

Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

742.122

vom 25. November 1998 (Stand am 1. September 2013)

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf die Artikel 9a Absätze 3 und 6, 9b Absatz 4 und 97
des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹ (EBG),²

verordnet:

1. Abschnitt:³ Gegenstand und Geltungsbereich

Art. 1

¹ Diese Verordnung regelt die Benützung von Eisenbahninfrastrukturen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzzugang).

² Sie gilt für Eisenbahninfrastrukturen, die aufgrund einer Infrastrukturkonzession oder eines Staatsvertrages betrieben werden.

³ Kein Netzzugang muss gewährt werden auf:

- a. reinen Zahnradbahnen;
- b. Eisenbahnstrecken, deren besondere Beschaffenheit eine Benützung durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschliesst;
- c. Anlageteilen, die ein Eisenbahnunternehmen ausschliesslich für die Instandhaltung von Fahrzeugen oder Infrastruktur betreibt.

Art. 2

Aufgehoben

AS 1999 1070

¹ SR 742.101

² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS 2014 2603).

³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

2. Abschnitt:⁴ Netzzugang für schweizerische Unternehmen

Art. 3 Netzzugangsbewilligung

(Art. 8c und 8d EBG)

¹ Das Bundesamt für Verkehr (BAV) entscheidet innerhalb von drei Monaten nach Eingang über das Gesuch um Erteilung oder Erneuerung einer Netzzugangsbewilligung.

² Es kann die Netzzugangsbewilligung auf bestimmte Verkehrsarten oder Strecken beschränken.

Art. 4 Fachliche Eignung

(Art. 8d Abs. 1 Bst. a EBG)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss den Nachweis der fachlichen Eignung für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb im Verfahren zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erbringen.

Art. 5 Finanzielle Leistungsfähigkeit

(Art. 8d Abs. 1 Bst. b EBG)

¹ Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist finanziell leistungsfähig, wenn seine Angaben erwarten lassen, dass es den finanziellen Verpflichtungen während mindestens einem Jahr nachkommen kann.

² Ist die finanzielle Leistungsfähigkeit ungenügend, jedoch eine finanzielle Sanierung im Gange, so kann das BAV eine provisorische Bewilligung für höchstens sechs Monate erteilen.

³ Die Angaben für die finanzielle Leistungsfähigkeit richten sich nach dem Anhang.

Art. 5a Versicherungsschutz

(Art. 8d Abs. 1 Bst. b EBG)

¹ Der Versicherungsschutz ist genügend, wenn das Unternehmen nachweist, dass es gegen die Folgen seiner Haftpflicht bis zu einem Betrag von 100 Millionen Franken je Schadenerscheinigung versichert ist, oder gleichwertige Sicherheiten vorweist.

² Endigt der Versicherungsvertrag vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so muss sich das Versicherungsunternehmen darin verpflichten, bis zum Entzug der Bewilligung, längstens aber während 15 Tagen nach Benachrichtigung des BAV über das Ende des Vertrages gleichwohl Ersatzansprüche nach dessen Bestimmungen zu decken. Als Zeitpunkt des Entzugs gilt der Tag, an dem die Entzugsverfügung rechtskräftig wird.

⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

Art. 6 Zuverlässige Geschäftsführung

(Art. 8d Abs. 1 Bst. c EBG)

¹ Das Eisenbahnverkehrsunternehmen und seine geschäftsführenden Personen dürfen in den letzten zehn Jahren vor der Einreichung des Gesuchs nicht verurteilt worden sein wegen:

- a. eines Verbrechens;
- b. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die für die Branche geltenden Vorschriften über Entlohnung, Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen, insbesondere Arbeits- und Ruhezeiten;
- c. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Sicherheitsbestimmungen im Eisenbahnverkehr oder gegen die Fahrdienstvorschriften; oder
- d. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Bestimmungen über das Zollwesen.

² Gegen das Unternehmen oder seine geschäftsführenden Personen dürfen keine Verlostscheinforderungen bestehen.

