



September 2016

---

# Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan

## Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

---

### Inhaltsverzeichnis:

Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan .....	1
Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen .....	1
1. Ausgangslage .....	2
2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen .....	3
2.1 Änderungen der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV) 742.3. Abschnitt: Netznutzungskonzept .....	3
2.2 Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) SR 742.122 .....	5



## 1. Ausgangslage

Die Instrumente Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP) sind Elemente der Vorlage "Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche".

Die Vertreter der Güterverkehrsbranche wiesen während der Erarbeitung der Güterverkehrsvorlage auf die mangelnde Anzahl und Qualität der zur Verfügung stehenden Güterverkehrstrassen hin. Die Verbesserung der Situation war ein unbestrittenes Anliegen. Dem Güterverkehr sollen Trassen zu geschieden werden, welche eine effiziente Produktion erlauben. Die beiden Instrumente NNK und NNP sollen die den Ausbausritten (AS) des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) zugrunde liegenden Angebotskonzepte für den Personen- und den Güterverkehr verbindlich festlegen. Beide Verkehre sollen in der Planung gleichwertig behandelt werden.

NNK und NNP sind Instrumente der Netznutzungssicherung in der Planungsphase der Eisenbahninfrastruktur und bei der Trassenvergabe. Sie sind daher mit dem Thema Netzplanung vielfältig verbunden. Die Planung ist ein dynamisches Metier. Angebotskonzepte, welche mit einem STEP AS festgelegt werden, können sich während der Planungsjahre weiterentwickeln. Dies soll mit den neuen Instrumenten nicht verhindert werden.

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs zur Netzplanung einerseits und zur Trassenvergabe andererseits werden die beiden Instrumente in zwei verschiedenen Verordnungen geregelt, nämlich

- das Netznutzungskonzept in der KPFV;
- die Netznutzungspläne in der NZV.

Die Europäische Union sieht ebenfalls gemäss Richtlinie 2012/34/EU die Möglichkeit vor, dass bestimmten Verkehrsarten von besonderem gesellschaftlichem Nutzen bei der Trassenvergabe Priorität eingeräumt wird. Namentlich die Förderung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs ist auch ein Anliegen der Europäischen Union. Die Verordnung 913/2010/EU verlangt die Kapazitätssicherung für vorkonstruierte grenzüberschreitende Korridorstrassen. Diese Kapazitätssicherung wird mit dem neuen Instrument der Netznutzungspläne gewährleistet.

Im Fokus der neuen Instrumente steht zunächst das Normalspurnetz. Die Erfahrungen der ersten Jahre werden zeigen, ob eine Ausdehnung auch auf weitere Strecken sinnvoll ist.



## 2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

### 2.1 Änderungen der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV) 742.3. Abschnitt: Netznutzungskonzept

*Art. 1 Bst. h und Art. 42 Abs. 1 sowie Titel des 10. Abschnittes*

Der bisher in der Verordnung verwendete Begriff "Forschungsaufträge" greift zu kurz und trägt den Absichten des Gesetzgebers im Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG; SR 742.140) zu wenig Rechnung. Die aktuelle Formulierung in Art. 42 Abs. 1 "über Gesuche um Finanzierung von Forschungsaufträgen" ist widersprüchlich. Aus diesem Grund wird an drei Orten im Erlass der zutreffende Begriff "Forschung" eingefügt.

