

Bundesamt für Verkehr BAV  
Abteilung Infrastruktur  
Dr. Rudolf Sperlich  
3003 Bern

#### BLSAG

Bollwerk 27, Postfach 5433  
CH-3001 Bern  
www.blscargo.ch

Kontakt  
Juergen Maier-Gyomlay

Mobile +41 79 485 53 81  
E-mail: juergen.maier@bls.ch



Bern, 19.09.2016

### Konsultation Netznutzungsplan 2018

Sehr geehrter Herr Dr. Sperlich  
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 23.08.2016 zum Netznutzungsplan 2018 (nachfolgend NNP-18 genannt) und der dazugehörigen Möglichkeit, allfällige Ergänzungen und Fragestellungen zur vorliegenden Version Stellung nehmen zu können.

Grundsätzlich stellen das mit der im Herbst 2015 beschlossenen Güterverkehrsvorlage das Netznutzungskonzept und die Netznutzungsplan ein wichtiges und sehr begrüssungswertes Instrument zur Klärung der Trassenvergabe an Personenverkehr und Güterverkehr. Aus Gesamtsicht ergibt sich die grundsätzliche Anforderung, dass im mittelfristigen Zeithorizont die Dokumente Referenzkonzept STEP AS 2025 bzw. die derzeit eingereichten Angebotsmodule von AS 2030 die Grundlagen der jährlichen NNP darstellen, welche die zukünftige Kapazität für Trassen des Personen- und Güterverkehrs bestimmen. Diese sollten auch im NNP 2018 abgebildet und abgesichert sein.

#### **Anforderung zudem aus Sicht BLS Personenverkehr:**

Im Kontext der laufenden Diskussionen zum Fernverkehr verfügt BLS-P über ein Konzept, welches bereits für 2018 ff. als (zumindest teilweise) umsetzbar beurteilt wird. Aufgrund der zeitlichen Unvereinbarkeit mit den erforderlichen Infrastrukturprüfungen mit dem Zeitplan des NNP sehen wir aktuell von Änderungsanträgen ab. BLS Personenverkehr behält sich jedoch – im Kontext der anstehenden Entscheidung des BAV betr. FV-Konzession – vor, ihre diesbezüglichen Angebotsvorstellungen im übernächsten NNP (2019) einzugeben. Es ist u. E. zwingend, dass das BAV die Prozesse der Konzessionserteilung mit den mit STEP eingeführten Planungsprozessen und Instrumenten abstimmt.

### **Anforderung zudem aus Sicht BLS Cargo:**

Die langfristige Kapazität für den Transitgüterverkehr gemäss Referenzkonzept STEP AS 2025 muss als Mindestkapazitätsmenge sichergestellt und im NNP 2018 abgebildet werden.

- Dies sind für den Lötschberg/Simplon aktuell 3 stündliche Trassen pro Richtung für den Transitgüterverkehr sowie zusätzliche Trassen für den regionalen Güterverkehr auf der Achse. Wir gehen jedoch davon aus, dass perspektivisch 4 stündliche Transitrassen auf der Lötschbergachse benötigt werden.
- Auf der Gotthardachse sind perspektivisch nach den Ausbauten des 4m-Korridors 6 Trassen pro Stunde und Richtung erforderlich.

Bei den im NNP 18 genannten Einschränkungen gehen wir davon aus, dass diese temporär sind. Kapazitätseinschränkungen von G-Trassen sind aus Sicht BLS Cargo nur zu akzeptieren, wenn die Einschränkung durch Bauarbeiten für die Kapazitätssteigerung AS 2025 bzw. AS2030 dient. Dieser Sachstand ist aber bei der Konsultation NNP 2018 nur bedingt ersichtlich

Nachfolgend möchte die BLS AG zudem auf einzelne Themen eingehen

### **Instrument NNP**

In diesem Kontext verweisen wir auf die teilweise widersprüchliche Abgrenzung des Instrumentes NNP. Für die EVU ist insbesondere unklar, welche Art von Konzeptanpassungen in einen NNP aufgenommen werden können (ohne vorgängig in einem NNK abgebildet zu sein) – bzw. wann Konzeptänderungen zwingend zuerst in einen NNK und damit in das Änderungsmanagement STEP einfließen müssen. In dieser Frage stellen wir zudem sehr unterschiedliche Interpretationen von SBB-I bzw. dem BAV fest.