Art. 7 Arbeitsrechtliche Vorschriften, Arbeitsbedingungen der Branche

(Art. 8d Abs. 1 Bst. d EBG)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss den Gesamtarbeitsvertrag vorlegen. Besteht kein Gesamtarbeitsvertrag, so muss es dem BAV mindestens die Angaben über die Löhne, die wöchentliche Arbeitszeit und den Ferienanspruch unterbreiten.

Art. 8 Sitz in der Schweiz

(Art. 8d Abs. 1 Bst. e EBG)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss im Handelsregister eingetragen sein.

3. Abschnitt: Netzzugang für ausländische Unternehmen**Art. 9⁵**

Ausländische Netzzugangsbewilligungen können für Fahrten auf grenznahen Strecken anerkannt werden, ohne dass dafür ein zwischenstaatliches Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Netzzugangsbewilligungen erforderlich ist.

⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

4. Abschnitt: Grundsätze des Netzzuganges

Art. 10 Pflichten der Infrastrukturbetreiberin

¹ Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Netz, indem sie:

- a. sich bei Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten;
- b. Dritte bei Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleich behandelt;
- c. keine technischen Bedingungen stellt, die keine Grundlage in Gesetzen und Verordnungen haben;
- d.⁶ die grundsätzlichen Bedingungen des Netzzuganges, soweit sie in dieser Verordnung nicht ausgeführt sind, und die wesentlichen technischen Gegebenheiten der Strecke wie Profil (Neigung), Kurvenradien, Länge der Ausweichgleise, Perronlängen, Streckenklasse und Sicherheitsausrüstung publiziert;
- e.⁷ Zusatzleistungen (Art. 22) anbietet, soweit dies mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal möglich ist.

² Das BAV legt die Art und Weise der Publikationen fest.

³ ...⁸

Art. 11 Antragsfrist für Trassen

¹ Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren. Das BAV legt die Fristen für die Beantragung von Trassen und das Zuteilungsverfahren zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest.

² Wer ausserhalb der Fristen nach Absatz 1, aber wenigstens 60 Tage vor der ersten Fahrt, eine Trasse beantragt, erhält innert 30 Tagen die Mitteilung, ob die gewünschte Trasse frei ist.

³ Die letzte Frist, um eine Trasse zu beantragen, ist:

- a. 17 Uhr am Tag vor der Durchführung einzelner, nicht regelmässiger Fahrten von Unternehmen, welche auf einer Strecke innerhalb der gleichen Fahrplanperiode bereits andere Trassen gebucht haben; oder
- b. 30 Tage vor der ersten Fahrt in allen anderen Fällen.

⁴ Die Infrastrukturbetreiberin kann die letztmögliche Antragsfrist später ansetzen.

⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁸ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, mit Wirkung seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁵ Bei der Trassenzuteilung müssen Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung nicht vorliegen.

Art. 11a⁹ Übertragung von Trassen

Eisenbahnverkehrsunternehmen¹⁰ dürfen ihnen zugeteilte Trassen nicht auf Dritte übertragen.

Art. 11b¹¹ Streckensperrungen für Bauarbeiten¹²

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

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

³ Das BAV regelt die Einzelheiten in einer Richtlinie.

Art. 12¹³ Trassenzuteilung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin teilt die Trassen nach der Prioritätenordnung von Artikel 9a EBG zu. Bei gleichrangigen Anträgen berücksichtigt sie den Antrag, welcher einen höheren Deckungsbeitrag ergibt. Sind mehrere Deckungsbeiträge gleich hoch oder ist ein Antrag für den Güterverkehr beteiligt, so führt sie ein Bietverfahren durch. Das BAV regelt die Einzelheiten zum Bietverfahren in einer Richtlinie.

² Eine Zuteilung ist nichtig, wenn sie zur Umgehung der Prioritätenordnung abgegeben wurde.

³ Wird eine Trasse nicht oder nicht zur gewünschten Zeit zugeteilt, so ist dies gegenüber dem antragstellenden Unternehmen zu begründen.

⁹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

¹⁰ Ausdruck gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651). Diese Änd. wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

¹¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

¹² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS 2014 2603).