*Art. 16 Abs. 5; Art. 18 Einleitungssatz und Bst. a*

Anstelle des in diesen beiden Bestimmungen verwendeten Begriffs "Gesamtkonzept" hat sich "Angebotskonzept" eingebürgert. Dieser umfassende und allgemein verständliche Ausdruck soll auch im Verordnungstext Verwendung finden. Artikel 18 skizziert, was zu diesem Angebotskonzept gehört. Dabei soll dieses Angebotskonzept bewusst nicht allzu streng umrissen werden: Denn Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial entwickeln sich bekanntermassen iterativ und schrittweise weiter; jede der drei Komponenten ist stetiger Wechselwirkung mit den anderen beiden ausgesetzt. So steht zwar ein bestimmtes Angebotskonzept im Sinne einer Idealvorstellung jedem Ausbauschritt Pate. Der schliesslich finanzierbare und beschlossene Ausbau kann aber von der ursprünglichen Vorstellung abweichen. Das kann der Fall sein, weil sich gewünschte Ausbauten als zu teuer oder aus anderen Gründen nicht realisierbar erweisen, weil es grössere Verzögerungen gibt oder weil neue Erkenntnisse zu anderen und besseren Lösungen führen. Somit wird oft das gestützt auf die schliesslich realisierten Ausbaumassnahmen fahrbare Angebot nicht mehr in allen Teilen den ursprünglichen Wünschen entsprechen. Klar zu unterscheiden ist das eher informelle Angebotskonzept vom Netznutzungskonzept gemäss den nachfolgenden Bestimmungen: Dieses ist ein klar definiertes Instrument mit dem Zweck, jeder Verkehrsart die *mindestens* zur Verfügung stehende Anzahl Trassen zu sichern (siehe Erläuterungen zu Art. 19 ff.)

*Art. 19 ff.*

Der geltende Artikel 19 KPFV wird durch ein entsprechend überschriebenes neues Kapitel zum Netznutzungskonzept ersetzt.



## Art. 19 Grundlage

Die Netznutzung wird nach der Verabschiedung eines Ausbauschnittes durch das Parlament im Netznutzungskonzept festgelegt. Die Netznutzungspläne orientieren sich immer an den geltenden Beschlüssen des Parlaments. Diese sind für das Konzept verbindlich.

Wird das Bauprogramm durch das Parlament abgeändert, muss auch das Netznutzungskonzept entsprechend angepasst werden.

## Art. 19a Inhalt

Es gibt nur *ein* Netznutzungskonzept. Dieses betrifft den jeweils aktuellen Ausbauschnitt und legt die mit diesem Schritt mögliche Netznutzung fest. Zurzeit ist dies der Ausbauschnitt 2025. Nach dem Beschluss des Parlaments über den Ausbauschnitt 2030 und späteren Beschlüssen über weitere Ausbauschnitte beschliesst der Bundesrat jeweils über die notwendige Weiterentwicklung bzw. die Anpassungen des Netznutzungskonzepts. Inhaltlich sichert das Konzept die gestützt auf die vom Parlament beschlossenen Ausbauschnitte mögliche Netznutzung. Im Netznutzungskonzept wird die Nutzung in einer Modellstunde des Grundfahrplans dargestellt. Das Konzept bildet die "Ziellinie", auf die sich die Netznutzungspläne für die jeweils nächsten sechs Jahre auszurichten haben. Das Netznutzungskonzept enthält eine Netzgrafik. Diese zeigt die Anzahl Trassen pro Verkehrsart zwischen den Knoten. Sie enthält jedoch keine Ankunfts- und Abfahrzeiten in den Knoten; diese werden indikativ nötigenfalls erst in den Netznutzungsplänen ergänzt. Hier liegt ein wesentlicher Unterschied zwischen den beiden Instrumenten Konzept und Plan.

Die gewählte Modellstunde kann nicht alle Stunden des Tages an sieben Wochentagen darstellen. Es versteht sich darum von selber, dass die Netznutzung ausserhalb der Modellstunde von dieser abweichen kann. So kann sich die Netznutzung namentlich in der Nacht, an Wochenenden und an Feiertagen deutlich von der Nutzung in den Hauptverkehrszeiten unterscheiden. Konkrete Angaben dazu sind in den Netznutzungsplänen vorgesehen. Zu diesem Zweck können im Netznutzungskonzept ausgewählte Trassen "hybrid" geplant werden. Das sind z.B. Trassen, die in gewissen Stunden für Güterzüge, in anderen aber für Verdichtungsangebote des Personenverkehrs zur Verfügung stehen können.

Absatz 3: Die Anzahl der Trassen pro Verkehrsart ergibt sich aus dem Planungsprozess. Das Netznutzungskonzept enthält nicht die Zuteilung aller auf einer Strecke möglichen Trassen, sondern nur die im Planungsprozess definierte Kapazität aufgrund der Nachfrage. Es sollen, wenn immer möglich, freie Trassen für die zusätzlichen Bedürfnisse bei der Trassenvergabe verbleiben. Diese Reserve wird namentlich verwendet für zusätzliche Bedürfnisse des Güterverkehrs, Dienstzüge, Leerfahrten und Züge der Infrastruktur.

