

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

BLS AG
Vorsitzender
der Geschäftsleitung

Genfergasse 11
CH-3001 Bern
www.bls.ch

Telefon +41 58 327 27 27
Fax +41 58 327 29 10
Mail direktion@bls.ch



Bern, 30. Mai 2012

Trassenzuteilung und Bietverfahren; Richtlinie des BAV – Konsultation Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Unsere nachfolgenden Bemerkungen geben die konsolidierte Haltung der BLS AG und der BLS Cargo AG wieder.

Grundsätzliches

Wir begrüßen das Bestreben des BAV, die Verfahren bei der Trassenzuteilung im Konfliktfall zu konkretisieren. Dabei erachten wir es als richtig, dass sich die Ausführungen nicht auf das Bietverfahren an sich beschränken, sondern dieses nur als ultima ratio ansehen und Vorgaben für eine "niederschwelligere" Konfliktlösung machen.

Zur rechtlichen Einordnung

Gemäss Art. 9a NZV hat – ohne Vorhandensein eines Netznutzungsplanes - der vertaktete Personenverkehr bei der Gewährung des Netzzugangs Vorrang. Weitere Rangfolgen, wie in der vorliegenden Richtlinie festgelegt, sind gesetzlich nicht verankert. Die Regelung der Trassenvergabe-kriterien über eine Richtlinie (und nicht direkt auf Gesetzes- oder Verordnungsstufe) wirft Fragen bezüglich des rechtlichen Stellenwerts und der Verbindlichkeit auf. So sind Richtlinien des BAV unseres Wissens nicht verbindlich, sondern „nur“ zu beachten. Was das für Institutionen ausserhalb des BAV heisst (welche die Regelung werden anwenden müssen) bleibt damit unklar. Insgesamt verbleiben hier Spielräume für die Infrastrukturbetreiber (bzw. trasse.ch). Aus unserer Sicht sind diese grundsätzlich möglichst klar und eindeutig zu definieren. Ohne weitere formaljuristische Prüfung beschränken wir uns im folgenden auf die materielle Beurteilung des Richtlinieninhalts.

Zu Kapitel 2 – Verfahren bei Trassenknappheit

▪ Ziffer 2.2

Gemäss Richtlinie sowie ableitend aus Art. 12a NZV dient eine Überlasteterklärung als Grundlage, um das Bietverfahren einleiten zu können.

Diese Instrumente sollten jedoch bereits im Vorfeld vermieden werden. Dafür wird für die langfristige Planung das Instrument *Netznutzungsplan* geschaffen (Thematik momentan beim BAV), mit welchem sich abzeichnende Kapazitätsengpässe frühzeitig erkennen und die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich auf die Verkehrsarten verteilen lassen. Unseres Erachtens ist dem Thema *Netznutzungsplan* eine hohe Priorität einzuräumen, damit möglichst keine Strecken für überlastet erklärt werden müssen und folglich das Bietverfahren als letztes Mittel zur Entscheidungsfindung nicht zur Anwendung kommt.

Noch unklar definiert sind u.E. die internationalen Anforderungen an durchgängige Trassen im Güterverkehr (*pre arranged paths*). Hier fehlt in der Richtlinie die Einbettung in eine Rangfolge. Eine Regelung im Netznutzungsplan müsste hier sinngemäss prioritär gelten.

▪ Ziffer 2.3

In der Richtlinie wird gemäss Art. 12b NZV Bezug auf die Rahmenvereinbarungen genommen, welche von der BLS grundsätzlich positiv bewertet werden. Wir möchten jedoch bemerken, dass zum heutigen Zeitpunkt zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und den Netznutzerinnen noch keine solchen abgeschlossen wurden, da diesbezüglich die „Spielregeln“ noch nicht definiert sind (Prozess, Kosten, Bestell- und Abbestellregeln, third applicants etc.). Unseres Erachtens sind auch hier die unter Ziffer 2.2 erwähnten Netznutzungspläne, welche als Grundlage für das Abschliessen von Rahmenvereinbarungen dienen, vorgängig einzuführen.

