

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, 8. Oktober 2012

BAV-Richtlinie "Streckensperrungen gemäss Art. 11b NZV"

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Gerne äussern wir uns dazu wie folgt.

Allgemeine Bemerkungen

- Wir begrüssen es, dass die Bestimmungen des neuen Art 11b NZV vorliegend präzisiert und konkretisiert werden sollen, um damit die Planungssicherheit für alle Akteure zu erhöhen. Die generelle Stossrichtung des Richtlinienentwurfes unterstützen wir.
- Es ist richtig, dass die vorliegende Richtlinie sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr gilt und damit das Thema umfassend regelt. Diesem Umstand ist bei allen in der Richtlinie beschriebenen Fällen konsequent Rechnung zu tragen, indem auch für den Güterverkehr in jedem Fall explizite Regelungen definiert werden.
- Der Richtlinientext erscheint uns in mancher Hinsicht noch „unhygienisch“. Um Missverständnissen vorzubeugen, sollten die wichtigsten Begrifflichkeiten innerhalb der Richtlinie klar definiert und vereinheitlicht werden. Insbesondere sind die Beschriftungen im Diagramm in Ziff. 2 mit der Beschreibung der einzelnen Fälle in Ziff. 4-6 zu vereinheitlichen.
- Es ist übergreifend sicherzustellen, dass durch die erforderlichen Abklärungen zur Kostenteilung keine Verzögerungen für die Bau- und Unterhaltsplanungen entstehen können.
- Die gewählte Rechtsform einer Amtsrichtlinie wirft Fragen bezüglich Legalität und Verbindlichkeit auf. Es ist u.E. zumindest fraglich, ob dem Instrument der Richtlinie eine genügend hohe Verbindlichkeit beigemessen werden kann. Gemäss der Klassifizierung der Vorschriften auf der BAV-Homepage (siehe ebenda, Seite Grundlagen) sind Richtlinien des

BAV nicht verbindlich, sondern „nur“ zu beachten. Was das für Institutionen ausserhalb des BAV heisst (welche die Regelung werden anwenden müssen) bleibt damit unklar.

Zu Ziff. 1 (Allgemeine Bestimmungen)

- Wir empfehlen, den Fehler in der Ziff. 2 zu Art. 11b zu korrigieren und den Satz wie folgt zu beginnen: „Die Transport-, ...“

Zu Ziff. 2 (Anwendungsbereich)

- Der erste Satz ist kongruent zu Ziff. 3 zu formulieren. Vorschlag: „Gemäss folgendem Diagramm fallen unter den Prozess der rechtzeitigen Bekanntgabe“ (...)
- Begriff *Notmassnahme*
Der Begriff muss genau definiert werden. Die Ursache für Notmassnahmen kann sowohl beim ISB (z.B. vernachlässigter Unterhalt in der Vergangenheit) als auch beim EVU liegen (z.B. Ereignis infolge Personalfehler seitens EVU, verbunden mit einer längeren Totalsperre).
- Begriff *Anschlüsse gewährleistet*
Der Begriff muss genauer definiert werden.
 - Nach unserer Auffassung sind darunter nicht nur Anschlüsse des Personen-, sondern auch des Güterverkehrs zu verstehen, namentlich die (ausländischen) Trassenanschlüsse im internationalen Güterverkehr oder in Rangierbahnhöfen für den nationalen Verkehr. Dies sollte in der Richtlinie explizit erwähnt, und im Text jeweils ergänzt werden.
 - Im Personenverkehr ist genau zu umschreiben, wann ein Anschluss als gewährleistet gilt. So werden z.B. bei Baumassnahmen die Wartefristen bei Reisezügen gezielt ausgedehnt. Die dadurch entstehenden Verspätungen erscheinen als temporär verkräftbar, sofern die Transportkette sichergestellt wird.
- Im Diagramm unter Ziff.2 fehlt bei den Sperrungen mit Publikation im Fahrplan, die zwar verspätet, aber mehr als 3 Monate vor der Sperrung bekanntgeben werden, der Hinweis auf Ziff. 6.1 der vorliegenden Richtlinie. In dieser Ziffer wird Art. 11b Abs. 1 NZV ausgelegt.