Absatz 4 definiert die Verkehrsarten. Eine weitere Unterteilung der Verkehrsarten ist im Netznutzungskonzept nicht vorgesehen. In den Netznutzungsplänen können für den Güter- und den Personenverkehr Trassen mit unterschiedlichen Eigenschaften vorgesehen werden.



Absatz 5 lässt einen gewissen Spielraum für weitere Informationen. Dieser Spielraum ist aber beschränkt auf Angaben, welche für die Sicherung der anvisierten Nutzung und deren Qualität (z.B. Anschlussqualität) zwingend zu beachten sind. Denkbar sind u.a. Angaben zur Gleisbelegung in den Knoten, Mindest- oder Maximalgeschwindigkeiten und Mindestbeschleunigung, Zugreihen mit besondere Anforderungen an die Infrastruktur, besondere Anforderungen an die Fahrzeuge, Angaben über die Zugfolgen und Durchbindungen sowie weitere Informationen über die vorgesehene Weiterentwicklung von Trassen in künftigen Ausbausritten.

#### *Art. 19b Verbindlichkeit*

Das Netznutzungskonzept ist ein Instrument zur Sicherung der Trassenkapazität. Es ist für die Planung des BAV und der Kantone und Infrastrukturbetreiberinnen verbindlich. Die Netznutzungspläne werden auf der Grundlage des Netznutzungskonzepts erstellt. Die kurzfristigeren Planungen müssen mit den längerfristigen Planungen vereinbar sein. Stimmen sie mit diesen nicht mehr überein, weil die übergeordnete längerfristige Planung geändert hat, so sind sie wieder auf diese abzustimmen (vgl. auch Art. 9a Abs. 1 NZV).

#### *Art. 19c Anpassungen von beschränkter Tragweite*

Der Spielraum für den Bundesrat bei der Festlegung des Netznutzungskonzepts ist nicht gross. Wie ausgeführt, ist die vom Parlament beschlossene Ausbauplanung verbindlich. Indes vergehen nach der Festlegung der Netznutzung für einen bestimmten Planungshorizont bis zur avisierten Trassenvergabe Jahre. In dieser Zeit wird die Planung verfeinert und allenfalls angepasst. Das Netznutzungskonzept soll aufgrund von Planungsoptimierungen des STEP (zurzeit laufender Prozess zur Anpassung des Referenzkonzepts 2025) geändert werden können.

Das BAV soll solche Änderungen vornehmen können, sofern sie von beschränkter Tragweite sind. Dies gilt jedoch nicht für Änderungen, welche durch das Parlament beschlossene Ausbauten in Frage stellen würden. Dies betrifft zum Beispiel die zeitliche Verschiebung gewisser Angebote, wenn sich die dafür nötigen Baumassnahmen verzögern etc.

## **2.2 Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) SR 742.122**

Das Gesetz (Art. 9b Abs. 5 EBG in der Fassung gemäss GÜTG) ermächtigt das BAV, die Einzelheiten zu den Netznutzungsplänen festzulegen. Die NZV als Bundesratsverordnung kann sich daher auf das Nötigste beschränken. Dazu gehört namentlich die Umschreibung des Instruments, damit hier ein glei-



ches Verständnis für alle Beteiligten herbeigeführt werden kann. Diesem Zweck dient der neue Abschnitt 3a mit dem einzigen Artikel 9a. Alle weiteren Einzelheiten kann das BAV in der NZV-BAV regeln.

#### Art. 9a

Die Kapazitätssicherung wird mit den Netznutzungsplänen detaillierter. Die Netznutzungspläne können Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie Durchfahrtszeiten enthalten. Diese sind jedoch nur indikativ; es können keine Ansprüche daraus abgeleitet werden. Massgeblich bleiben die definitiv im Fahrplanprozess festgelegten Zeiten. Es muss aber ersichtlich sein, welche Qualität die einzelnen Trassen aufweisen und welche Konsequenzen sich namentlich für die Güterverkehrsproduktion daraus ergeben.

