

Bundesamt für Verkehr  
Herrn Vizedirektor  
Pierre-André Meyrat  
Abteilung Finanzierung  
Mühlestrasse 6  
3063 Ittigen

Telefon +41 58 327 27 27  
Fax +41 58 327 29 10  
Mail [direktion@bls.ch](mailto:direktion@bls.ch)

Bern, 23. November 2010

## **Anhörung zur Revision der Netzzugangsverordnung NZV - Stellungnahme der BLS AG**

Sehr geehrter Herr Vizedirektor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme in rubrizierter Angelegenheit, die wir gerne wahrnehmen. Dabei gliedern wir unsere Bemerkungen nachstehend artikelweise.

### **Art. 9b Abs. 5 (neu)**

Bezüglich des Energiepreises existieren heute verschiedene Regelungen, die in sich kongruent sein müssen:

- Das BAV regelt von Jahr zu Jahr den Energiepreis, der den Infrastrukturunternehmen von der Energie SBB belastet wird.
- Der Mindestpreis muss gemäss Gesetz die Grenzkosten abdecken, wozu die Energiekosten gehören.

Das BAV ist deshalb zu verpflichten, bei der administrativen Anpassung des Energiepreises auch den Mindestpreis entsprechend anzupassen. Das sollte in einem neuen Absatz 5 zum Artikel 9b geregelt werden:

#### *Art. 9 b Abs. 5 (neu)*

*Bei Erhöhung der Strombezugskosten vom Bereich Energie der SBB passt das BAV den Mindestpreis entsprechend an.*

### **Art. 11b Streckensperrungen**

Wir begrüssen die Bestrebung zur Erhöhung der Planungssicherheit für die EVU im Grundsatz.

#### **Art. 11b Abs. 1**

Damit eine EVU bei Streckensperrungen ausreichende Vorkehrungen treffen kann, reicht die rechtzeitige Bekanntgabe allein nicht aus. Es bedarf hierfür vielmehr weitergehender Planungsdetails. So wurde BLS Cargo in der Vergangenheit in mehreren Fällen (Sperrung Galleria elicoidale,

Bauarbeiten an der Autobahn im Wankdorf) zwar rechtzeitig über Baumassnahmen informiert, jedoch ohne dass deren Auswirkungen genau zu umschrieben worden sind. Eine Umdisponierung war deshalb seitens BLS Cargo nicht möglich. Zumindest die genaue zeitliche Lage der Sperrung sowie die voraussichtlich betroffenen Züge müssen zum Zeitpunkt der Ankündigung präzisiert werden.

Umgekehrt ist es für eine Infrastrukturbetreiberin in der Praxis kaum möglich, sämtliche Streckensperrungen für eine Fahrplanperiode bei Ablauf der Antragsfrist für Trassen (also rund 8 Monate vor Fahrplanwechsel) kommunizieren zu können. Die hier vorgeschlagene Regelung wird deshalb unweigerlich zu Mehrkosten bei der Infrastruktur führen.

*Antrag: Der Begriff "eingeschränkte Verfügbarkeit" in Art. 15 Abs. 1 muss in obengenanntem Sinne präzisiert werden.*

#### **Art. 11b Abs. 2**

Die Kostenfrage bei Streckensperrungen ist heute in den *Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur (AGB-ISB)* in den Kapiteln 7.4 und 7.5 geregelt. Um die vorgeschlagene Regelung zu realisieren ist u.E. eine Anpassung der (AGB-ISB) notwendig. Hierbei ist der Begriff *Ersatzbeförderungen*, vor allem für den Güterverkehrsbereich, genau zu definieren. Kann beispielsweise ein Verlager die Mehrkosten für Ersatzbeförderungen (z.B. Produktionskosten für Umleitungs-Extrazüge oder Lkw-Fahrten) der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin voll in Rechnung stellen?

Die Ausgestaltung dieser Regelung wird uns aus den zugestellten Unterlagen zu wenig klar. Wir schlagen vor, diese Problematik unter Einbezug Cargo-EVU und Infrastrukturbetreiber vertieft zu analysieren, um zu einer zweckmässigen Lösung zu kommen. Die BLS ist gerne bereit, hierzu Hand zu bieten.

#### **Art. 12 Abs. 4**

Die BLS ist als S-Bahn-Betreiberin mit Linien durch die Knoten oftmals gezwungen, Pendelzugskompositionen operativ zu wechseln. Der „neue“ Zug ab dem Knoten hat dann eine andere Zugnummer. Die Trasse wird also benötigt, aber von einem anderen Zug befahren. Wir gehen davon aus, dass dies nicht als Verzicht im Sinne der NZV gilt. Ähnliches kennen wir heute bereits im Cargobereich, wenn z.B. eine andere als die vorgesehene Last in einer geplanten Trasse geführt wird. Diesfalls zahlt die Cargo-EVU lediglich eine Gebühr für das Wechseln des Debicodes und keinen Schadenersatz.