¹³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

⁴ Nutzt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen¹⁴ eine Trasse auf einer überlasteten Strecke (Art. 12a) in geringerem Ausmass, als dies die publizierten Netzzugangsbedingungen festlegen, so kann die Trasse einer anderen Antragstellerin zugewiesen werden. Dies gilt nicht, wenn die geringere Nutzung vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht beeinflusst werden kann und keine wirtschaftlichen Ursachen hat.

⁵ Das BAV kann dem Güterverkehr auf Antrag der Infrastrukturbetreiberin oder einem Eisenbahnverkehrsunternehmen vollständig oder teilweise Vorrang im Sinne von Artikel 9a Absatz 3 EBG gewähren, wenn er nur so auf der Schiene abgewickelt werden kann. Auf Strecken, auf denen pro Tag und Sparte mindestens 1000 Fahrgäste befördert werden, bleibt der Vorrang für je ein stündliches Zugpaar des Fern- und Regionalverkehrs bestehen.

⁶ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation (Art. 41 PBG¹⁵).

Art. 12a¹⁶ Überlastete Strecken

¹ Kann die Infrastrukturbetreiberin Anträge auf Trassenzuteilung wegen ungenügender Kapazität der Strecke nicht berücksichtigen, so erklärt sie die Strecke für überlastet.

² Stehen alternative, nicht überlastete Strecken zur Verfügung, so sind diese als Ersatz anzubieten.

³ Wird eine Strecke für überlastet erklärt, so ist die Infrastrukturbetreiberin berechtigt, bereits zugesicherte Trassen für fakultativ verkehrende Züge zu streichen und nicht mehr anzubieten, sofern dadurch die Kapazität der Strecke besser genutzt wird.

⁴ Die Infrastrukturbetreiberin ermittelt bei einer Streckenüberlastung deren Gründe und legt kurz- und mittelfristige Massnahmen zu deren Abhilfe dar. Diese Kapazitätsanalyse ist dem BAV innerhalb von drei Monaten, nachdem die Strecke für überlastet erklärt worden ist, zu unterbreiten.

⁵ Die Infrastrukturbetreiberin muss dem BAV innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Kapazitätsanalyse einen Plan zur Erhöhung der Kapazität vorlegen.¹⁷

⁶ Das BAV unterbreitet den Plan den Nutzerinnen der überlasteten Strecke. Es genehmigt den Plan oder verlangt dessen Änderung.¹⁸

¹⁴ Ausdruck gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651). Diese Änd. wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

¹⁵ SR 745.1

¹⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

¹⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

¹⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

Art. 12^b¹⁹ Rahmenvereinbarung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin und die Unternehmen, die an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert sind (Art. 9a Abs. 4 EBG), können über den Netzzugang eine Rahmenvereinbarung abschliessen. Darin werden die Merkmale der zuzuteilenden Trassen festgelegt.²⁰

² Die Rahmenvereinbarung wird in der Regel für zwei Fahrplanperioden, höchstens aber für zehn Jahre geschlossen.

³ Sie darf keine ausschliesslichen Nutzungsrechte zusichern.

⁴ Sie kann von der Infrastrukturbetreiberin im Interesse einer besseren Nutzung der Strecken gekündigt werden. Für diesen Fall kann die Vereinbarung Entschädigungszahlungen vorsehen.

Art. 13 Angaben über die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Namen und Adressen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die in den Dienstfahrplänen enthaltenen Angaben sind öffentlich.

Art. 14²¹ 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 zugeteilte Trassen entziehen, wenn dies der bestmöglichen Auslastung der Kapazität dient.

¹⁹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

²⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

²¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS 2014 2603).

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.

5. Abschnitt: Netzzugangsvereinbarung

Art. 15 Form und Inhalt

¹ Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 9b Abs. 2 EBG) ist zwischen Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschliessen. Sie ist in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch schriftlich und im Doppel auszufertigen.