▪ Ziffer 2.4

Zur aufgeführten Rangfolge haben wir im Einzelnen folgende Bemerkungen und Anträge:

[1. Rang] Es ist richtig, dass hochprofiligen Zügen, denen keine Alternative angeboten werden kann, die höchste Priorität beigemessen wird. Mit der vorliegenden Formulierung würden jedoch auch Zusatzzüge des Personenverkehrs durch den Lötschberg-Basistunnel (sofern sie mit Dosto geführt werden) prioritär behandelt, während diese bis anhin gegenüber Güterzügen gleichgestellt waren. Aus unserer Sicht entspricht dies nicht den Absichten der Richtlinie, deren Auslöser ja primär Konflikte unter verschiedenen Güterzügen sind. Es ist deshalb zu präzisieren, dass sich der erste Rang nur auf Güterzüge bezieht.

[1. Rang] Unklar ist für uns, welche technischen Gründe neben dem Lichtraumprofil für die Prioritätengabe massgeblich sein sollen. Der Begriff „technisch“ muss deshalb näher umschrieben werden. Wir machen im Weiteren darauf aufmerksam, dass in der Durchführung geprüft werden muss, ob die technischen Gründe effektiv der ursprünglichen Trassenbestellung entsprechen. Hierbei ist unklar, wie bzw. nach welchen Vorgaben das Antrag stellende EVU seine „Beweisführung“ erbringen soll. Auch fehlen Angaben zu möglichen Sanktionen, falls ein EVU die in der Trassenbestellung genannten Parameter nicht einhält. Solche sind u.E. vorzusehen, um Missbräuchen vorzubeugen.

[2. Rang] Aus unserer Sicht ist zwingend festzuhalten, dass Katalogtrassen des Güterverkehrs auf den Transitachsen die nächstfolgende Prioritätsstufe geniessen. Diese einfache Kategorisierung ist sowohl verlagerungspolitisch als auch mit Blick auf die Einführung der europäischen Güterverkehrsverordnung sinnvoll. Bei Konflikten zwischen Güterzügen ausserhalb der Katalogtrassen kann sodann das im Richtlinienentwurf genannte geografische Kriterium angewandt werden, wobei dieses zu präzisieren und mit realitätsnahen Beispielen zu unterlegen ist. Die Einschränkung, das geografische Kriterium nur bei Konflikten innerhalb des Gü-

terverkehrs anzuwenden ist deshalb wichtig, weil ansonsten die Gefahr einer ungebührlichen Verdrängung von HVZ-Zügen des Personenverkehrs in der Fläche besteht.

[4. Rang] Die Formulierung im Richtlinienentwurf ist hier uE. nicht eindeutig. Da mit den oben genannten Kriterien die in der Praxis zu erwartenden Konflikte uE. jedoch bereits hinreichend gelöst werden können, kann auf dieses Kriterium der Einfachheit halber ersatzlos verzichtet werden.

Zu Kapitel 3 – Bietverfahren

Die vorgeschlagenen Regelungen zum Bietverfahren erachten wir auf Basis der Erfahrungen aus dem Fahrplan 2012 als zielführend.

Zu Kapitel 4 – Besondere Bestimmungen

- Ziffer 4.3
Ziffer ist zu löschen; da redundant zu Ziffer 4.1.

Zusammenfassung: Anträge

- 1. Die Arbeiten an den Instrumenten Netznutzungspläne und Rahmenvereinbarungen sind mit hoher Priorität voranzutreiben.**
- 2. Die unter Ziff. 2.4 des Richtlinienentwurfes aufgeführte Rangfolge soll wie folgt lauten:**
 - 1. Rang: Güterzüge, für die aufgrund des beanspruchten Lichtraumprofils keine Alternativen angeboten werden können.***
 - 2. Rang: Katalogtrassen des Güterverkehrs auf den Transitachsen. Bei Konflikten zwischen Güterzügen ausserhalb der Katalogtrassen sind jene Züge zu priorisieren, welche aus geografischen Gründen schlechter als andere auf Ausweichrouten verlegt werden können.***
 - 3. Rang: Züge, die im Ablauf des Fahrplanjahres wöchentlich wiederkehrend verkehren, nach der Häufigkeit der pro Woche erfolgenden Fahrten.***
 - 4. Rang: übrige Züge***

Besten Dank für die Kenntnisnahme unserer Anmerkungen und deren Berücksichtigung bei der Schlussredaktion der Richtlinie.

Freundliche Grüsse

BLS AG

Bernard Guillelmon
CEO

Olivier Bayard
Leiter Public Affairs