Güterverkehr relevant sind: Zuglänge, Zuggewicht, Profil.
- > Für den internationalen Güterverkehr sieht das Konzept Puffer an den Grenzen vor.
- > Das Konzept identifiziert die internationalen Trassen und benennt die Koordinationsanforderungen.
- > Die Prozesse involvieren den Markt und die Kunden.

Änderungsvorschläge für Netznutzungskonzept

Abschnitt 3a, Art. 9a,

Vorschlag für neuen Punkt

Das Konzept macht die angestrebte Netzentwicklung durch Kennzahlen transparent und für alle Stakeholder klar verständlich.

Beispielsweise: heutige Kapazität vs. künftige Kapazität, heutige Auslastung vs. künftige Auslastung, heutige Trassenanzahl vs. künftige Trassenanzahl.

Abschnitt 4, Art. 19a, Punkt 2

Änderungsvorschlag: "Abweichungen in der Nutzung einer Trasse in der Nacht, an den Wochenenden und an Feiertagen können auf generelle Weise dargestellt werden.

Abschnitt 4, Art. 19 a, Punkt 3

Änderungsvorschlag: Für jede Strecke hält das Konzept Kapazitäten für nicht längerfristig planbaren Verkehr, für Instruktions- und Unterhaltsfahrten sowie für **verspätet zirkulierende internationale Güterzüge** frei.

Abschnitt 4, Art. 19 a, Punkt 4

In Analogie zur Unterscheidung zwischen Personenfernverkehr und regionalem Personenverkehr soll zwischen nationalem und internationalem Güterverkehr (Import, Export, Transit) unterschieden werden, da dieser zusätzlichen internationalen Koordinationsbedarf aufweist.

Änderungsvorschlag:

- a) Personenfernverkehr
- b) regionaler Personenverkehr
- c) internationaler Güterverkehr**
- d) nationaler Güterverkehr
- e) weitere Verkehrsarten

Abschnitt 4, Art. 19 a, Punkt 5

Um die Kapazität des Netzes zu bestimmen, sind folgende Parameter Grundvoraussetzung und sollten als festes Element im Netznutzungskonzept enthalten sein:

- > Zugkategorie
- > maximale Länge
- > Streckenprofil
- > min/max. Geschwindigkeit

Änderungsvorschlag:

Das Konzept enthält folgende streckenspezifischen Angaben für die Nutzung der Trasse:

- > Zugkategorie

- > maximale Länge
- > Streckenprofil
- > min/max. Geschwindigkeit

Das Konzept kann zusätzliche streckenspezifischen Angaben enthalten, die für die Nutzung einer Trasse von Bedeutung sind, wie:

- > Gleisbelegung in den Knoten
- > Zugreihen . usw

Abschnitt 4, Art. 19 d, Punkt 2

Die internationale Einbettung des Schweizerischen Schienennetz ist von grosser Bedeutung und sollte bereits im Netznutzungskonzept verankert sein.

Änderungsvorschlag:

(Das BAV) bewertet die Varianten nach folgenden Kriterien:

...

Übereinstimmung mit den Anforderungen der internationalen Korridore (TEN und Güterverkehrskorridore)

Änderungsvorschläge für Netznutzungsplan

Art. 9a, Punkt 2

Die Zuteilung der Trassen für den internationalen Güterverkehr sollte in Übereinstimmung mit den internationalen Konventionen erfolgen. Der Hinweis "spätestens ein Jahr vor jedem Fahrplanwechsel" könnte limitierend sein.

Änderungsvorschlag:

Sie bezeichnet die dem internationalen Güterverkehr zugeteilten Trassen, **gemäss den entsprechenden internationalen Konventionen**

Art. 9c

Wir gehen davon aus, dass unsere Infrastrukturbetreiber markt- und kundenorientiert handeln wollen. Angebotsveränderungen sollten daher in Abstimmung mit den Marktteilnehmern durchgeführt werden.

Änderungsvorschlag:

Die Infrastrukturbetreiberin passt den Netznutzungsplan an Angebotsveränderungen **in Abstimmung mit den Marktteilnehmern** an.

Art. 12, Punkt 1 bis

Auch bei Konflikten bei der Trassenvergabe ist der Einbezug der Operateure bzw. Kunden des Güterverkehrs sinnvoll; so kann gemeinsam nach der besten Lösung gesucht werden.

Änderungsvorschlag:

Bei mehreren Anträgen der gleichen Verkehrsart für eine Trasse sucht sie nach einer einvernehmlichen Lösung **unter Einbezug der Operateure bzw. Kunden des Güterverkehrs.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, appearing to read "B. Kunz" with a stylized flourish at the end.

Bernhard Kunz
Direktor

A handwritten signature in black ink, appearing to read "I. Tonndorf" with a stylized flourish at the end.

Irmtraut Tonndorf
Leiterin Kommunikation