

Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

Bern, 14. März 2024

## **Revision der Netzzugangsverordnungen und der Fahrplanverordnung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Revision der Netzzugangsverordnung (NZV), der Netzzugangsverordnung des BAV (NZV-BAV) und der Fahrplanverordnung (FPV) Stellung nehmen zu können. Die SBB begrüsst die Vorlage grundsätzlich. Es bleiben mehrere offene Fragen, die wir gerne mit dem BAV im Rahmen einer Arbeitsgruppe diskutieren möchten. Die SBB ist der Ansicht, dass gewisse Änderungen, insbesondere in der NZV, die Ergebnisse der parallel laufenden Arbeiten zur Evaluation des NNK/NNP nicht präjudizieren sollten. Unsere grundsätzlichen Überlegungen werden in diesem Schreiben dargelegt. Die Tabelle im Anhang enthält unsere detaillierten Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln.

### **Umsetzungsfragen Entschädigungspflicht**

Es zeigt sich, dass es auf NZV-Stufe nicht möglich ist, die Formulierungen ausreichend pragmatisch zu halten und gleichzeitig alle Detailfragen zu konkretisieren. Für die SBB ist es zentral, dass aufkommende Fragen insbesondere zu Art. 11b Abs. 6 und Abs. 10 sowie zum Verhältnis der einzelnen Absätze von Art. 11b zur Entschädigungspflicht nach Art. 11b Abs. 12 VE-NZV geklärt werden können. Neben den offenen Fragen zu Regelfällen der Entschädigungspflicht zeigt der Fall La-Chaux-de-Fonds, dass die Entschädigungspflicht im Zusammenhang mit höherer Gewalt unzureichend in den gesetzlichen Grundlagen spezifiziert ist.

Bei der letzten NZV-Revision gab es ein Gefäss zur Klärung der offenen Fragen und Interpretationen. Wir regen an, dass das BAV wieder eine solche Arbeitsgruppe schafft, in der die offenen Fragen periodisch mit den ISB und den EVU geklärt werden. Darüber hinaus mussten wir bei der Erarbeitung der Stellungnahme mehrfach feststellen, dass die

#### **SBB AG**

Public Affairs und Regulation  
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz  
meier.bernhard@sbb.ch / www.sbb.ch

Erläuterungen im Bericht teilweise unzureichend waren, um die Bedeutung und den genauen Umfang einzelner Artikel beurteilen zu können.

### **Zusammenhang mit der laufenden Evaluation des NNK/NNP**

Im Jahr 2024 führt das BAV eine Evaluation NNK/NNP durch. Es ist sinnvoll, die Erkenntnisse dieser Evaluation in die revidierte NZV einfließen zu lassen. Für die SBB ist es sehr wichtig, dass mit der vorliegenden NZV-Revision den Ergebnissen der laufenden Evaluation NNK/NNP in keiner Weise vorgegriffen wird. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass der NNP ein Trassensicherungs- und kein Planungsinstrument ist.

### **Aufgaben der Trassenvergabestelle**

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die entsprechenden Änderungen der NZV und insbesondere der NZV-BAV notwendig sind, um den Kompetenzen der TVS bei der Trassenzuteilung gemäss Art. 9f EBG Rechnung zu tragen. Wichtig ist jedoch, dass die bewährten Prozesse beibehalten werden. Die Kriterien für die Konfliktbereinigung zwischen den Verkehrsarten sind transparent zu erarbeiten und rechtzeitig zu publizieren, damit die termingerechte Trassenzuteilung im Jahresfahrplan erfolgen kann.

### **Bewertung der Anreize für die LV Periode 2029-2032**

Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass in der Periode 2029-2032 die Evaluation der Anreize diskutiert und umgesetzt werden soll. Einige davon sind finanziell sehr einschneidend (z.B. Lärmbonus). Da dieses Thema für die EVU und insbesondere für SBB Cargo von grosser Bedeutung ist, regen wir an, dass die Arbeiten zur Umsetzung der Empfehlungen so bald wie möglich beginnen.

### **Ausweitung des Geltungsbereichs der NZV auf Dritte**

Der erläuternde Bericht stellt eine Ausweitung des Geltungsbereichs der NZV auf Dritte resp. "Unternehmen mit Interesse an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs [Anm.: ohne EVU-Qualifikation]" (Art. 9a Abs. 4 EBG) für eine spätere Revision in Aussicht. Wir sind der Meinung, dass dieses Thema bereits im Rahmen der laufenden Revision angegangen werden kann, und haben in der Beilage entsprechende Vorschläge unterbreitet.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Matthieu Boillat [matthieu.boillat@sbb.ch](mailto:matthieu.boillat@sbb.ch) zu Verfügung.

