



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Verkehrsabwicklung und Unregelmässigkeiten bei Baustellen – Kompetenzen der Behörden in der Schweiz

Stuttgart 21.03.2018

Dr. Markus Giger, Sektionschef Schienennetz

markus.giger@bav.admin.ch

Tel. +41 58 462 57 39



Kompetenzen der Behörden in der Schweiz

1. bei nicht geplanten Unterbrüchen
2. bei geplanten Unterbrüchen
3. in ausserordentlichen Lagen
4. zusammengefasst



1a Rechtsentwicklung

Art. 7 Eisenbahngesetz (EBG), 1.7.1958–31.12.1998

Solange die Konzession zu Recht besteht, ist der Inhaber der Konzession berechtigt und verpflichtet, die Bahn mit Einschluss der nötigen Hilfsbetriebe entsprechend den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung und der Konzession zu bauen und zu betreiben.

1.1.1999 Bahnreform

Einführung Netzzugang

neu mehrere beteiligte Unternehmen

1.7.2016 Totalrevision des Gütertransportgesetzes

Verbesserungen für den Güterverkehr



1b Eisenbahngesetz nach Bahnreform

10. Abschnitt: Betriebsunterbruch; Art. 38 EBG

¹ Das Unternehmen, welches einen Betriebsunterbruch verursacht oder feststellt, ist verpflichtet, alle anderen betroffenen Unternehmen unverzüglich zu orientieren und sich mit ihnen über die zu treffenden Massnahmen zu verständigen. Der regelmässige Personentransport ist durch Umleitungen oder Einsatz anderer Verkehrsmittel aufrecht zu erhalten, soweit dies nicht durch höhere Gewalt verhindert wird.

^{1bis} Der Entzug bereits zugeteilter Trassen begründet keinen Anspruch auf Schadenersatz, sofern er im Zusammenhang mit einer unvorhersehbaren Sperrung einer Strecke erfolgt und der bestmöglichen Auslastung der vorhandenen Kapazität dient.

² Eisenbahnen, die ausschliesslich oder vorwiegend der Beförderung von Personen im Ortsverkehr dienen oder die nach der Konzession ihren Betrieb nicht ganzjährig zu führen haben, brauchen keine Ersatzbeförderung einzurichten. Dasselbe gilt während der Einstellung des Betriebes zwecks Durchführung der vorgeschriebenen Revisionsarbeiten an den Anlagen.



1c Netzzugangsverordnung (NZV) (zu Art. 38 EBG)

Art. 14 Betriebsstörungen

¹ Die Infrastrukturbetreiberin hat im Falle von Betriebsstörungen ein Weisungsrecht gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zur Behebung der Störung und zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zur gegenseitigen Information und zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet.

² Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Streckensperrung, so legt die Infrastrukturbetreiberin nach Rücksprache mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr (Notfahrplan) fest. Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.

³ Der Notfahrplan stellt die bestmögliche Auslastung der vorhandenen Kapazität sicher. Im Notfahrplan ausgewiesene Anschlüsse des Personenverkehrs sind zu gewährleisten.

⁴ Führt die Störung voraussichtlich zu einer Streckensperrung, die länger als 30 Tage dauert, so ermittelt die Infrastrukturbetreiberin den Verkehrsanteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen am Güterverkehr auf der von der Sperrung betroffenen Strecke und auf der Ausweichstrecke. Sie teilt die Trassen auf der Ausweichstrecke jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Massgabe seines Verkehrsanteils auf der von der Sperrung betroffenen Strecke und der Ausweichstrecke zu. Sie kann dem Personen- und dem Güterverkehr bereits zugewiesene Trassen entziehen, wenn dies der bestmöglichen Auslastung der Kapazität dient.

⁵ Führt die Ausweichstrecke über die Netze mehrerer Infrastrukturbetreiberinnen, so setzen diese einen gemeinsamen Notfallstab ein, der die Aufgaben nach den Absätzen 2-4 wahrnimmt.



1d Nicht geplante Unterbrüche



- Weisungsrecht bei der Infrastrukturbetreiberin
- *Gotthardsperre 2012: Zugzahl im Lötschberg-Basistunnel grösser als theoretische Kapazität; aus Erfahrung Verbesserung Rechtsgrundlage*
- mehrtägige Sperre: Notfahrplan
- bestmögliche Auslastung der Kapazitäten
- Trassen können entzogen werden
- wenn mehrere ISB: gemeinsamer Notfallstab

Fazit

- umfassendes «Notrecht» für Infrastrukturbetreiberin
- **keine Aufgabe für Behörde**

2a Geplante Unterbrüche

- keine direkte gesetzliche Bestimmung
- aber Verordnungsbestimmung (seit 01.07.2013)





2b Netzzugangsverordnung (NZV)

Art. 11b Streckensperrungen für Bauarbeiten

¹ Muss eine Strecke für Bauarbeiten zeitweise gesperrt werden, so muss die Infrastrukturbetreiberin die eingeschränkte Verfügbarkeit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern zwei Monate vor Ablauf der Antragsfrist für Trassen bekanntgeben. Wochenendsperrungen und verlängerte Nachtsperren muss sie drei Monate zum Voraus bekanntgeben. Sperren ohne Auswirkungen auf die Anschlussgewährung des Personenverkehrs und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Güterverkehr zu nutzen, kann sie mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern kurzfristig vereinbaren.