Zu Ziff. 3 (Prozess)

- Titelzeile
Wir schlagen vor, die Spalte 3 mit „Termin“ zu betiteln.
- Zeile 1 - Bekanntgabe der Streckensperrungen
 - Der Inhalt dieser vorgezogenen Bekanntgabe muss genauer definiert werden (s. unsere Bemerkungen zu Ziffer 6.1 unten).
 - Begriff Folgejahre
Der Begriff Folgejahre kann unterschiedlich ausgelegt werden. Der Zeithorizont muss eindeutig definiert werden.
- Zeile 2 - Beginn Planungsphase
Hier sind diverse Stellen involviert (ISB, EVU, trasse.ch), ohne dass die Verantwortlichkeit geregelt wird. Die Tätigkeiten sollten von einer federführenden, neutralen Stelle koordiniert werden (z.B. trasse.ch).

- Zeile 3 - Stichtag
Die Verwendung des Begriffs „Stichtag für die Bekanntgabe“ ist verwirrend. Nach unserem Verständnis bezieht sich der in Zeile 3 genannte Stichtag auf die Antragsfrist für die EVU (8.4.2013), während der Stichtag der ISB für die Bekanntgabe der Streckensperrungen (8.2.2013) in Zeile 1 festgehalten ist. Dies ist durch die einheitliche Verwendung der Begrifflichkeiten klar zum Ausdruck zu bringen.
- Zeile 5
- Die Fussnote 3 betreffend Einrechnung der Folgekosten nur alle 2 Jahre ist zu streichen. (siehe dazu unsere Bemerkungen unter Ziff. 4. 3). Da die Mehrkosten, die den ISB entstehen können, einen Einfluss auf die Leistungsvereinbarung der ISB mit dem BAV haben können, sollte die Terminkette für die Leistungsvereinbarungen in der Tabelle mit angegeben werden.

Zu Ziff. 4 (Kostenteilung bei rechtzeitiger Bekanntgabe)

- Ziffer 4.1
Die Beurteilung der Gesamtwirtschaftlichkeit erfordert bei Streitigkeiten die einvernehmliche Beurteilung der Mehrkosten (ggf. unter Einbezug der SKE, siehe oben) und den Willen, viele Daten auszutauschen. Ob ISB und EVU in jedem Fall zu einer einvernehmlichen Betrachtung der Gesamtwirtschaftlichkeit bereit, ist zu bezweifeln. Auch hier empfehlen wir eine Konkretisierung.
- Ziffer 4.2
Mehrkosten: In der Praxis bleibt unklar, wie die ISB zu den erforderlichen Daten kommt, um die *entstehenden Mehrkosten* der EVU zurückzuerstatten. Hier müssen die Spielregeln zwischen ISB und EVU zwingend eindeutig festgelegt werden (Prozess, Fristen, Einsichtsrecht der ISB in Offerten etc.).
Dabei sind auch die EVUs in die Pflicht zu nehmen, indem die von ihnen zu liefernden Datengrundlagen (ähnlich wie bei Ziff. 6.1) klar umschrieben und deren Verbindlichkeit festgehalten wird. Nur so können die ISB Planungssicherheit haben, um ihre Projektbudgets zu erstellen.
- Ziffer 4.3
Aus unserer Sicht müssen auch bei zweijähriger Angebotsperiode im Zwischenjahr allfällige Folgekosten im Rahmen des Bestellverfahrens nachträglich geltend gemacht werden. Das Risiko besteht sonst, dass für die Infrastrukturen ein Anreiz geschaffen wird, bewusst vermehrt Unterhaltsarbeiten in Zwischenjahren ausführen, um damit die Kosten auf die EVU's abwälzen zu können.
- Ziffer 4.4
Umleitungen: Nicht alle Verkehre können aufgrund technischer Parameter umgeleitet werden (z.B. SIM-Züge). Zudem ist klar zu definieren, welche Pflichten dem ISB bei Umleitungen über „fremde“, bzw. ausländische Infrastrukturen zufallen. Der Begriff *Umleitungen* muss näher definiert werden.
Trassengebühren: Das EVU muss den betroffenen ISB die effektiv bezahlten Trassengebühren transparent und nachvollziehbar zur Verfügung stellen. Es können mehrere ISB betroffen sein (z.B. Umleitungen Lötschberg ⇔ Gotthard). Nur aufgrund dieser Angaben hat die ISB die Möglichkeit, die Differenz zwischen ursprünglichem Trassenpreis (ohne Streckensperrung) und effektiv bezahltem Trassenpreis (mit Streckensperrung und Umleitung) zu berechnen.