² Sie enthält mindestens:

- a. die Vertragsparteien;
- b. die Zulässigkeit des Beizugs von Subunternehmern oder Partnerunternehmen und die in diesem Falle auszutauschenden Informationen;
- c. ...²²
- d. die Vertragsdauer;
- e. die Definition der Trassen sowie deren Qualität;
- f. den Trassenpreis und die zu dessen Berechnung notwendigen Daten;
- g. die bei Nichteinhaltung der Vereinbarung zu leistenden Zahlungen;
- h. die Rücktrittsbedingungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (Kündigungsklausel);
- i. die vom Personal anzuwendende(n) Amtssprache(n);
- j.²³ die Regelung der Rechte und Pflichten bezüglich der Überwachung der Züge durch Zugkontrolleinrichtungen.

³ Besteht bereits eine Vereinbarung und soll ihre Gültigkeit um eine einzelne Trasse ausgedehnt werden, genügt für die Bestätigung nach Absatz 2 Buchstaben e und f eine von der Infrastrukturbetreiberin aufgezeichnete elektronische Übermittlung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Art. 16 Ergänzendes Recht

Sieht die Vereinbarung nichts anderes vor, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Vereinbarung geht ohne weiteres auf einen allfälligen Rechtsnachfolger über.

²² Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, mit Wirkung seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

²³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

- b. Zeitliche und örtliche Abweichungen von der definierten Trasse sind nur im Falle höherer Gewalt zulässig.

Art. 17²⁴ Benützung eigener Infrastruktur

Verkehrt ein Unternehmen auf seiner eigenen Infrastruktur, so muss es dem BAV im Voraus Angaben im Sinne von Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e–g und j machen.

6. Abschnitt: Trassenpreise

Art. 18²⁵ Grundsatz

¹ Das Entgelt nach Artikel 9b EBG (Trassenpreis) setzt sich zusammen aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für die Zusatzleistungen.

² Der Preis für die Grundleistungen setzt sich zusammen aus:

- a. dem Basispreis;
- b. dem Deckungsbeitrag;
- c. dem Strompreis.

³ Der Trassenpreis für eine Strecke ist immer nach den gleichen Ansätzen diskriminierungsfrei festzulegen.

⁴ Weitergehende Differenzierungen und Rabatte als die in den Artikeln 19–22 festgelegten sind nicht zulässig. Vereinbarungen über Vereinfachungen bei der Abrechnung sind zulässig; es muss aber jederzeit nachgewiesen werden können, dass dadurch Dritte nicht benachteiligt werden.

Art. 19²⁶ Basispreis

¹ Der Basispreis für alle Verkehrsarten deckt die Normgrenzkosten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Infrastrukturkosten im Netz, der Nachfrage sowie der Umweltbelastung der Fahrzeuge.

² Das BAV bestimmt den Basispreis pro Streckenkategorie aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen und teilt diesen auf nach der Kostenverursachung:

- a. pro Zugkilometer;
- b. pro Bruttotonnenkilometer.

³ Der Basispreis wird differenziert durch:

- a. einen nachfragebezogenen Preisfaktor pro Trasse;

²⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

²⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

²⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

- b. einen qualitätsbezogenen Preisfaktor pro Trasse;
- c. einen nachfragebezogenen Haltezuschlag;
- d. qualitätsbezogene Zuschläge und Rabatte für die Umweltbelastung der Fahrzeuge;
- e. einen Rabatt für Fahrten auf Strecken mit dem Zugsicherungssystem ETCS.

Art. 19a²⁷ Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte

¹ Der nachfragebezogene Preisfaktor pro Trasse verdoppelt den Basispreis pro Zugskilometer auf hochbelasteten Normalspurstrecken von Montag bis Freitag von 6–9 Uhr und von 16–19 Uhr (Hauptverkehrszeit). Als hochbelastet gilt eine Strecke, die in der Hauptverkehrszeit mindestens von sechs Zügen pro Hauptgleiskilometer und Stunde befahren wird. Das BAV publiziert eine Liste dieser Strecken.