Freundliche Grüsse

Vincent Ducrot  
CEO

Bernhard Meier  
Delegierter Public Affairs und Regulation

Anlage:  
Detaillierte Rückmeldungen zu den einzelnen Artikeln

Kopie an:

- Gery Balmer, Abteilungschef Politik, Stellvertretender Direktor, BAV
- Guido Vasella, Leiter Direktionsstab bundesnahe Unternehmen, UVEK

**Anhang**  
**Rückmeldung der SBB zu den einzelnen Artikeln**

**1. NZV**

<b>Artikel bzw. Thema</b>	<b>Antrag oder Text des Artikels</b>	<b>Begründung bzw. Anmerkungen</b>
Art. 1	<p><b>Variante 1</b>, Ergänzung eines Abs. 5: <u>“Die kommerziellen, nicht an die sicherheitstechnische Qualifikation eines Eisenbahnverkehrsunternehmens gebundenen Bestimmungen dieser Verordnung können sinngemäss auch für Dritte (Art. 9a Abs. 4 EBG) Anwendung finden. Die Infrastrukturbetreiberin regelt und veröffentlicht die Einzelheiten in den grundsätzlichen Bedingungen des Netzzugangs nach Art. 10 Abs. 1 lit. d NZV.”</u></p> <p><b>Variante 2</b>, vorübergehender Verzicht auf eine explizite Nennung von Dritten und ausschliessliche Regelung in den Netzzugangsbedingungen der Infrastrukturbetreiberin resp. den Bestimmungen der Trassenvergabestelle, welche gesetzlichen Regelungen sich sinngemäss auch an Dritte richten.</p>	<p>Die zwischenzeitlichen Erkenntnisse bei der TMS-Entwicklung zeigen, dass für eine Umsetzung der mittels Anhang 7 EBV ratifizierten TSI TAF und TSI TAP die kommerzielle Verantwortung für eine Trasse (Responsible Applicant) unabhängig von der Sicherheitsverantwortung/Haftung eines EVU betrachtet werden können soll (Responsible RU).</p> <p>Eine möglichst enge Umsetzung der TSI unterstützt ausserdem die Überführung des heute unzureichend regulierten “SMS-EVU” in die europäisch standardisierte Rolle des “Responsible RU”.</p> <p>Von einer kompletten Überarbeitung der Verordnung ist aus Gründen der Verhältnismässigkeit abzusehen, zumal davon auszugehen ist, dass weiterhin die deutliche Mehrheit von Kapazitätsanträgen der Responsible Applicants durch Unternehmen mit EVU-Qualifikation (ugs. “EVU”) erfolgt.</p>
Art. 5 Abs. 1	Hinweis	Wir möchten auf die grossen Unterschiede der Versicherungssummen CH-EU hinweisen (vgl. erläuternder Bericht S. 6). Wir sehen darin ein Hindernis für grenzüberschreitende Einzelzüge mit geringem Verkehrsvolumen (Pilgerzüge, Orientexpress,...). Der hohe Aufwand für die Versicherung, um ausschliesslich bis zum Schweizer Grenzbahnhof zu verkehren, gefährdet die Wirtschaftlichkeit und damit die Durchführung dieser Verkehre.
Art. 9a Abs. 1 Bst. e	<del>Bekannte</del> <u>Planbare</u> Kapazitätseinschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Einschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten	Drei Rückmeldungen zu diesem Artikel:  <b>Rückmeldung zu Terminologie:</b>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
	<p>Verkehrsaufkommens pro Tag <del>sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart. Für diese Kapazitätseinschränkungen werden sofern bekannt die Auswirkungen auf die Mindestkapazitäten der Modellstunden nach Verkehrsart ausgewiesen.</del></p>	<p>- Unseres Erachtens muss es «planbar» statt «bekannt» heissen, damit es mit Art. 11b NZV abgestimmt ist. Oder bezieht sich «bekannt» hier auf etwas anderes?</p> <p><b>Rückmeldung zum Inhalt des Artikels:</b></p> <p>- Argumentiert wird mir der Kongruenz der EU-Gesetzgebung und der Vereinheitlichung mit der Anforderung der NZV Bekanntgabe. Die Auswirkungen auf die Kapazität nach Verkehrsart gehen aber <b>über</b> die EU-Gesetzgebung und NZV-Bekanntgabe hinaus. Hierbei ist v. a. kritisch, dass die «30% des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag» in der EU und NZV-Richtlinie nicht auf die Verkehrsarten bezogen sind. Die vom BAV vorgeschlagene Formulierung ist somit nicht konsistent mit der Formulierung in der EU-Gesetzgebung und in der NZV-Listenanforderung. Deshalb lehnen wir die vom BAV vorgeschlagene Formulierung ab.</p> <p>Sollen die Kapazitätseinschränkungen ausgewiesen werden, scheint es sinnvoll dies kongruent mit den Mindestkapazitäten der Modellstunden gemäss lit. c zu tun, siehe unser Vorschlag.</p> <p>Wir unterstützen die Übernahme des Wortlauts aus der EU-Gesetzgebung mit dem «geschätzten» Verkehrsaufkommen.</p>
Art. 9a Abs. 2	<p>Er enthält soweit erforderlich Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten. <del>Er kann auch Angaben über Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Einschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart enthalten.</del></p>	<p>Im Jahr 2024 führt das BAV eine Evaluation NNK/NNP durch. Die revidierte NZV bildet sinnvollerweise Erkenntnisse dieser Evaluation direkt mit ab. Es ist für die SBB sehr wichtig, dass mit der hier vorliegenden NZV-Revision nicht in irgendeiner Art und Weise den Ergebnissen der laufenden Evaluation NNK/NNP vorgegriffen wird. Insbesondere die bestehenden und neu vorgeschlagenen Inhalte dieses Artikels sind</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>Gegenstand der laufenden NNK/NNP-Evaluation. Die vom BAV vorgeschlagene Formulierung würde den Erkenntnissen der Evaluation vorgehen, daher ist auf bestehendes zu minimieren.</p> <p>Zur Streichung: Grundsätzlich ist die SBB der Haltung, dass Kann-Inhalte die Erstellerin mit der genehmigenden Instanz vereinbaren kann. Mit diesem Passus beginnt die Verordnung weitere «Kann-Inhalte» zu spezifizieren. Aus unserer Sicht soll in der Verordnung nur das minimale Muss-Lieferobjekt definiert werden.</p> <p>Die hier vorgeschlagene «Kann»-Erweiterung in Bezug auf die Abbildung von Kapazitätseinschränkungen erodiert zudem die Präzisierung NZV 9a, Abs. 1, lit. e.</p>
Art. 11b	Allgemeiner Hinweis	<p>In der NZV Art. 11b (und in der NZV-BAV) werden neu die Begriffe Kapazitätsbeschränkungen und Einschränkungen genutzt. Bisher wurde meist von Kapazitätseinschränkungen gesprochen. Auch wenn der Unterschied nur klein ist, schlagen wir vor, nur einen der beiden Begriffe zu nutzen. So vermeidet man die Frage nach der Bedeutung des Unterschieds.</p>
Art. 11b Abs. 2	Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Einschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin zum ersten Mal, soweit <del>bekannt</del> <u>planbar</u> , mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter und ergänzter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen.	<p>Der Begriff «soweit planbar» gibt mehr Planungssicherheit als «soweit bekannt».</p> <p>Im erläuternden Bericht muss klar definiert werden, was 7 aufeinanderfolgende Tage und 30% des Verkehrsaufkommens bedeuten (man kann das auf verschiedene Arten rechnen).</p>
Art. 11b Abs. 3	Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Einschränkung von	Die SBB schlägt vor, «drei Monate im Voraus» zu ersetzen durch « <i>sechs</i> Monate im Voraus». Die EVU müssen frühzeitig

