

Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

742.122

vom 25. November 1998 (Stand am 12. August 2003)

Der Schweizerische Bundesrat,
gestützt auf die Artikel 9, 9a, 9b und 97 des Eisenbahngesetzes vom
20. Dezember 1957¹ (EBG),
verordnet:

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

¹ Diese Verordnung regelt den Zugang zu den Eisenbahnstrecken:

- a. der Schweizerischen Bundesbahnen;
- b. der Eisenbahnunternehmungen, die nach EBG konzessioniert sind;
- c. der Eisenbahnunternehmungen, die eine Eisenbahninfrastruktur aufgrund eines Staatsvertrages betreiben.

² Der Netzzugang muss nicht gewährt werden auf:

- a. reinen Zahnradbahnen;
- b. Standseilbahnen;
- c. auf Eisenbahnstrecken, deren besondere Beschaffenheit, insbesondere Spurweite, eine Benützung durch andere Unternehmungen ausschliesst;
- d. Gleisen, die dem Verkehrsbereich einer Bahnunternehmung zuzurechnen sind.

Art. 2 Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

- a. Infrastrukturbetreiberin: eine Unternehmung nach Artikel 1 Absatz 1, welche den Netzzugang gewähren muss;
- b. Netzbenutzerin: eine Unternehmung, welche den Netzzugang beansprucht;
- c. Netzzugang: die Benützung der Infrastruktur einer anderen Eisenbahnunternehmung (Art. 9 EBG);
- d. Trasse: der zur Verfügung stehende, örtlich und zeitlich definierte Fahrweg;
- e. Trassenpreis: das Entgelt für die Benützung der Infrastruktur.

AS 1999 1070

¹ SR 742.101

2. Abschnitt:

Netzzugang für schweizerische und konzessionierte Unternehmungen

Art. 3 Netzzugangsbewilligung

¹ Die Bewilligung zum Netzzugang wird vom Bundesamt für Verkehr (Bundesamt) für höchstens zehn Jahre an Unternehmungen erteilt, die:

- a. ihren Sitz in der Schweiz haben und im schweizerischen Handelsregister eingetragen sind; oder
- b. eine Konzession nach Artikel 5 des EBG besitzen.

² Die Bewilligung kann auf bestimmte Verkehrsarten oder auf Netzteile beschränkt werden.

³ Die Bewilligung muss mindestens drei Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme beantragt werden.

Art. 4 Zuverlässigkeit

¹ Die ersuchende Unternehmung hat mittels einer Beschreibung des Sicherheitsmanagement-Systems ihres Eisenbahnbereichs nachzuweisen, dass sie ständig einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten vermag (Art. 9 Abs. 2 Bst. a EBG).

² Die ersuchende Unternehmung und ihre geschäftsführenden Personen dürfen in den letzten zehn Jahren nicht verurteilt worden sein wegen:

- a. eines Verbrechens; oder
- b. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die für die Berufszweige geltenden Vorschriften über Entlohnung, Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen, insbesondere Arbeits- und Ruhezeiten; oder
- c. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Sicherheitsbestimmungen im Eisenbahnverkehr oder gegen die Fahrdienstvorschriften; oder
- d.² schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Bestimmungen über das Zollwesen.

³ Gegen die ersuchende Unternehmung oder ihre geschäftsführenden Personen dürfen keine offenen Verlustscheinforderungen bestehen.

Art. 5 Finanzielle Leistungsfähigkeit

¹ Die ersuchende Unternehmung ist finanziell leistungsfähig (Art. 9 Abs. 2 Bst. d EBG), wenn das Verhältnis zwischen Eigenkapital (einschliesslich des risikotragenden Fremdkapitals) und Fremdkapital, die offenen und stillen Reserven, die verfügbaren flüssigen Mittel, die Schulden und die gesicherten Einnahmen erwarten lassen,

² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

dass die Unternehmung den finanziellen Verpflichtungen während mindestens einem Jahr nachkommen kann. Die erforderlichen Angaben richten sich nach Anhang 1. Ist die Voraussetzung nicht erfüllt, jedoch eine finanzielle Sanierung im Gange, kann eine provisorische Bewilligung für höchstens sechs Monate erteilt werden.