Eine wichtige Unterscheidung der Verkehrsart Güterverkehr muss spätestens ein Jahr vor Fahrplanbeginn erfolgen: Die sogenannten „Korridortrassen“ für den Güterverkehr werden durch eine separate, von den Infrastrukturbetreiberinnen der jeweiligen Güterverkehrskorridore auf der Grundlage der Verordnung 913/2010/EU eingesetzte gemeinsame Trassenvergabestelle (OneStopShop) zugeteilt. Diese teilt im Auftrag der beteiligten Infrastrukturbetreiberinnen die zuvor ausgeschiedenen Trassen für den internationalen Güterverkehr zu. Die Botschaft zum Gütertransportgesetz führte dazu Folgendes aus (BBl 2014 3827, 3893): Im Planungshorizont der Netznutzungspläne wird die Verkehrsart «Güterverkehr» in die folgenden zwei Verkehrsarten unterteilt: internationaler Güterverkehr auf den in der EU-Gesetzgebung verankerten Güterverkehrskorridoren; Binnengüterverkehr und internationaler Güterverkehr ausserhalb der Güterverkehrskorridore."

Auch die Netznutzungspläne sollen nicht die maximal mögliche Kapazitätsnutzung sichern. Die Anzahl der gesicherten Trassen sollen maximal den Verkehrsprognosen des Bundes entsprechen.

Absatz 1 umschreibt die wesentlichen Inhalte der Netznutzungspläne. Dazu gehört namentlich die Möglichkeit, die Verkehrsarten weiter zu unterteilen. Im Netznutzungskonzept ist der gesamte Güterverkehr eine Verkehrsart. Die Bedürfnisse an die Trassen können je nach Güterverkehr (Einzelwagenladungsverkehr EWL, Postverkehre, kombinierter Verkehr, Transitverkehr, ...) stark abweichen. Unterschiedliche Anforderungen an die Güterverkehrstrassen können insbesondere bezüglich ihrer Geschwindigkeit definiert werden. Unterverkehrsarten mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten beim Güterverkehr würden bei Bedarf in der BAV-Verordnung festgelegt. Personenfernverkehr und Regionalverkehr können ebenfalls weiter unterteilt werden.

Der Ablauf ist in Absatz 3 umschrieben: Gemäss Gesetz muss für jedes der sechs Jahre vor Inkrafttreten eines neuen Fahrplans ein Netznutzungsplan vorliegen. Das heisst im Ergebnis: Ein im Dezember in Kraft gesetzter Fahrplan stützt sich auf den in diesem Zeitpunkt aktuellsten Netznutzungsplan. Dieser verliert seinen Sinn. An seine Stelle tritt ein neuer Plan für den in jenem Zeitpunkt noch sechs Jahre entfernten Fahrplan. Nun müssen aber auch die für die fünf Fahrpläne der Zwischenjahre verbleibenden Netznutzungspläne angepasst werden, soweit dies erforderlich ist. Denn mit Näherücken des Fahrplanwechsels nimmt auch der Detaillierungsgrad zu; es sind neue und präzisere Erkenntnisse vorhanden. Diese sind in den Plänen abzubilden. Im Zentrum steht hier der Ausbau der Infra-



struktur: Denn es kann zum Beispiel vorkommen, dass eine Massnahme, mit der auf einen bestimmten Zeitpunkt gerechnet wurde, Verzögerungen erfahren. Diese haben Auswirkungen auf das mögliche Angebot.

Die Netznutzungspläne enthalten gegenüber den STEP AS und den darauf abgestützten Netznutzungskonzepten keine neuen oder anderen Angebotsmöglichkeiten. Soweit eine Anhörung der Betroffenen Sinn macht, wird sie in der NZV-BAV geregelt. Rechtsgrundlage dafür ist Art. 9b Abs. 5 EBG.

#### **4. Abschnitt: Trassenvergabe**

##### *Art. 11b Abs. 1 und 2*

Von Bauarbeiten betroffen sein können auch Gleisanschliesser; diese sollen deshalb neu, wie die Eisenbahnverkehrsunternehmen, in kurzfristige Vereinbarungen einbezogen werden.