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
	<p>weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anchiessern <u>zum ersten Mal sechs Monate und in Ausnahmefällen in aktualisierter und ergänzter Form mindestens</u> drei Monate zum Voraus bekanntgeben. <u>Eine Entschädigungspflicht der ISB wegen nicht rechtzeitiger Bekanntgabe gemäss Art. 11b, Abs. 12 entsteht erst, wenn die ISB die Einschränkung weniger als drei Monate vorher bekanntgibt.</u></p>	<p>über eine Informationsgranularität verfügen, um ihre Planung vorzunehmen. Wir sprechen hier von Produktion, Kundeninformation, Ausgestaltung der Transportketten, usw.</p> <p>Im Unterschied zu Abs. 2 ist von einer generellen Aktualisierung abzusehen und dies ausschliesslich in Ausnahmefällen vorzunehmen (3 Monate müssen primär stabil sein).</p> <p>Die Entschädigungspflicht der ISB soll aber – wie bereits heute – erst bei einer Bekanntgabe weniger als <i>drei</i> Monaten vorher greifen. Diese Präzisierung ist notwendig, weil sonst das Risiko besteht, dass die Entschädigungszahlungen an die EVU massiv steigen, was die Bahninfrastruktur massiv verteuert. Deshalb muss der Absatz zwingend ergänzt werden mit dem Satz «Eine Entschädigungspflicht der ISB....».</p>
Art. 11b Abs. 4	Absatz streichen.	<p>Die materielle Baustellenkoordination kann nicht über den NNP-Prozess erfolgen. Es ist nicht zielführend, wenn die iterative, gemeinsame Ausarbeitung der Einschränkungen und Ersatzkonzepte im Rahmen des NNP-Prozesses erfolgt (Komplexität NNP, LV- und Ausbausteuerung). Des Weiteren sind die Auswirkungen des neuen Artikels im Erläuternden Bericht zu wenig beschrieben (wer sind «berechtigte Serviceeinrichtungen»?; Haben die konsultierten Parteien ein Veto-Recht?, etc.).</p> <p>Die Bedürfnisse (Trassensicherung) der Serviceanlagen sind bis dato nicht im NNP hinterlegt. Damit die vorgeschlagene Änderung funktioniert, wären die Trassensicherungen für Leermaterialzüge im NNP sicherzustellen. Ansonsten ist bei Einschränkungen durch Baustellen die Betreiber von</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>Serviceeinrichtungen separat zu begrüssen und nicht im Rahmen des NNP.</p> <p>Zudem ist unklar wie dieser Artikel im Kontext zur vorgeschlagenen Änderung des Art. 11b, Abs. 7 zu verstehen ist. Es gibt eine Konsultation nach Abs. 4 bei Kapazitätseinschränkungen &gt;7Tage und &gt;30% Einschränkung und eine gemäss Abs. 7, wenn die Einschränkung weniger als ein Fahrplanjahr dauert. Braucht es zwei Konsultationen? Oder ergänzt Abs. 7 insofern, dass es auch für Einschränkungen &lt; 7Tage oder &lt; 30% eine Konsultation braucht?</p>
Art. 11b Abs. 5	Präzisierung im erläuternden Bericht	Unklar ist, was bei Uneinigkeit passiert: Gibt es eine Eskalationsstelle für allfällige Streitigkeiten?
Art. 11b, Abs. 6	Dieser Absatz muss mit dem BAV vertieft diskutiert werden.	<p>Die SBB begrüsst grundsätzlich die Stossrichtung dieses Absatzes. Wie dieser in der Praxis umgesetzt werden soll, bleibt aber unklar. Mehrere Punkte müssten entsprechend mit dem BAV vertieft besprochen werden, u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Frist für die Publikation der angepassten Fahrpläne sollte so definiert werden, dass diese die Planung von Ersatzkonzepten, Produktion und Kundeninformation erlaubt (vgl. auch Kommentar zu Art. 11b Abs. 3) ohne diesen Artikel obsolet zu machen.</li> <li>- Unabhängig davon schlagen wir zudem vor, die einzuhaltenden Fristen für die Publikation im letzten Satz des Absatzes explizit zu erwähnen.</li> <li>- Aus Sicht der EVU dürfen Massnahmen nur angeordnet werden, wenn die Auswirkungen inkl.</li> </ul>



Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>Kumulationsbetrachtung unverändert bleiben. Zusätzliche Auswirkungen müssten vorgängig mit den EVU abgesprochen werden. Für die ISB besteht das Bedürfnis, die Infrastrukturbereitstellung auch im Kontext dieses Absatzes sicherzustellen.</p> <p>Es ist nicht klar, in welchem Zusammenhang dieser Absatz mit der Frage der Entschädigungen nach Art. 11b Abs. 12 VE-NZV steht. Ist es zum Beispiel korrekt, dass die Folge des Absatzes ist, dass die Entschädigungspflicht wie bei anderen fristgerecht bekanntgegebenen planbaren Bauarbeiten gilt? (24Mte/12Mte bei &gt;7Tage und &gt;30% Beschränkung und 3Mte bei &lt;7Tage und &lt;30%Beschränkung) (= rechtzeitig, wenn Frist für die Publikation der angepassten Fahrpläne eingehalten ist und damit keine verspätete Bekanntgabe und folglich keine Pauschale gemäss Abs. 12)?</p> <p>Im Weiteren muss im Bericht klarer dargelegt werden, auf welche Fälle sich der Absatz genau bezieht.</p>
Art. 11b Abs. 7	Präzisierungen	<p>Muss diese Konsultation immer stattfinden, sowohl bei Einschränkungen &gt;7Tage und &gt;30% als auch &lt;7Tage oder &lt;30%? (Andere Konsultation als diejenige gemäss NZV11b Abs. 4?)</p> <p>Unklar, warum im erläuternden Bericht festgehalten ist, dass Abs. 6 bis 8 nur für unterjährige Kapazitätsbeschränkungen gilt. Warum braucht es keine Konsultation, wenn die Kapazitätsbeschränkung mindestens ein Fahrplanjahr dauert? Und kommt Abs. 9 auch bei überjährigen Kapazitätsbeschränkungen zur Anwendung?</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
Art. 11b Ab. 8	Präzisierung	Eine Definition des Begriffs «Ersatzverkehr» wäre sinnvoll (allenfalls im erläuternden Bericht). Es gibt dazu bereits eine Aussage in einem Mail vom BAV vom 27.01.2022.
Art. 11b Abs. 9	Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs, <u>von Stornierung von Zügen</u> und der mit <del>der</del> <u>einer Umleitung</u> verbundenen Fahrleistungen. Zeitliche Verschiebungen auf der ursprünglichen Strecke sind Umleitungen gleichgestellt, sofern die Verschiebung mindestens 15 Minuten im Expressverkehr und 30 Minuten in den übrigen Verkehren beträgt. Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.	Die Pauschalen sind in Art. 10c NZV-BAV geregelt. Für Kongruenz schlagen wir vor den Grundsatz der Entschädigung der Mehrkosten des Ersatzverkehrs in der NZV zu verankern.
Art. 11b Abs. 9	Präzisierung	Ist die Entschädigung nur geschuldet, wenn tatsächlich Mehrkosten entstehen? Hintergrund: Es gab in der Vergangenheit Entschädigungsforderungen, auch wenn die Umleitung zu einer Zeitersparnis führte.  Kommt Abs. 9 (Entschädigung übriger Verkehr) auch bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen zur Anwendung?
Art.11b Abs.10	Ablehnung in der jetzigen Form. Muss mit dem BAV vertieft diskutiert werden.	Wir erachten einen solchen Absatz als nötig. Der Vorschlag des BAV lässt derart viele rechtliche und umsetzungstechnische Fragen offen, dass wir den Artikel <u>in seiner jetzigen Form ablehnen</u> . Auch im erläuternden Bericht sind die dahinterstehenden Gedanken des BAV nicht ersichtlich und es bleiben untenstehende Fragen offen. Es ist deshalb schwierig, hier einen Alternativvorschlag zu unterbreiten. Wir bieten gerne an, gemeinsam mit dem BAV und weiteren Branchenvertretenden eine klarere Formulierung des Artikels zu erarbeiten.  Konkret lässt der Absatz folgende Fragen offen:

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus unserer Sicht muss die Entschädigungsberechtigung weiterhin <u>ausschliesslich bei den EVU bleiben</u>. Mit lit c. besteht das Risiko, dass auch Besitzer von Anschlussgleisen, die nicht EVU sind, entschädigungsberechtigt werden. Es könnte dann z. B sein, dass ISB an Nespresso (=Besitzer Anschlussgleis) Entschädigungen zahlen muss, wenn Nespresso auf LKW statt auf Schiene transportieren muss aufgrund von Kapazitätsbeschränkungen. Dadurch würde das System enorm komplex und die Kosten könnten explodieren. Das System muss für Behörden, ISB und EVU einfach anwendbar bleiben.</li> <li>• In der Aktennotiz vom 26.01.2024 verknüpft das BAV den vorliegenden Absatz mit dem NNP. Durch diese Kombination wird <b><u>der NNP zum Spielball von Entschädigungsentscheidungen. Dies lehnen wir klar ab, weil dies nie Sinn und Zweck des NNP war und auch nicht sein soll.</u></b></li> <li>• Für bestimmte Strecken (z.B. GBT, LBT, NBS) sind in der Betriebsbewilligung der ISB Vorgaben des BAV enthalten, wie der Unterhalt der Infrastruktur und die Umleitung des Verkehrs geschehen muss (z. B. Nicht-/Umleitung GV Bahn 2000 Strecke). Für diese Einschränkungen, welche jedes Jahr in gleichem Muster stattfinden und welche der ISB vorgegeben werden vom BAV, soll die ISB nicht entschädigungspflichtig sein. Mit dem vorliegenden Absatz besteht jedoch das Risiko, dass die ISB auch für diese Einschränkungen entschädigungspflichtig wird.</li> <li>• Auch das Verhältnis, die Abhängigkeit und Abgrenzung zu anderen Absätzen ist unklar, insb. zu Abs. 8, 9 und 10 ist unklar. Ohne Erläuterungen ist nicht ersichtlich, dass Abs.</li> </ul>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>6 bis 8 nicht anwendbar sind bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Warum wird in Abs. 7 von Kosten des Ersatzverkehrs gesprochen und in Abs. 10 von <b>Mehrkosten</b> des Ersatzverkehrs. (Der Begriff der Mehrkosten des Ersatzverkehrs wird in Abs. 9 bezüglich «übriger Verkehr» verwendet, wo dann auf Pauschalen verwiesen wird.) Will man mit Mehrkosten auf den Vergleich von Kosten zwischen normalem Betrieb und Kapazitätseinschränkung hinweisen?</li> <li>• Ist der Ersatzverkehr gleich definiert, wie in Abs. 8? Oder müsste man hier von Mehrkosten der Umleitung sprechen?</li> <li>• Sind gemäss Abs. 10 auch eigene Kosten der EVU zu entschädigen? Werden Mehr-Minderkosten für Trassen auch berücksichtigt beim Vergleich im Einzelfall?</li> <li>• Entschädigt die ISB im übrigen Verkehr bei überjährigen Kapazitätseinschränkungen gemäss Abs. 9 <b>und</b> gemäss Abs. 10? Falls das der Fall ist, stellt sich die Frage, wie man die Zuordnung der bestellten Trassen macht, weil eine Bestellung im Jahresfahrplan gar nicht möglich ist. Falls das nicht der Fall ist, hätte man wieder eine Lücke.</li> <li>• Ein Vergleich der Mehrkosten über das ganze Netz wäre nicht zweckmässig und eher auf die betroffenen Linien bzw. Bereiche zu beschränken.</li> <li>• Es sollte klarer sein, dass das bestellte Angebot des Personenverkehrs beides den RPV und den FV betrifft.</li> <li>• Die Bestimmungen zum Güterverkehr müssen präzisiert werden.</li> </ul>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
Art.12 Abs. 1	<p>Die Trassenvergabestelle teilt die Trassen <u>in der ordentlichen Trassenzuteilung</u> aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu.</p> <p>Alle Anträge, welche nach Ablauf der Antragsfrist für die ordentlichen Trassenzuteilung eingehen, werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens bei der Trassenvergabestelle im Rahmen der verbleibenden Kapazität zugeteilt.</p>	<p>Die Präzisierung dieses Absatzes bildet die heutige Praxis ab. Im Kontext der TCR ist es für das Bahnsystem wichtig weiterhin pragmatische Abbildung in den Systemen und bei Bedarf Lösungsfindungen gemeinsam zu ermöglichen.</p> <p>Das heisst, dass nach wie vor die Möglichkeit bestehen muss TCR des NNP nach der ordentlichen Trassenzuteilung zu berücksichtigen. So bleibt eine pragmatische Lösungsfindung im Sinne aller wie diese im Jahr 2024 für die aufgrund der Bautätigkeiten der N-S-Achse (Arona-Stresa, Mühlenbachbrücke, Rheintalsperre) getroffen wurde weiterhin zulässig.</p> <p>Zudem können prozessualen Herausforderungen, welche weder die ISB noch die TVS vor Umsetzung TTR und dessen Supportsysteme erfüllen können, so handlebar.</p> <p>Sollte die Präzisierung «in der ordentlichen Trassenzuteilung» obiges nicht mehr ermöglichen, lehnt die SBB diese ab.</p>
Art. 12 Abs. 3	<p>Will sie freigebliebene Trassen einer anderen Verkehrsart für ein <u>regelmässiges und konzessionspflichtiges Angebot des Personenverkehrs in der ordentlichen Trassenzuteilung</u> zuteilen, so bedarf sie der Genehmigung des BAV</p>	<p>Regelmässig wurde durch konzessionspflichtig ersetzt. Das führt dazu, dass sämtliche Einzeltrassen, welche der Personenverkehr auf Cargo-Kapazität fahren, vom BAV genehmigt werden müssen. Das sind aktuell rund 40'000 Trassen. Wir würden deshalb regelmässiges in den Text wieder aufnehmen. Der Trassenzuteilungstermin zur Nutzung Trassen einer anderen Verkehrsart muss gleichzeitig erfolgen wie Trassen Jahresfahrplan (relevant für die Planung von HVZ-Leistungen).</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