² Übersteigen die finanziellen Verpflichtungen die flüssigen Mittel und Erlöse, welche im Inland verfügbar sind, so kann das Bundesamt eine Bankgarantie oder eine Bürgschaft eines solventen Schweizerischen Unternehmens verlangen.

³ Die ersuchende Unternehmung muss dem Bundesamt nachweisen, dass sie gegen die Folgen ihrer Haftpflicht bis zu einem Betrag von 100 Millionen Franken je Schadenereignis versichert ist, oder gleichwertige Sicherheiten vorweisen (Art. 9 Abs. 2 Bst. d EBG). Der Versicherungsvertrag hat folgende Bestimmung zu enthalten: Endigt der Vertrag vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so verpflichtet sich die Versicherungsunternehmung, gleichwohl Ersatzansprüche bis zum Entzug der Bewilligung nach den Bestimmungen des Vertrages zu decken, längstens aber während 15 Tagen, nachdem das Bundesamt vom Ende des Vertrages benachrichtigt worden ist. Als Zeitpunkt des Entzugs gilt der Tag, an dem die Entzugsverfügung rechtskräftig wird.

Art. 6 Personal

¹ Aus den Angaben der ersuchenden Unternehmung muss hervorgehen, dass die Beschäftigten die für einen sicheren Betrieb nötige Qualifikation insbesondere nach der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983³ (EBV) besitzen (Art. 9 Abs. 2 Bst. b EBG).

² Die ersuchende Unternehmung muss nachweisen, dass sie die arbeitsrechtlichen Vorschriften einhält und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet (Art. 9 Abs. 2 Bst. e EBG).

Art. 7 Fahrzeuge

¹ Die ersuchende Unternehmung hat nachzuweisen, dass die Fahrzeuge den Anforderungen eines sicheren Betriebs genügen (Art. 9 Abs. 2 Bst. c EBG). Insbesondere muss sichergestellt sein, dass:

- a. nur Fahrzeuge eingesetzt werden, die nach der EBV⁴, nach mindestens gleichwertigen ausländischen Bestimmungen oder nach den Bestimmungen der UIC zugelassen sind und deren periodische Kontrolle sichergestellt ist;
- b. die Fahrzeugausrüstung mit der Ausrüstung der Strecken nach den Festlegungen des Bundesamtes übereinstimmt;
- c. die Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin eingehalten werden.

² Aus den Anschriften am Fahrzeug muss hervorgehen, in welchem Land die Zulassung erfolgte und wann die letzte periodische Hauptkontrolle erfolgt ist.

³ SR 742.141.1

⁴ SR 742.141.1

Art. 8 Sicherheitsbescheinigung

Die Einhaltung der Bestimmungen über das einzusetzende Personal und die Fahrzeuge, bezogen auf die zu befahrenden Strecken, die Sicherstellung der vorgeschriebenen Haftpflicht sowie die generelle Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen der zu benutzenden Strecken (Art. 9 Abs. 2 Bst. f EBG) ist 30 Tage vor der Betriebsaufnahme und danach zu Beginn eines jeden Fahrplanjahres dem Bundesamt mit den notwendigen Nachweisen nach Anhang 2 zu bestätigen. Das Bundesamt stellt nach erfolgter Prüfung eine Sicherheitsbescheinigung für die entsprechenden Strecken aus.

3. Abschnitt: Netzzugang für ausländische Unternehmungen**Art. 9**

¹ Der Netzzugang für ausländische Unternehmungen richtet sich nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen.

² Auch wenn im zwischenstaatlichen Abkommen die gegenseitige Anerkennung von Netzzugangsbewilligungen vorgesehen ist, benötigen die ausländischen Unternehmungen eine Schweizer Sicherheitsbescheinigung.

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. 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, Sicherheitsausrüstung (Art. 42 EBV⁵) publiziert.

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

³ Die Infrastrukturbetreiberin muss die notwendigen Instruktionen zum Erwerb der Streckenkundigkeit allen Triebfahrzeugführenden anbieten.

⁵ SR 742.141.1

Art. 11 Antragsfrist für Trassen

¹ Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren. Das Bundesamt 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 Unternehmungen, 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.