##### *Art. 12*

Die gesamte Nutzungssicherung zielt schlussendlich auf die Trassenvergabe. Die Trassenvergabe erfolgt neu nach Netznutzungsplan. Es lassen sich aber aus einem Netznutzungsplan keine Rechte oder Pflichten für einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmer ableiten, da es jeweils nur um bestimmte Verkehrsarten und Kapazitäten, nicht aber um Unternehmen geht. Die Zuteilung der Trassen darf dem Netznutzungsplan nicht widersprechen. Es müssen nicht zwangsläufig alle darin enthaltenen Trassen verteilt werden, wenn keine Nachfrage besteht. Bei Vergabekonflikten werden Regeln definiert, wie diese gelöst werden sollen. Kann der Konflikt nicht gelöst werden, wird ein Bietverfahren durchgeführt. Abs. 3 hält fest, dass die Regeln für den Konfliktfall auch für die Trassen gelten, welche nicht im Netznutzungsplan definiert sind (Restkapazität). Ohne Genehmigung durch das BAV sollen keine neuen **regelmässigen** Angebote des Personenverkehrs auf Trassen des Güterverkehrs eingeführt werden können. Ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs könnte in einer wirtschaftlichen Flaute wichtige Trassen des Güterverkehrs besetzen. Auch wenn mit einer unterjährigen Vergabe keine Trassen für Folgejahre vergeben werden können, könnte es politisch schwierig sein, ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs nach seiner Einführung wieder zu streichen. Im Übrigen werden in dieser Bestimmung die erforderlichen Anpassungen vorgenommen.

##### *Art. 12c      Konfliktregelung*

Diese Bestimmung regelt die Grundsätze, wenn mehr als ein Antrag für ein und dieselbe Trasse eingeht. Sie übernimmt dabei im Wesentlichen die Regelung des heutigen Art. 12 Abs. 1, führt diese aber etwas detaillierter auf. Auch weiterhin soll es aber Sache des BAV sein, die Einzelheiten in einer Richtlinie zu regeln.



*Art. 15 Abs. 1 erster Satz*

Die Änderung betrifft lediglich den Verweis auf Art. 9c statt 9b.

*Art. 18 Abs. 1*

Die Änderung betrifft lediglich den Verweis auf Art. 9c statt 9b.

*Art. 19e Verbindlichkeit*

Die Netznutzungspläne sind für alle Planungsstellen und die Trassenvergabestelle verbindlich. Die ordentliche Trassenvergabe umfasst alle Trassenanträge, welche bis zur Vergabe Mitte August vor Fahrplanbeginn behandelt werden. Für alle diese Zuteilungen muss die Vergabestelle den Netznutzungsplan einhalten. Für Trassen ausserhalb des Netznutzungsplans gilt Art. 9b EBG (mit GÜTG). Für alle Anträge, welche nach der ordentlichen Trassenvergabe behandelt werden gilt wie *heute first come, first served*. Art 12 Abs. 3 definiert für diese Regel eine Ausnahme.

*Art. 19f Publikation*

Die Netznutzungspläne stellen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ein wichtiges Planungsinstrument dar. Sie sind deshalb wie die übrigen Netzzugangsbedingungen zu publizieren.

*Art. 22 Abs. 1 Bst. b, l und m*

Hier geht es um punktuelle Anpassungen. Mit *Systemverkehr* wird jener Verkehr bezeichnet, bei dem einzelne Wagen und Wagengruppen im Hub-and-Spoke System über Rangierbahnhöfe transportiert werden, sogenannter EWLK. Davon zu unterscheiden ist der sogenannte Direktverkehr mit Ganzzügen, also Züge, die vom Ausgangs- zum Zielort ohne Rangieren verkehren. Der Systemverkehr auf der Schiene ist eng in die Logistikkette der Wirtschaft eingebunden, insbesondere bei der Landwirtschaft, der metallverarbeitenden Industrie, der Holzwirtschaft und der Chemie sowie der Post und den Grosshandelskunden wie Migros und Coop. Im Systemverkehr kann es deshalb Wartezeiten kommen, weil etwa bestimmte Zeitfenster für die Zustellung oder Abholung von Wagengruppen eingehalten werden müssen.