		<p>Unter regelmässig versteht man alles, was im BV1 «Jahresfahrplan» abgebildet wird. Dies ist entsprechend im erläuternden Bericht zu präzisieren.</p> <p>Wenn es sich um unregelmässigen Verkehr handeln würde, ist nicht mehr das BV1 betroffen, sondern der unterjährige Bestellprozess («First in first served»).</p>
Art. 14 Abs. 2	<p>Führt die Störung voraussichtlich zu einer <del>mehrtägigen</del> Kapazitätsbeschränkung <u>von mindestens 3 Tagen</u> erarbeitet die Trassenvergabestelle zusammen mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrskonzept für den Personen- und Güterverkehr zur bestmöglichen Berücksichtigung der Transportbedürfnisse der Verkehrsarten, und mit Berücksichtigung der eventuellen nötigen temporären Verlagerung auf die Strasse. <u>Sie</u> legt nach Rücksprache mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Notfahrplan die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr fest, und stellt die bestmögliche Auslastung der vorhandenen Kapazität auf dem Schienennetz sicher. Sie teilt die Trassen jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen am Güterverkehr nach Massgabe seines Verkehrsanteils auf der von der Kapazitätsbeschränkung betroffenen Strecke und der Ausweichstrecke zu. Sie kann dem Personen- und dem Güterverkehr bereits zugeteilte Trassen entziehen, wenn dies der bestmöglichen Auslastung der Kapazität dient.</p>	<p>Wir begrüssen die Präzisierungen bezüglich Betriebsstörungen und nicht planbaren Bauarbeiten. Für die SBB ist es besonders wichtig, dass das Verkehrskonzept in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen ISB und den EVU erarbeitet wird. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten berücksichtigen werden müssen. Dabei soll die TVS transparente und der Situation angemessenen Kriterien bei den Trassenzuteilung anwenden.</p> <p>Für den Personenverkehr wäre grundsätzlich eine Zuteilung der Kapazitäten anteilmässig im Verhältnis der zugeteilten Kapazitäten auf die Verkehrsarten wünschenswert.</p> <p>Für den Güterverkehr muss genug Kapazität vorhanden sein, um die Nachfrage auf die betroffenen Strecken decken zu können. Güterzüge fahren häufig nur in einzelnen Stunden, ein Minimum müsste bei einer anteilmässigen Verteilung trotzdem erhalten bleiben.</p> <p>In den Erläuterungen wird präzisiert, dass «mehrtägig» gleichbedeutend sei mit mindestens 3 Tage». Wir schlagen vor, diese Präzisierung gleich auch in den Text der NZV aufnehmen, um spätere Unklarheiten zu vermeiden.</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
Art. 14a	<p>Das BAV kann im Hinblick auf die europäische Harmonisierung zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung, der Fahrplanerstellung und der Trassenzuteilung zeitlich befristete Pilotversuche bewilligen, <del>die von den Bestimmungen des 3a- und 4. Abschnitts abweichen.</del> <u>Abweichungen von den Bestimmungen des Abschnitts 3a und 4 der NZV sind möglich, sofern die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen einwilligen.</u> Das BAV hört vorgängig...</p>	<p>Die Durchführung von Pilotversuchen für TTR ist grundsätzlich zu begrüßen. Falls von den bisherigen Bestimmungen und Abmachungen (z.B. geplantes Angebot) abgewichen werden soll, muss die Einwilligung der betroffenen EVU eingeholt werden.</p>
Art. 15a	Hinweis	<p>Dies bedingt die Aufnahme von Bestimmungen über die Einforderung einer Finanzgarantie beim Antragsteller (EVU oder Dritter) in die Netzzugangsbedingungen. Dabei kann und soll die Bestimmung an bestehende Regelungen aus dem Ausland angelehnt sein (vgl. zum Beispiel DB 7.3.1.4.10 NBN resp. ÖBB 3.2.6 SNNB).</p>
Art. 22 Abs. 3	<p>Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für die übrigen Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden können, diskriminierungsfrei so fest, dass die vollen Kosten gedeckt sind und publiziert sie:</p> <p>a ....  b ...  <del>c Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;</del></p>	<p><b>Streichen:</b> Art. 22, Abs. 3, lit. c  Diese Leistungen werden heute ausschliesslich von EVU erbracht, was in der aktuellen NZV mit Art. 22 Abs. 3 auch so legitimiert wird. Mit der vom BAV vorgeschlagenen Formulierung würde die Leistung als reine ZL zu einer hoheitlichen Aufgabe der ISB. Eine Erbringung durch EVU wäre formell nicht mehr zulässig.  Dies würde keinen Sinn machen, denn heute wird diese ZL seitens ISB bewusst nicht angeboten, um nicht wettbewerbsverzehrend im EVU-Markt zu agieren.</p> <p><b>Streichen:</b> Art. 22 Abs. 3 Bst. d NZV  Dieser Vorschlag verstösst gegen übergeordnetes Recht und wäre somit unanwendbar. Gemäss Art. 62 Abs. 2 EBG</p>