***BLS AG fordert daher eindeutige Definitionen der Prozesse und Inhalte , um zu einem späteren Zeitpunkt Irritationen zu vermeiden***

### **Prioritätenordnung**

Der NNP ersetzt gemäss Ihrem Schreiben die bestehende Prioritätenordnung bei der Trassenvergabe. Da die dazu notwendigen Verordnungen bisher nur tlw. im Entwurf bekannt sind, ist die Einschätzung der Handhabung von Nutzungskonflikten nicht abschliessend möglich. Bei den im „Begleitdokument\_NNP-18; Punkt.3; Seite 72ff“ aufgelisteten Konflikten wird in den Formulierungen jedoch weitestgehend der P-Verkehr dem G-Verkehr vorgezogen. Die oft verwendete Begründung betreffend der „volkswirtschaftlichen und politischen Bedeutung des Personenverkehrs“ greift hier zu kurz. Hat doch der Gütertransport ebenso eine volkswirtschaftliche und politische Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung und für die Industrie. Können Konflikte im NNP nicht gelöst werden, so sind diese im Jahresfahrplanprozess an die trasse.ch zu verweisen. Eine textlich formulierte Prioritätenordnung (volkswirtschaftliche Bedeutung des P-Verkehrs, G-Verkehr nur in „Taktlücken“ des P-Verkehrs möglich) gelten mit dem NNP nicht mehr als Vorgabe für die Trassenvergabe.

***BLS AG fordert daher ausbalancierte und ausgereifte Definitionen für volkswirtschaftliche und politische Bedeutungen des Personen- und Güterverkehrs als Basis zu einer allgemein gültigen Priorisierung , um im Falle eines Konfliktes auf fundierte Grundlagen zurückgreifen zu können***

### **Streckendetails**

Im Weiteren fällt auf, dass die Grafik NNP-18 nicht das gesamte Streckennetz abbildet. Um ein gesamthafte Bild über die verfügbaren Kapazitäten zu erhalten, müssen alle Strecken in der Grafik aufgeführt sein. Beispielsweise die Strecke Lyss-Payerne fehlt auf der Liste.

Weiter ersehen Sie im Anhang 1&2 Fragestellungen (Angebote, Kapazitäten, Definitionen) zu einzelnen Strecken aus Sicht des Personen- und Güterverkehrs der BLS AG

Mit Bezug zu unseren Anmerkungen bitten wir um Ergänzung der Unterlagen und Berücksichtigung unserer Vorschläge. Bei weiteren Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung und würden zukünftig gemeinsame und intensive Dialoge zum vorliegenden Thema begrüßen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Dirk Stahl  
Stv. CEO BLS AG



Michael Pohle  
Leiter Unternehmenssteuerung



## Anhang 1: Personenverkehr - Tabelle mit Unklarheiten und Anpassungsvorschlägen

Nr.	Name	Kapitel, Seite, Tabelle	Feststellungen, Fragen, Abweichungen von bekannten Planungsgrundlagen	Anpassungsvorschlag, gewünschte Formulierung	Begründung
1	BLS-P	K. 1.1.1 / S. 11 / P143 Bern - Langnau	Abschnitt Konolfingen - Langnau ist ebenfalls unter P152 aufgeführt RE ist fälschlicherweise dem FV zugeordnet	P143 muss Bern - Konolfingen statt Bern - Langnau heissen In Spalte Anzahl Trassen korrigieren FV 0 / RV 4	Abschnitt Konolfingen - Langnau sonst doppelt vorhanden RE ist abgeltungsberechtigt und somit RPV
2	BLS-P	K. 1.1.3 / S.18 / P304 Wolhusen - Luzern	RE ist fälschlicherweise dem FV zugeordnet	In Spalte Anzahl Trassen korrigieren FV 0 / RV 3	RE ist abgeltungsberechtigt und somit RPV
3	BLS-P	K. 3.2.2 / S. 82 u. 83 / Region Bern	Strecke Konolfingen - Thun ist unter Nr. 7 und 22 doppelt aufgeführt	Zu einer Position zusammenfassen	Auslöser für Risiken sind bei beiden Positionen dieselben (Umbau Konolfingen und Auswirkungen Bauarbeiten Raum Bern)
4	BLS-P	Netzgrafik NNP 2018 Fernverkehr Schweiz	In der Netzgrafik sind auch die RE-Linien Bern - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, Bern - Thun - Lötschberg - Brig, Zweisimmen - Spiez - Interlaken Ost und Bern - Langnau - Luzern enthalten	RE-Linien streichen	RE-Linien sind abgeltungsberechtigt und somit dem RPV zugeordnet.
5	BLS-P	K. 1.1.1 / S. 8 / P123 Neuchâtel - Le Locle	RE ist fälschlicherweise dem FV zugeordnet	RE-Linien streichen	RE-Linien sind abgeltungsberechtigt und somit dem RPV zugeordnet.
6	BLS-P	K. 1.1.1 / S. 8 / P124 Neuchâtel - Bern	RE ist fälschlicherweise dem FV zugeordnet	RE-Linien streichen	RE-Linien sind abgeltungsberechtigt und somit dem RPV zugeordnet.
7	BLS-P	Netzgrafik NNP 2018 Region Bern	S31 Ankunft Biel/Bienne zu spät	Ankunft xx.15/xx.45	Keine Anpassung vorgesehen
8	BLS-P	Netzgrafik NNP 2018 Region Bern	R Lyss - Büren a. A. nur in HVZ halbstündlich	stündliche Trasse Büren a. A. an xx.43/xx.46 (asymmetrisch)	Anpassung aufgrund Buskonzept Solothurn-Messen-Münchenbuchsee
9	BLS-P	K. 1.1.1 / S. 9 / P132 Thun-Spiez	Regionalverkehr 0 Trassen	Regionalverkehr 2 Trassen Unter Zusätzliche Angaben müsste es heissen: 1 Trasse nur zu bestimmten Stunden als saisonaler Verkehr	1 RE 1 h-Takt 1 Entlastungszug saisonal