² Der qualitätsbezogene Preisfaktor pro Trasse multipliziert den Basispreis mit:

- a. 1,25 für Trassen des konzessionierten Personenfernverkehrs (Kategorie A);
- b. 1 für Trassen des übrigen konzessionierten Personenverkehrs (Kategorie B);
- c. 0,7 für Trassen des nicht konzessionierten Verkehrs (Kategorie C);
- d.²⁸ 0,6 für Trassen mit einer gesamten Fahrzeit von mindestens 15 Minuten längerer Dauer als bei der schnellstmöglichen Trasse gleicher Höchstgeschwindigkeit sowie für Trassen für den Verkehr mit Zwischenstationen (Kategorie D).

³ Für Trassen der Lötschberg-Basisstrecke und der Gotthard-Basisstrecke wird für die Kategorie C der Faktor 1 und für die Kategorie D der Faktor 0,7 angewendet.

⁴ Der nachfragebezogene Haltezuschlag beträgt 2 Franken pro Halt auf Strecken mit Mischverkehr von Regionalverkehr und mindestens zwölf Zügen des Personenfernverkehrs oder des überregionalen Güterverkehrs pro Tag. Das BAV publiziert eine Liste dieser Strecken.

⁵ Die qualitätsbezogenen Zuschläge und Rabatte für die Umweltbelastung der Fahrzeuge sind:

- a. ein Zuschlag von 0,3 Rappen pro Bruttotonnenkilometer für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken, ausgenommen Versuchsfahrten, Fahrten mit historischen Fahrzeugen und Dienstzüge von Infrastrukturbetreiberinnen;
- b.²⁹ für Gefahrguttransporte ein Zuschlag von:

²⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

²⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

²⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

1. 2 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge ohne Drehgestelle,
 2. 4 Rappen pro Drehgestellkilometer für Fahrzeuge mit Drehgestellen;
- c. ein Lärmbonus.

Art. 19b³⁰ Lärmbonus

¹ Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoff-Bremsklötze verfügen, auf Gesuch hin Anspruch auf einen Lärmbonus von:

- a. 1 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, deren Raddurchmesser weniger als 50 Zentimeter beträgt;
- b. 2 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Verbundstoff-Bremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt;
- c. 3 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt.

² Für Fahrzeuge mit anderen oder kombinierten Bremssystemen legt das BAV im Einzelfall die Kategorie fest. Es berücksichtigt dabei den Zulassungswert und die Betriebswerte.

³ Die Gesuche sind jeweils für ein Kalenderjahr zu stellen und spätestens Ende Juni des Folgejahres beim BAV einzureichen. Sie müssen enthalten:

- a. eine Liste der Fahrzeuge, für die der Lärmbonus beantragt wird;
- b. Angaben zur Bremsausrüstung und zum Raddurchmesser dieser Fahrzeuge;
- c. die Laufleistung dieser Fahrzeuge in Achskilometern;
- d. weitere vom BAV verlangte Angaben, die für die Beurteilung des Gesuchs erforderlich sind.

^{3bis} Wird die Frist zur Einreichung der Gesuche nicht eingehalten, so entfällt der Anspruch auf den Lärmbonus.³¹

⁴ Die vom BAV bewilligten Gesuche sind den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen vorzulegen.

⁵ Der Lärmbonus ist von den Infrastrukturbetreiberinnen zu erstatten.

³⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

³¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS 2014 2603).

Art. 19c³² Zugsicherungssystem ETCS

¹ Auf Gesuch hin wird für Fahrten auf Strecken, die auf das Zugsicherungssystem ETCS umgebaut wurden, auf dem Trassenpreis ein Rabatt von 25 000 Franken pro Fahrzeugausrüstung und Jahr gewährt.

² Der Rabatt wird bis zum 31. Dezember 2024 für Fahrzeuge gewährt, die vor dem 1. Januar 2013 in Betrieb genommen wurden und die weder die Strecke Mattstetten–Rothrist noch die Lötschberg-Basisstrecke, die Gotthard-Basisstrecke oder die Ceneri-Basisstrecke befahren.

³ Vom Rabatt ausgeschlossen sind Fahrzeuge, deren ETCS-Ausrüstung vom Bund subventioniert worden ist.