Artikel bzw. Thema	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkungen
	<del>d Benutzung von Umschlagsanlagen für den Gütertransport sowie von Kränen und anderen Umschlagsgeräten;</del>	<p>gehören Umschlagsanlagen für den Gütertransport einschliesslich der Kran- und Verladegleise sowie Kräne und andere Umschlagsgeräte auf Freiverladen nicht zum Netzzugang. Es ist nicht zulässig auf Verordnungsstufe etwas dem Netzzugang zuzuschlagen, das gemäss Gesetz davon ausgenommen ist.</p> <p>Auch gemäss Art. 10 Abs. 1 Bst. e NZV und Art. 18 Abs. 1 NZV sind die Zusatzleistungen zum Netzzugang zu zählen. Der Trassenpreis regelt das Entgelt für die Benutzung der Infrastruktur im Netzzugang. Zusatzleistungen ausserhalb des Netzzugangs zu definieren, verstösst gegen das EBG und steht im Widerspruch zu den erwähnten NZV-Bestimmungen. Über die Regelung der Finanzierung kann nicht der Umfang des Netzzugangs gemäss EBG verändert werden. Falls es Vorgaben des BAV betreffend Berechnung von Preisen durch die ISB für Leistungen ausserhalb des Netzzugangs gibt, ist dies gesondert zu regeln.</p>