10	BLS-P	K. 1.1.1 / S. 10 / P135 Spiez-Lötschberg-Brig	Fernverkehr 1 Trasse	Fernverkehr 0 Trasse Text in "Zusätzliche Angaben" löschen: Regio Spiez-Frutigen nur zu bestimmten Stunden.	
11	BLS-P	K. 1.1.1 / S. 10 / P135 Spiez-Lötschberg-Brig	Regionalverkehr 1 Trasse	Regionalverkehr 3 Trassen Unter Zusätzliche Angaben ergänzen: 1 Trasse nur Spiez – Frutigen zu bestimmten Stunden und 1 Trasse nur zu bestimmten Stunden als saisonaler Verkehr	
12	BLS-P	K. 1.1.1 / S. 10 / P136 Brig-Domodossola	Regionalverkehr 1 Trasse	Trasse nur jede zweite Stunde. Kapazitätsteilung mit Güterverkehr.	Der RE Bern-Brig soll jede zweite Stunde von/nach Domodossola druchgebunden werden
13	BLS-P	Netzgrafik NNP 2018 Region Bern	Regio-Angebot Spiez – Frutigen fehlt	Regio Spiez-Frutigen nachtragen	
14	BLS-P	Netzgrafik NNP 2018 Region Bern	Angebot Spiez – Interlaken Ost entspricht momentanem Vorschlag von SBB I-FN (Variante 4).	Fahrplan RV analog 2016	Der Vorschlag von SBB-I ist immer noch in Diskussion mit BLS-P und Besteller (AöV, Kt. BE). Aktuell gilt für BLS immer noch der Status Quo.
15	BLS-P	Netzgrafik NNP 2018 Region Bern	RE Bern - Brig: Brig an xx.23	Brig an xx.20	RE Bern - Brig wird im Zusammenhang mit der 2-stündlichen Verlängerung von/nach Domodossola beschleunigt (Trassen bereit im Fpl. 2017).
16	BLS-P	Netzgrafik NNP 2018 Region Bern	Druchbindung von/nach Domodossola fehlt	bestehender RE Bern - Brig 1 h-Takt als Druchmesser Brig - Domodossola im 2 h-Takt aufnehmen	Gem. Entschied Region Piemont (I): RE Bern - Brig von/nach Domodossola verlängert. SBB-I / trasse.ch hat Machbarkeit 2h-Takt bestätigt.
17	BLS-P	Risiken und offene Punkte 3.2.2. Region Bern, Seite 83, Nr. 26	TransGoldenPass	Der Zug heisst neu <b>Goldenpass Express</b>	Wechsel vom Arbeitstitel zum offiziellen Zugnamen
18	BLS-P	Netzgrafik NNP 2018 Region Bern	Angebot Kandersteg - Goppenstein fehlt	Angebot Kandersteg - Goppenstein aufnehmen	
19	BLS P	Formulierung in der Legende zum NNP 2018	Angebot KA-IS verkehrt zur Hauptverkehrszeit Angebot Brig-Iselle verkehrt zeitweise (März bis Oktober)	Angebot KA-IS verkehrt zeitweise (März bis Oktober) Angebot Brig-Iselle verkehrt zur Hauptverkehrszeit	entspricht der Realität. Für Formulierung "zeitweise" besteht keine Definition