⁵ Bei der Trassenzuteilung müssen Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung nicht vorliegen.

Art. 11^{a6} Übertragung von Trassen

Netzbenutzerinnen dürfen ihnen zugeteilte Trassen nicht auf Dritte übertragen.

Art. 12 Trassenzuteilung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin teilt die Trassen nach der Prioritätenordnung von Artikel 9a des EBG zu. Bei gleichrangigen Anträgen berücksichtigt sie den Antrag, welcher einen höheren Deckungsbeitrag ergibt.

² Eine Zuteilung ist nichtig, wenn sie zur Umgehung der Prioritätenordnung abgegeben wurde.⁷

³ Wird eine Trasse nicht oder nicht zur gewünschten Zeit zugeteilt, ist dies gegenüber der antragstellenden Unternehmung zu begründen.

⁴ Verzichtet die Antragstellerin aus Gründen, für welche die Infrastrukturbetreiberin nicht einzustehen hat, auf die Nutzung einer zugeteilten Trasse, wird sie schadenersatzpflichtig.

^{4bis} Nutzt eine Netzbenutzerin 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 von der Netzbenutzerin nicht beeinflusst werden kann und keine wirtschaftlichen Ursachen hat.⁸

⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

⁵ Das Bundesamt kann dem Güterverkehr auf Antrag der Infrastrukturbetreiberin vollständig oder teilweise Vorrang im Sinne von Artikel 9a Absatz 3 des 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. Beträgt die Zahl der Fahrgäste einer Sparte mehr als 4000, erstreckt sich der Vorrang auf zwei Zugpaare.

⁶ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Gesamtverteidigungstransporte (Art. 8a Transportgesetz vom 4. Okt. 1985⁹).

Art. 12a¹⁰ 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 Bundesamt innerhalb von drei Monaten, nachdem die Strecke für überlastet erklärt worden ist, zu unterbreiten.

Art. 12b¹¹ Rahmenvereinbarung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin und die Netzbenutzerin können über den Netzzugang eine Rahmenvereinbarung abschliessen. Darin werden die Merkmale der zuge teilten Trassen festgelegt.

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.

⁹ SR 742.40

¹⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

¹¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

Art. 13 Angaben über die Netzbenutzerin

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

Art. 14 Betriebsstörungen

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

5. Abschnitt: Netzzugangsvereinbarung**Art. 15** Form und Inhalt

¹ Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 9b Abs. 2 EBG) ist zwischen Infrastrukturbetreiberin und Netzbenutzerin 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 Partnerunternehmungen und die in diesem Falle auszutauschenden Informationen;
- c. ...¹²
- 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 Netzbenutzerin (Kündigungsklausel);
- i. die vom Personal anzuwendende(n) Amtssprache(n).

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 Netzbenutzerin.

Art. 16 Ergänzendes Recht

Sieht die Vereinbarung nichts anderes vor, gelten folgende Bestimmungen:

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

¹² Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003 (AS 2003 2479).

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

Art. 17 Benützung der eigenen Infrastruktur

Verkehrt eine Unternehmung auf ihrer eigenen Infrastruktur, so hat sie dem Bundesamt im Voraus Angaben im Sinne von Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben d–g zu machen.

6. Abschnitt: Trassenpreise

Art. 18 Grundsatz

¹ Der Trassenpreis nach Artikel 9b des EBG setzt sich zusammen aus einem Grundpreis und den Preisen für Zusatzleistungen.

² Der Grundpreis setzt sich zusammen aus dem Mindestpreis und dem Deckungsbeitrag.

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, 20 und 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. 19 Mindestpreis

Der Mindestpreis für alle Verkehrsarten entspricht den Normgrenzkosten. Diese werden vom Bundesamt aufgrund von Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen nach den folgenden Grundsätzen festgelegt:

- a. Energieverbrauch ab Fahrdraht nach Messung; ein Mindestpreis ist auch thermischen Triebfahrzeugen zu verrechnen;
- b. leistungsabhängiger Unterhalt;
- c. Personalanteile Fahrdienst pro Zugkilometer unter der Annahme moderner, automatisierter Sicherungsanlagen;
- d. zusätzliche Personal- und Unterhaltskosten von Knotenbahnhöfen, jedoch nur soweit ein Zug dort auf Verlangen der Netzbenutzerin anhält, beginnt oder endet.