Zu Ziff. 5 (Kostenteilung bei Streckensperrungen ohne Pflicht zur Bekanntgabe)

- Die ISB haben die Pflicht, die EVU über Streckensperrungen zu informieren. Der Titel des Abschnitts ist deshalb zu ändern in: „ohne Pflicht zur Publikation im Fahrplan“.
- Kann das EVU nachweisen, dass sich das Ergebnis trotz den begrenzten Auswirkungen verschlechtert hat und die Übernahme dieser Differenz durch die ISB verlangt, dann muss das EVU die Berechnungsgrundlagen transparent und nachvollziehbar zur Verfügung stellen. Auch hier ist die Definition eindeutiger Spielregeln zwingend (Prozess, Fristen, Einsichtsrecht der ISB in Offerten etc.).

Zu Ziff. 6 (Spezialfälle)

- Ziffer 6.1
 - *Mehrkosten/Mindererlöse*: Das EVU muss der ISB die Berechnungsgrundlagen transparent und nachvollziehbar zur Verfügung stellen. Auch hier ist die Definition eindeutiger Spielregeln zwingend (Prozess, Fristen, Einsichtsrecht der ISB in Offerten etc.). Zudem sollte präzisiert werden, dass nur nachgewiesene Planungs- und Dispositionsmehraufwände verrechnet werden können.
 - *Vollständigkeit und Qualität der Bekanntgabe*: Hier ist klar und unmissverständlich festzulegen, welche Informationen die ISB auf welchem Weg zu kommunizieren hat, um den Ansprüchen der Richtlinie zu genügen.
- Ziffer 6.3

Wir gehen davon aus, dass auch rechtzeitig kommunizierte Streckensperrungen gemäss Kapitel 4, welche infolge höherer Gewalt (z.B. Unwetter) verschoben werden müssen, unter diese Ziffer fallen.
- Ziffer 6.4.
 - Dieser Fall ist zu konkretisieren. Es fehlt eine klare Definition, was „unvermeidbare, nicht planbare Streckenunterbrüche wegen unvorhergesehener sicherheitsbedingter Bau- und Erhaltungsarbeiten“ sind. Eine weite Auslegung dieses Begriffs kann unter Umständen die gesamte Richtlinie aushöhlen.
 - Es ist deshalb richtig, dass der Infrastrukturbetreiber einen starken finanziellen Anreiz erhält, solche Fälle zu vermeiden. Auch hierbei braucht es eine Präzisierung: Der Verweis auf Ziff. 4.2 könnte nahelegen, dass diese Bestimmung ausschliesslich für den Personenverkehr gilt, was vorliegend aber wenig Sinn ergäbe. Wir beantragen daher, explizit zu ergänzen, dass der Infrastrukturbetreiber in so einem Fall Mindererträge sowohl von Personen- als auch von Güterverkehrsunternehmen tragen muss.

Insgesamt bedarf der vorliegende Entwurf der Richtlinie aus unserer Sicht noch der Schärfung. Je unklarer die Regeln, umso stärker wird deren Interpretationshoheit an die SKE delegiert, welche u.E. in der heutigen Aufstellung nicht über die für eine solche Aufgabe nötige Praxisnähe verfügt. Bahnseitig dürfte der vermehrte Einsatz von Totalsperren zu Effizienzgewinnen bei der Infrastruktur führen. Umgekehrt erwarten wir durch die Umsetzung der Richtlinie und insbesondere die Erhebung von Kompensationszahlungen auch einen finanziellen und administrativen Mehraufwand, den die ISB in den Leistungsvereinbarungen gegenüber dem BAV einbringen werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Bemerkungen und deren Berücksichtigung bei der Finalisierung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

BLS AG



Bernard Guillelmon
CEO



Olivier Bayard
Leiter Public Affairs