**2. NZV-BAV**

<b>Artikel bzw. Thema</b>	<b>Antrag oder Text des Artikels</b>	<b>Begründung bzw. Anmerkung</b>
Art. 8 (wird aufgehoben)	Präzisierung	Wir sind mit der Streichung grundsätzlich einverstanden. Es muss aber sichergestellt werden, dass die TVS die Kriterien wieder übernimmt. Auch in Zukunft muss die Konfliktebereinigung über die Verkehrsarten hinaus sichergestellt sein, damit die termingerechte Trassenzuteilung im Jahresfahrplan erfolgen kann.
Art. 9 (wird aufgehoben)	Präzisierung	Vgl. Anmerkung zu Art. 8 oben. Die Regelung der TVS muss klar kommuniziert werden.
Art. 10 Abs. 3	Präzisierung	<p>Es ist nicht klar, wie sich der Abs 3 von Abs 1 und 2 abgrenzt. Ist der Unterschied, dass es bewusst die Möglichkeit gibt von den beiden vorgehenden Grundsätzen (Abs. 1 und 2) abzuweichen (z. B. GBT)?</p> <p>Grundsätzlich ist eine Trasseneinschränkung zusammen mit den betroffenen EVU festzulegen. Die Trassenkapazitäten sind den verschiedenen Verkehrsarten pro rata nach den im Jahresfahrplan zugeteilten Trassen zuzuteilen.</p>
Art. 10c	Ergänzen: <u>Ebenso ist eine Umleitung in Bahnhofsgebieten entschädigungspflichtig, wenn dadurch die maximale Zuglänge oder das maximale Zuggewicht reduziert wird.</u>	Wir schlagen vor, der Artikel mit dem Wortlaut des Berichts zu ergänzen.

**3. FPV (soweit nicht anders erwähnt, bezieht sich die Artikelnummer auf den Vorentwurf der neuen FPV)**

Artikel	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkung
Art. 4 Abs. 2	Unternehmen im Sinne von Art. 1 Abs. 1 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV) erstellen der Fahrplanentwurf <u>unter Berücksichtigung des Netznutzungsplans.</u>	Wir verstehen die Intention der Formulierung «Fahrplanentwurf unter Berücksichtigung des Netznutzungsplans» nicht. Was genau ist damit gemeint? Wenn der NNP ein Instrument zur Trassensicherung – und nicht ein Instrument zur Trassenplanung – sein soll, dann kann der NNP nicht mehr als die einer Verkehrsart zustehende Kapazität regeln. Der effektive Fahrplan kann deshalb vom NNP abweichen (z.B. Minutenverschiebungen, andere Durchbindungen).
Art. 6	Präzisierung	Unser Verständnis ist, dass die Stellungnahmen der interessierten Kreise zu berücksichtigen sind. Dies bedeutet aber nicht, dass jede Rückmeldung umgesetzt werden muss.
Art. 7	Klärung	Es ist zu überlegen, ob das Datum der NZV wirklich genannt werden soll. Im Falle einer Änderung bei der NZV muss in diesem Fall auch die FPV angepasst werden.
Art. 8 Abs. 1 und 2 (geltendes Recht)	Auf Aufhebung verzichten.	Wenn dieser Artikel gestrichen wird, dann können zum Beispiel Absprachen zu geänderten Anschlüssen Bahn – Bus erst <i>nach</i> dem Fahrplanentwurf erfolgen (vgl. Wortlaut von Art. 6 VE-FPV). Dies führt zu unnötigen Eingaben in der Konsultationsphase und damit hohem Zusatzaufwand.
Art. 9 Abs. 1 und 2	<p><sup>1</sup> Die Fahrplandaten müssen für jedermann zugänglich sein. <u>Ausgenommen sind Fahrplandaten, die aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht werden.</u></p> <p><sup>2</sup> An jeder Haltestelle sind die Abfahrtszeiten sämtlicher Kurse aller Linien anzugeben, welche die Haltestelle <u>am jeweiligen Betriebstag</u> bedienen.</p>	<p><b>Änderungsantrag Abs. 1:</b> Es gibt bereits heute Ausnahmen von Fahrplandaten, die nicht veröffentlicht werden wie z.B. die Daten des Jail Train. Diese Ausnahmen müssen weiterhin möglich sein.</p> <p>Hinweis: «jedermann» ist nicht ganz genderneutral.</p> <p><b>Änderungsantrag Abs. 2:</b> Die ausgedruckten Abfahrtspläne für das ganze Jahr können dieser Regelung immer schlechter entsprechen, da sie im Falle von Baumassnahmen ständig ausgewechselt werden müssen, was hohe Kosten bei sehr überschaubarem Kundenmehrwert verursacht. Eine elektronische Anzeige (wie z.B. mit dem SID) scheint hier die bessere Lösung zu sein. Allerdings muss dann eingeschränkt werden, dass die Abfahrtszeiten sämtlicher Kurse aller Linien <i>am jeweiligen Betriebstag</i> anzugeben sind. So verfügen die Kunden stets über die für ihre aktuelle Reise korrektestmöglichen Daten.</p>

Artikel	Antrag oder Text des Artikels	Begründung bzw. Anmerkung
Art. 12 Abs. 2	Präzisierung	Mit der vorgeschlagenen Änderung in Abs. 2 ist der Inhalt von Abs. 2 eine Wiederholung von Abs. 1, aus unserer Sicht ohne Mehrwert.