Art. 19d³³ Stornierungsentgelt

¹ Verzichten die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Nutzung einer reservierten Trasse an einzelnen Tagen, so tritt an die Stelle des Trassenpreises ein Stornierungsentgelt. Dieses deckt insbesondere die verursachten Verwaltungskosten und trägt zur Deckung der Vorhaltekosten bei.

² Das Stornierungsentgelt beträgt pro Kilometer:

- a. 10 Rappen bei Verzicht bis 61 Tage im Voraus;
- b. 50 Rappen bei Verzicht bis 31 Tage im Voraus;
- c. 80 Rappen bei Verzicht bis 17 Uhr am Vortag;
- d. 1.20 Franken bei Verzicht nach 17 Uhr am Vortag;
- e. 10 Rappen für Trassen der Kategorie D für den Verkehr mit Zwischenstation.

Art. 20³⁴ Deckungsbeitrag

¹ Der Deckungsbeitrag im nicht konzessionierten Personenverkehr beträgt 0,0027 Franken pro Angebotskilometer, ausgenommen bei Leerfahrten.

^{1bis} Der Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr berechnet sich nach dem Verkehrserlös. Dieser umfasst die Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen, Reservationen, Zuschlägen und der Beförderung von Reisegepäck.³⁵

² Der Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr wird von der Konzessionsbehörde wie folgt festgelegt:

³² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

³³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

³⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5813).

³⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

- a. für bestellte Verkehre jeweils 18 Monate vor Beginn des Fahrplanjahres nach Anhörung der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Besteller;
- b. für die anderen Verkehre bei der Konzessionserteilung aufgrund des Gesuchs und des Antrages der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen; wird die Konzession für mehr als fünf Jahre erteilt, ist eine periodische Überprüfung und Neufestlegung des Deckungsbeitrages vorzusehen.

³ Die Deckungsbeiträge im konzessionierten Personenverkehr sind zu publizieren (Art. 10).

⁴ Im Güterverkehr wird unter Vorbehalt von Absatz 5 kein Deckungsbeitrag erhoben.³⁶

⁵ Wird der Deckungsbeitrag im Rahmen eines Bietverfahrens nach Artikel 12 Absatz 1 festgelegt, so ist dieser Beitrag geschuldet.³⁷

⁶ Für Verkehre mit eidgenössischer Bewilligung gelten die Absätze 1^{bis}–3 und 5 sinngemäss.³⁸

Art. 20a³⁹ Strompreis

¹ Das BAV legt den Strompreis aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen so fest, dass insgesamt keine ungedeckten Kosten entstehen.

² Der Strompreis wird in der Hauptverkehrszeit um 20 Prozent erhöht und von 22–6 Uhr um 40 Prozent gesenkt.

³ Verzichten die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Installation und Eichung von Messeinrichtungen für den Stromverbrauch auf den Fahrzeugen, so können die Infrastrukturbetreiberinnen anhand von Beispielmessungen Ansätze für jede Zugskategorie festlegen. Dabei müssen sie den Stromverbrauch für Komforteinrichtungen und die Energieeffizienz der Fahrzeuge berücksichtigen.

Art. 21⁴⁰ Grundleistungen

¹ Die Grundleistungen umfassen:

- a. die Benutzung der Trasse in der festgelegten Qualität, einschliesslich der Fahrdienstleistung;
- b. den Bezug von Strom ab Fahrdrabt;

³⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

³⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

³⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

³⁹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009 (AS 2009 5813). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁴⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

- c. die sichere und zeitgerechte Betriebsabwicklung auf der Strecke, in den durchfahrenen Bahnhöfen und in den Knoten, einschliesslich der für die Betriebsabwicklung erforderlichen Telekommunikations- und Informatikleistungen;
- d. für Reisezüge die Benutzung eines Gleises mit Perronkante in den Ausgangs-, Zwischen- und Endstationen im Rahmen der Anforderungen des Systemverkehrs und den Zugang der Reisenden zu den Publikumsanlagen dieser Stationen;
- e. die Gleisbenutzung durch den unveränderten Zug im Güterverkehr zwischen vereinbartem Ausgangs- und Endpunkt.

² Der Preis für die Grundleistungen wird als Anreiz zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes durch ein Bonus-Malus-System ergänzt. Dieses kann Konventionalstrafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen. Das BAV regelt die Einzelheiten in einer Richtlinie.