## Anhang 2: Güterverkehr - Tabelle mit Unklarheiten

Bei der Prüfung des Entwurfs NNP-18 sind uns einige Einschränkungen beim Angebot für G-Trassen aufgefallen. Diese Punkte haben wir in der untenstehenden Tabelle aufgelistet, mit der Bitte diese zu prüfen und zur Sicherung der Güterverkehrstrassen anzupassen.

Seite NNP	Punkt	Abschnitt	Beschreibung	Frage	Bemerkung
44	G264/ G268	Rothrist-Löchligut	Ab Langenthal 3 Trassen, Kapazitätsteilung G-Lokal mit G-Transit.	Wie wird dies aktuell gehandhabt?	Im Referenzkonzept AS 2025 sind die vier Trassen stündlich verfügbar. Einzig bei der G-Trasse Biel-Bern-W`haus ist mit HVZ Einschränkungen zu rechnen.
46	G281	Löchligut-Zollikofen	Absenkungen während der HVZ des Personenverkehrs je nach Fahrlage der HVZ-Züge möglich.	Was bedeutet dies konkret? Mit welchen Einschränkungen sind zu rechnen?	Im Referenzkonzept AS 2025 sind die vier Trassen stündlich verfügbar. Sind hierfür noch Bauarbeiten notwendig für den Kapazitätserhalt?
46	G284	Thun-Spiez	Absenkung während HVZ des Personenverkehrs um eine Trasse auf 2 Trassen	Wie wird dies aktuell gehandhabt?	Im Referenzkonzept AS 2025 sind die vier Trassen stündlich verfügbar. Sind hierfür noch Bauarbeiten notwendig für den Kapazitätserhalt?
47	G289	Visp-Brig	Absenkung während HVZ des Personenverkehrs um eine Trasse auf 3 Trassen	Wie wird dies aktuell gehandhabt?	Im Referenzkonzept AS 2025 sind die vier Trassen stündlich verfügbar. Sind hierfür noch Bauarbeiten notwendig für den Kapazitätserhalt?
47	G291	Brig-Domo	4. Trasse in Kapazitätsteilung mit Regionalverkehr oder Fernverkehr	Was bedeutet dies? Wer entscheidet und auf welcher Grundlage werden die Trassen zugeteilt?	Im Referenzkonzept AS 2025 sind die vier Trassen stündlich verfügbar. Sind hierfür noch Bauarbeiten notwendig für den Kapazitätserhalt?
74	K9	Brig-Domo	Gefordertes Mengengerüst kann nicht eingeplant werden. Trassierung G-Verkehr in Taktlücken Verkehr		Die Formulierung ist falsch. Der RPV ist nicht als vertaktet anzusehen. Der RPV verkehrt auf Restkapazität von aktuell freien G-Trassen.

					Dabei besteht die Gefahr, dass zukünftig nur noch drei G-Trassen zur Verfügung stehen. Gemäss gültigem Referenzkonzept AS2025 hat der G-Verkehr Anrecht auf 4 G-Trassen Basel - Domodossola.
74	K11	Biel-Bern	Konflikt zwischen Güterverkehrsstrassen im Raum Löchligut.	Wieso ergeben sich hier Konflikte?	Konfliktlösung und nicht Priorisierung Lokale Trasse.
					Im Referenzkonzept AS 2025 sind die vier Trassen stündlich verfügbar. Einzig bei der G-Trasse Biel-Bern-W`haus ist mit HVZ Einschränkungen zu rechnen.
65	W2	Brig-Iselle	Wie fährt der Autoverlad aktuell?		
80/81	K41-43	Basel-Luino	Kapazitätskonflikt G und RE	Wie viele Luino-Trassen sind letztendlich betroffen?	Im Referenzkonzept AS 2025 sind die vier Luino Trassen stündlich verfügbar. Sind hierfür noch Bauarbeiten notwendig für den Kapazitätserhalt?
86	41	Bern-Spiez	Kumulation Bauphasen Bern – Thun erfordern Neukonzept. Änderungen vorbehalten	Wie hoch wird die Einschränkung sein?	