Art. 20 Deckungsbeitrag

¹ Der Deckungsbeitrag im nicht konzessionierten Verkehr wird von der Infrastrukturbetreiberin für jede Strecke festgelegt. Mindestens einer der folgenden Faktoren ist massgebend für die Preisbildung:

- a. der Ausbaustandard der Strecke;
- b. die Umweltbelastung der Fahrzeuge (Lärm, Abgase, offene Toiletten usw.);
- c. die Trassenbelegung zu Spitzenzeiten und zu Randzeiten sowie die Regelmässigkeit und Häufigkeit der Benutzung einer Strecke;
- d. das Preisgebot der Netzbenutzerin, wenn für Trassen eine grosse Nachfrage besteht oder für eine bestimmte Trasse mehrere Anmeldungen vorliegen;
- e. die Bruttotonnenkilometer (Btkm) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit;
- f. die Nettotonnenkilometer (Ntkm), jedoch unabhängig vom Transportgut, oder die Personenkilometer (Pkm);
- g. die Abweichung von der Normgeschwindigkeit und die Fahrcharakteristik;
- h. der Planungsaufwand, die Planungsqualität und die effektiv erreichte Qualität der Trasse;
- i. die besonderen Aufwendungen der Infrastrukturbetreiberin für einzelne Verkehre;
- j. die Vorgaben des Bundes im Rahmen der Förderung des kombinierten Verkehrs.

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

- a. für bestellte Verkehre jeweils 18 Monate vor Beginn des Fahrplanjahres nach Anhörung der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen, Netzbenutzerinnen 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 sind zu publizieren (Art. 10).

Art. 21 Im Grundpreis enthaltene Leistungen

¹ Im Grundpreis sind folgende Leistungen enthalten:

- a. Benutzung der Trasse in der festgelegten Qualität, einschliesslich der Fahrdienstleitung;
- b. Bezug von Energie ab Fahrdraht;
- 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 das Zur-Verfügung-Stellen eines Gleises mit Perronkante in den Ausgangs-, Zwischen- und Endstationen im Rahmen der Anforderungen

des Systemverkehrs und der Zugang der Reisenden zu den Publikumsanlagen dieser Stationen;

- e. die Gleisbenützung durch den unveränderten Zug im Güterverkehr zwischen vereinbartem Ausgangs- und Endpunkt.

² Der Grundpreis 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 Bundesamt regelt die Einzelheiten.¹³

Art. 22 Zusatzleistungen

¹ Von der Infrastrukturbetreiberin werden die Preise für folgende Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden können, diskriminierungsfrei festgelegt und publiziert (Art. 10):¹⁴

- a. Freihaltung von Trassen für fakultativ verkehrende Züge ;
- b. Gleisbelegung bei einer von der Netzbenutzerin 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.¹⁵ Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden.

² Die Preise nach Absatz 1 Buchstaben a, b, c und f sind als Knappheitspreise in Funktion von Nachfrage und Anlagewert standortabhängig zu bilden. Die übrigen Preise sind sinngemäss nach den Vorgaben der Artikel 19 und 20 festzulegen.

³ Leistungen nach Absatz 1 Buchstabe i können von der Netzbenutzerin zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmungen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. In diesem Fall gelten sie als Serviceleistungen (Art. 23).¹⁶

¹³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

¹⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

¹⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

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

Art. 23 Serviceleistungen

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

- a. ...¹⁷
- 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. 24** Kontrollrecht der Infrastrukturbetreiberin

¹ Die Infrastrukturbetreiberin hat das Recht, Stichproben bezüglich der Einhaltung der Vorschriften durch die Netzbenutzerinnen zu machen. Die Kontrollen dürfen, ausser bei objektiv erhärtetem Verdacht, den Betrieb nicht behindern.

² Bei offensichtlicher Gefährdung von Passagieren, Dritten, Anlagen oder anderen Zügen kann die Infrastrukturbetreiberin die Weiterfahrt eines Zuges verbieten. Sie informiert darüber unverzüglich das Bundesamt.