Art. 22 Zusatzleistungen

¹ Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für folgende Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden, diskriminierungsfrei fest und publiziert sie (Art. 10):⁴¹

- a. Freihaltung von Trassen für fakultativ verkehrende Züge;
- b. Gleisbelegung bei einer von der Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangten, durch den Systemverkehr nicht bedingten Wartezeit;
- c. Abstellen von Zugkompositionen;
- d. Rangierfahrstrassen;
- e. stationäre Versorgung von Reisezügen mit Wasser und Strom, Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;
- f. Benutzung von Verladegleis und Verladeanlagen;
- g. Rangieren in Rangierbahnhöfen;
- h. Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten;
- i.⁴² Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;
- j.⁴³ zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft;

⁴¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁴² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

⁴³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

k.⁴⁴ Arbeitshilfen für Zugbegleiter und -begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videoüberwachung der Perronkanten.

² Die Preise nach Absatz 1 Buchstaben a–c und f sind als Knappheitspreise in Funktion von Nachfrage und Anlagewert standortabhängig zu bilden. Die übrigen Preise sind sinngemäss nach den Grundsätzen von Artikel 19 festzulegen. Zusätzlich können Kapital- und Abschreibungskosten von Anlagen, die hauptsächlich den Zusatzleistungen dienen, anteilmässig geltend gemacht werden.⁴⁵

³ Leistungen nach Absatz 1 Buchstabe i können von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. In diesem Fall gelten sie als Serviceleistungen (Art. 23).⁴⁶

Art. 23 Serviceleistungen

Die Serviceleistungen können von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. Sie gehören nicht zum Netzzugang und umfassen insbesondere:

- a. ...⁴⁷
- b. Distributionsleistungen;
- c. Reisegepäck-handling;
- d. Störungsintervention bei nicht betriebsbehindernden Mängeln, Kleinunterhalt, Grossunterhalt, Reinigung der Fahrzeuge;
- e. Telekommunikations- und Informatikleistungen, die nicht den Zuglauf an sich betreffen.

7. Abschnitt: Überwachung des Netzzuganges

Art. 24⁴⁸ Kontrollrecht der Infrastrukturbetreiberin

¹ Die Infrastrukturbetreiberin kann kontrollieren, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Vorschriften einhalten. Die Kontrollen dürfen, ausser bei objektiv erhärtetem Verdacht, den Betrieb nicht behindern.⁴⁹

⁴⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS **2011** 4331).

⁴⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5813).

⁴⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS **2003** 2479).

⁴⁷ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, mit Wirkung seit 1. Jan. 2004 (AS **2003** 2479).

⁴⁸ Fassung gemäss Ziff. I 4 der V vom 4. Nov. 2009 (erste Phase der Bahnreform 2), in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5959).

² Die Infrastrukturbetreiberinnen teilen dem BAV im Rahmen dieser Kontrollen festgestellte Unregelmässigkeiten mit.

³ Bei offensichtlicher Gefährdung von Passagieren, Dritten, Anlagen oder anderen Zügen kann die Infrastrukturbetreiberin die Weiterfahrt eines Zuges verbieten. Sie informiert das BAV innert drei Arbeitstagen darüber.

Art. 25⁵⁰ Schiedskommission

¹ Die Mitglieder der Schiedskommission nach Artikel 40a EBG brauchen nicht Schweizer Staatsangehörige zu sein.

² Die Kommission hat ihren Entscheid innert zwei Monaten nach Abschluss der Instruktion zu fällen und den Parteien zu eröffnen.

³ Hat sie grundsätzliche Fragen zu beurteilen, die das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995⁵¹ berühren, so hört sie die Wettbewerbskommission an. Sie führt die Stellungnahme in ihrem Entscheid an.

Art. 26 Einsicht in die Vereinbarungen

¹ Das BAV und die Schiedskommission können bei der Infrastrukturbetreiberin Einsicht in die Vereinbarungen verlangen.