Im letzten Satz des Absatzes hat sich u.E. ein Kopierfehler eingeschlichen: „Das BAV wird beauftragt, die Einzelheiten *beim Verzicht von zugeteilten Trassen* in einer Richtlinie zu regeln.“

#### **Art. 12 Abs. 5**

Wir begrüßen es, dass das BAV dem Güterverkehr auf Antrag der Infrastrukturbetreiberin oder einer Netzbenutzerin auf belasteten Strecken künftig Vorrang einräumen kann. Mit dem Antrag zur Änderung der Prioritätenordnung auf der Lötschberg-Basisstrecke haben wir die Notwendigkeit einer solchen Regelung unterstrichen.

#### **Art. 15 Abs. 2 Bst. k**

Die Verantwortung der EVU/NBN für die Sicherheit ihrer Züge mit oder ohne ZKE sollte nicht bilateral zwischen EVU und ISB in der Netzzugangsvereinbarung geregelt, sondern explizit in den AB-EBV festgehalten werden. Sonst sind hier langwierige Diskussionen um Verantwortung und Kostenübernahme abzusehen.

Bezüglich der Kostenübernahme hält der Kommentar zur Vorlage fest, dass die Installation von ZKE als normaler Infrastrukturaufwand über die ordentliche Finanzierung nach Art. 49 EBG zu finanzieren ist. Der Betrieb der ZKE, insbesondere die Bemanning des Interventionszentrums, soll hingegen bei der Trassenpreis-Festlegung als Personalanteil Fahrdienst nach Art. 19 Bst. c NZV geltend gemacht werden können.

Im Sinne einer besseren Kostengerechtigkeit schlagen wir hier eine differenzierte Regelung vor: Aufwand für Installation und Betrieb von ZKE sollen über die ordentliche Finanzierung geregelt werden, um zu verhindern, dass es künstliche „Aufwandverschiebungen“ von der Installation in den Betrieb gibt. Dabei übernimmt die ISB die Kosten für Installation und Betrieb von ZKE, soweit diese der stichprobenartigen Überwachung der Sicherheit der Züge dienen. Die EVU/NBN übernehmen demgegenüber alle darüber hinausgehenden Installations- und Betriebskosten, insbesondere für ZKE, welche als Ersatz für manuelle Kontrollen der EVU/NBN an den Abgangsbahnhöfen erstellt werden oder für Leistungen zur Beurteilung von aus Sicherheitsgründen durch die ISB gestoppter Züge benötigt werden. Es kann nämlich durchaus im Interesse einer EVU sein, spezielle zusätzliche ZKE an Abgangsbahnhöfen zu errichten, um ihre Aufgaben effizienter wahrzunehmen. Die Kosten dieser Einrichtungen sollten nur soweit auf die ISB übertragen werden können, als sie auch der ISB für ihre Aufgaben dienen.

#### **Art. 20: Deckungsbeitrag**

Wir begrüßen, dass die Berechnungsgrundlage für den Deckungsbeitrag definiert wird. Diese Definition deckt sich mit unserem bisherigen Verständnis und unserer Anwendung und ist auch insgesamt deckungsgleich mit der Definition gemäss Art. 16 der neuen REVO. Zur Frage der Erlösgliederung gemäss Art. 16 REVO hat sich die BLS AG mit Schreiben vom 1. November 2010 im Rahmen der REVO-Konsultation zuhanden des BAV geäußert.

#### **Art. 22: Zusatzleistungen**

Die Einführung einer Zusatzleistung ist unseres Erachtens schwierig umzusetzen. Es stellt sich dabei die Frage, wie die Informationen genau definiert sind, welche über die Grundinformationen hinausgehen sollen. Vor allem ist auch unklar, wie die Anwendung solcher Informationen in Bahnhöfen mit mehreren EVU des Personenverkehrs erfolgen soll. Kann EVU A von den Zusatzinformationen profitieren, welche von EVU B bestellt worden sind? Oder werden diese Zusatzinformationen EVU A nicht zur Verfügung gestellt? Die Definition von Standards in der Kundeninformation ist deshalb unerlässlich. Des weitern sollten in einem automatisierten Betrieb wenn möglich auch nur automatisierte Meldungen angeboten werden können. Hier besteht aus unserer Sicht Klärungsbedarf.

\*\*\*

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Punkte bei der weiteren Entwicklung der Vorlage und sind gerne bereit, einzelne diesbezügliche Fragen im direkten Gespräch mit Ihnen und Ihren Mitarbeitenden zu klären.

Freundliche Grüsse

BLS AG

Bernard Guillelmon  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard  
Leiter Public Affairs