Art. 25 Schiedskommission

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation regelt Organisation und Verfahren der Schiedskommission nach Artikel 40a EBG.¹⁸

² Die Mitglieder der Kommission brauchen nicht Schweizerische Staatsangehörige zu sein.

³ Die Kommission ist administrativ dem Bundesamt zugeordnet.

⁴ Sie hat ihren Entscheid innert zwei Monaten nach Abschluss der Instruktion zu fällen und den Parteien zu eröffnen.

⁵ Hat die Kommission grundsätzliche Fragen zu beurteilen, die das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995¹⁹ berühren, so hört sie die Wettbewerbskommission an. Die Schiedskommission führt die Stellungnahme in ihrem Entscheid an.

¹⁷ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003 (AS **2003** 2479).

¹⁸ Fassung gemäss Ziff. II 67 der V vom 8. Nov. 2006 über die Anpassung von Bundesratsverordnungen an die Totalrevision der Bundesrechtspflege, in Kraft seit 1. Jan. 2007 (AS **2006** 4705).

¹⁹ SR **251**

Art. 26 Einsicht in die Vereinbarungen

¹ Das Bundesamt 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 Bundesamt 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 Bundesamt den Netzzugang. Das Bundesamt 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.

9. Abschnitt: Schlussbestimmungen**Art. 28** Änderung bisherigen Rechts

1. Die Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995²⁰ wird wie folgt geändert:

Art. 2

...

Art. 5 Abs. 1 Bst. b und c

...

Art. 28

...

²⁰ SR 742.101.1. Die hiernach aufgeführten Änd. sind eingefügt in der genannten V.

2. Der Anhang 1 der Verordnung vom 3. Februar 1993²¹ über Organisation und Verfahren eidgenössischer Rekurs- und Schiedskommissionen wird wie folgt geändert:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Einfügen

...

Art. 29 Übergangsbestimmungen

¹ Für den aufgrund der Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995²² 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 Transportunternehmungen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung ihre Fahrzeuge auf fremden Strecken einsetzen, 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 Bundesamt den Unternehmungen eine Frist von 6–24 Monaten. Während dieser Frist ist noch keine Sicherheitsbescheinigung erforderlich.

Art. 30 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft.

²¹ SR 173.31. Die hiernach aufgeführte Änd. ist eingefügt in der genannten V.

²² SR 742.101.1

Anhang I
(Art. 5)**Angaben über die finanzielle Leistungsfähigkeit**

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

- a. verfügbare Finanzmittel einschliesslich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
- b. als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände;
- c. Betriebskapital;
- d. einschlägige Kosten einschliesslich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Rollmaterial;
- e. Belastungen des Betriebsvermögens.

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

3. Das Bundesamt kann insbesondere die Vorlage eines Prüfberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, eines Wirtschaftsprüfers oder eines Buchprüfers verlangen. Darin müssen Angaben zu den in Ziffer 1 genannten Punkten enthalten sein.

Nachweise für die Sicherheitsbescheinigung

Für die fristgerechte Erteilung der Sicherheitsbescheinigung sind dem Gesuch folgende Unterlagen beizufügen:

- a. eine streckenbezogene und nach den Regeln der Qualitätssicherung ausgerichtete Beschreibung des Sicherheitsmanagement-Systems;
- b. eine Risikoanalyse und die gestützt darauf angeordneten Sicherheitsmassnahmen;
- c. eine Liste des in sicherheitsrelevanten Funktionen eingesetzten Personals und dessen Ausbildung bzw. Qualifikation;
- d. eine Liste der einzusetzenden Fahrzeuge und deren Zulassung, gegebenenfalls Typenzulassung;
- e. ein tabellarischer Vergleich der streckenbezogenen Fahrzeuganforderungen mit den tatsächlichen Fahrzeugeigenschaften gemäss Zulassung;
- f. ein Haftpflicht-Versicherungsnachweis oder ein Nachweis gleichwertiger Sicherheiten;
- g. eine formelle Erklärung (Attest) der Netzbenutzerin, dass nach intern erfolgter Prüfung die Sicherheitsbestimmungen in Bezug auf die zu benutzenden Strecken eingehalten werden.