- Infrastrukturbetreiberinnen beginnen früher zu planen
- Nachteil: Fahrpläne sind nun richtig, werden aber unleserlich...
- Weiterentwicklung im Gange, z.B. ganzjährige Ausdünnung Montag–Donnerstag am Abend



2b Netzzugangsverordnung (NZV)

- Infrastrukturbetreiberinnen beginnen früher zu planen
- Nachteil: Fahrpläne sind nun richtig, werden aber unleserlich...

455

Bern–Zofingen–Luzern ☺

Infolge Bauarbeiten zwischen Bern–Olten vom 4. 25 Feb, 13–15 Apr, 6. 13, 25–27 Mai, 3–7, 10–14 Juni, 22 Juli, 12 Aug, 23–27 Sep, 30 Sep–4 Okt, 12–14, 26–28 Okt, 11, 25 Nov und 2 Dez Fahrplananpassungen unter www.sbb.ch



	<i>IR</i> 2155	<i>IR</i> 2155	S8 22815	<i>IC</i> 703 R FA	<i>IC</i> 703 R FA	RE 4709	<i>IR</i> 2505	<i>IC</i> 956 R FA	<i>IR</i> 2459	<i>IR</i> 2161	RE 4711
Bern 6	10407	11421		12513	13529		600	604		634	
Olten 5	10446	11446		12553	13555			630		700	
Olten			451			606					706
Zofingen 29			458			613	628				713
Sursee			518			632	641				732
Luzern 5			545			655	701				755

- Weiterentwicklung im Gange, z.B. ganzjährige Ausdünnung Montag–Donnerstag am Abend



2b Netzzugangsverordnung (NZV)

noch Art. 11b Streckensperrungen für Bauarbeiten

² Die Infrastrukturbetreiberin trägt bei rechtzeitiger Bekanntgabe die Mehrkosten, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder dem Anschliesser durch Ersatzbeförderungen oder Umleitungen entstehen. Bei nicht rechtzeitiger Bekanntgabe trägt sie überdies die durch die Sperrung verursachten betrieblichen Aufwendungen und Mindererlöse des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Anschliessers. Geringfügige Mehrkosten, Aufwendungen und Mindererlöse werden nicht ersetzt.

³ Das BAV regelt die Einzelheiten in einer Richtlinie.

- Versuch einer detaillierten Entschädigungsregelung in einer Richtlinie
- nicht wirklich erfolgreich, diverse Fälle strittig
- erneute Revision im Gange: Ziel einfache Lösung
- keine «Gerechtigkeit» im Einzelfall



2c Netzzugangsverordnung (NZV) geplante Änderung 1.1.2019

geänderter Art. 11b Streckensperrungen für Bauarbeiten

² Die Infrastrukturbetreiberin vereinbart mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ersatzbeförderungen und Umleitungen. Dabei sind die Transportketten zu gewährleisten. Die angepassten Fahrpläne sind mindestens zwei Monate im Voraus zu publizieren. Den Reisenden, Absendern und Empfängern dürfen keine Mehrkosten entstehen.

³ Der Trassenpreis richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.

⁴ Im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurstrecken trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Bahnersatzes, die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten.

⁵ Bei den übrigen Verkehren entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der zusätzlich gefahrenen Bruttotonnenkilometer. Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.

➤ einfache Lösung, aber keine «Gerechtigkeit» im Einzelfall



2c Netzzugangsverordnung (NZV) geplante Änderung 1.1.2019

geänderter Art. 11b Streckensperrungen für Bauarbeiten

⁶ Gibt die Infrastrukturbetreiberin eine Sperrung nicht rechtzeitig bekannt, so entschädigt sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die dadurch entstandenen Mehrkosten und Mindererlöse mit einer Pauschale. Das BAV regelt die Berechnung der Pauschale.

- Anreiz zur rechtzeitigen Bekanntgabe bleibt

2d Geplante Unterbrücke

- trade-off: günstig bauen \leftrightarrow Infrastrukturverfügbarkeit
- Vorgaben an ISB um Optimum zu erreichen

Fazit

- Steuerung durch Vorgaben ist schwierig
- keine operative Aufgabe für Behörde





3 Besondere / ausserordentliche Lagen

- Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen
- «nationale Sicherheitskooperation»
- Prioritätensetzung durch Präsidentin oder Präsidenten des Leitungsorgans für die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (KOVE) → Direktor BAV
- operative Umsetzung bei den Bahnen





4 Keine Aufgabe für Behörde?

- operative Fragen sind nicht Aufgabe der Behörde
- Erfahrung fehlt
- gehört nicht zum Jobprofil

aber

- Behörde muss Vorsorge treffen mit
- Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien

- Mangel: Schweizer Recht endet an der Grenze
- bessere internationale Absprachen treffen?