² Wer ein schutzwürdiges Interesse nachweist, insbesondere selbst eine Strecke befährt oder zu befahren plant, kann die Bekanntgabe der Trassenpreise verlangen. Ist ein Einsichtsrecht streitig, entscheidet die Schiedskommission.

8. Abschnitt: Widerruf der Netzzugangsbewilligung

Art. 27

¹ Das BAV widerruft die Netzzugangsbewilligung, wenn die Bewilligungsinhaberin die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.

² Erfüllt die Inhaberin einer ausländischen Bewilligung die Anforderungen der Artikel 4–8 nicht mehr, verbietet ihr das BAV den Netzzugang. Das BAV teilt dies der Stelle mit, welche die Bewilligung ausgestellt hat.

³ Der Widerruf einer ausländischen Bewilligung, die in der Schweiz anerkannt wird, gilt auch für die Schweiz.

⁴⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁵⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁵¹ SR 251

9. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 28 Änderung bisherigen Rechts

...⁵²

Art. 29 Übergangsbestimmungen

¹ Für den aufgrund der Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995⁵³ bestellten Verkehr bleiben die beim Inkrafttreten dieser Verordnung gültigen Trassenpreise und die Entschädigungen für die bisherigen Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken bis zum Fahrplanwechsel 1999 in Kraft. Die Frist nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a gilt erstmals für das Fahrplanjahr 2001/2002.

² Für Transportunternehmen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung ihre Fahrzeuge auf fremden Strecken einsetzten, wird das Gesuch um Erteilung einer Netzzugangsbewilligung als Gesuch um Erneuerung dieser Bewilligung behandelt. Für notwendige Anpassungen, welche sich aus dem neuen Recht ergeben, gewährt das BAV den Unternehmen eine Frist von 6–24 Monaten. Während dieser Frist ist noch keine Sicherheitsbescheinigung erforderlich.

Art. 29a⁵⁴ Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 29. Mai 2013

¹ Nach bisherigem Recht erteilte Netzzugangsbewilligungen bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

² Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschliesslich eigene normalspurige Strecken befahren, benötigen bis zum 31. Dezember 2014 keine Netzzugangsbewilligung.

³ Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschliesslich eigene schmalspurige Strecken befahren, benötigen bis zum 31. Dezember 2015 keine Netzzugangsbewilligung.

Art. 30 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft.

⁵² Die Änderungen können unter AS 1999 1070 konsultiert werden.

⁵³ SR 742.101.1

⁵⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

Angaben über die finanzielle Leistungsfähigkeit

1. Die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit erfolgt anhand des Jahresabschlusses des Unternehmens oder für Gesuchsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand der Jahresbilanz. Für diese Prüfung sind ausführliche Angaben insbesondere zu folgenden Punkten zu machen:

- a. flüssige Mittel sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
- b. als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände;
- c. Eigenkapital, risikotragendes Fremdkapital, langfristiges Fremdkapital, kurzfristiges Fremdkapital;
- d. offene und stille Reserven;
- e. einschlägige Kosten einschliesslich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Rollmaterial;
- f. andere Belastungen des Betriebsvermögens;
- g. gesicherte Einnahmen.

2. Der Gesuchsteller ist insbesondere dann nicht finanziell leistungsfähig, wenn erhebliche Rückstände an Steuern oder Beiträgen zu Sozialversicherungen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

3. Das BAV kann insbesondere verlangen, dass der Gesuchsteller einen Prüfbericht und geeignete Unterlagen einer Bank, eines Wirtschaftsprüfers oder eines Buchprüfers vorlegt. Darin müssen Angaben zu den in Ziffer 1 genannten Punkten enthalten sein.

4. Übersteigen die finanziellen Verpflichtungen des Gesuchstellers seine im Inland verfügbaren Mittel und Erlöse, so kann das BAV eine Bankgarantie oder eine Bürgschaft eines solventen schweizerischen Unternehmens verlangen.

⁵⁵ Fassung gemäss Ziff. II Abs. 1 der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

Anhang 2⁵⁶

⁵⁶ Aufgehoben durch Ziff. II Abs. 2 der V vom 29. Mai 2013, mit Wirkung seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

