

# Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

742.122

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

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*  
gestützt auf die Artikel 9, 9a, 9b und 97 des Eisenbahngesetzes vom  
20. Dezember 1957<sup>1</sup> (EBG),  
*verordnet:*

## 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1           Gegenstand

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt den Zugang zu den Eisenbahnstrecken:

- a. der Schweizerischen Bundesbahnen;
- b. der Eisenbahnunternehmen<sup>2</sup>, die nach EBG konzessioniert sind;
- c. der Eisenbahnunternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur aufgrund eines Staatsvertrages betreiben.

<sup>2</sup> Der Netzzugang muss nicht gewährt werden auf:

- a. reinen Zahnradbahnen;
- b. Standseilbahnen;
- c. auf Eisenbahnstrecken, deren besondere Beschaffenheit, insbesondere Spurweite, eine Benützung durch andere Unternehmen<sup>3</sup> ausschliesst;
- d. Gleisen, die dem Verkehrsbereich eines Bahnunternehmens zuzurechnen sind.

### Art. 2           Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

- a. Infrastrukturbetreiberin: ein Unternehmen nach Artikel 1 Absatz 1, welches den Netzzugang gewähren muss;
- b. Netzbenutzerin: ein Unternehmen, welches den Netzzugang beansprucht;

AS 1999 1070

<sup>1</sup> SR 742.101

<sup>2</sup> Ausdruck gemäss Ziff. 1 4 der V vom 4. Nov. 2009 (erste Phase der Bahnreform 2), in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5959). Diese Änd. wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>3</sup> Ausdruck gemäss Ziff. 1 4 der V vom 4. Nov. 2009 (erste Phase der Bahnreform 2), in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5959). Diese Änd. wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

- c. Netzzugang: die Benützung der Infrastruktur eines anderen Eisenbahnunternehmens (Art. 9 EBG);
- d. Trasse: der zur Verfügung stehende, örtlich und zeitlich definierte Fahrweg;
- e. Trassenpreis: das Entgelt für die Benützung der Infrastruktur.

## **2. Abschnitt: Netzzugang für schweizerische und konzessionierte Unternehmen**

### **Art. 3** Netzzugangsbewilligung

<sup>1</sup> Die Bewilligung zum Netzzugang wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) für höchstens zehn Jahre an Unternehmen erteilt, die:<sup>4</sup>

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

<sup>2</sup> Die Bewilligung kann auf bestimmte Verkehrsarten oder auf Netzteile beschränkt werden.

<sup>3</sup> Die Bewilligung muss mindestens drei Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme beantragt werden.

### **Art. 4** Zuverlässigkeit

<sup>1</sup> Das ersuchende Unternehmen hat mittels einer Beschreibung des Sicherheitsmanagement-Systems seines Eisenbahnbereichs nachzuweisen, dass es ständig einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten vermag (Art. 9 Abs. 2 Bst. a EBG).

<sup>2</sup> Das ersuchende Unternehmen und seine 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.<sup>5</sup> schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Bestimmungen über das Zollwesen.

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>3</sup> Gegen das ersuchende Unternehmen oder ihre geschäftsführenden Personen dürfen keine offenen Verlustscheinforderungen bestehen.

#### **Art. 5**            Finanzielle Leistungsfähigkeit

<sup>1</sup> Das ersuchende Unternehmen 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, dass das Unternehmen 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.

<sup>2</sup> Übersteigen die finanziellen Verpflichtungen die flüssigen Mittel und Erlöse, welche im Inland verfügbar sind, so kann das BAV<sup>6</sup> eine Bankgarantie oder eine Bürgschaft eines solventen Schweizerischen Unternehmens verlangen.

<sup>3</sup> Das ersuchende Unternehmen muss dem BAV nachweisen, dass es gegen die Folgen seiner 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 das Versicherungsunternehmen, gleichwohl Ersatzansprüche bis zum Entzug der Bewilligung nach den Bestimmungen des Vertrages zu decken, längstens aber während 15 Tagen, nachdem das BAV vom Ende des Vertrages benachrichtigt worden ist. Als Zeitpunkt des Entzugs gilt der Tag, an dem die Entzugsverfügung rechtskräftig wird.

#### **Art. 6**            Personal

<sup>1</sup> Aus den Angaben des ersuchenden Unternehmens muss hervorgehen, dass die Beschäftigten die für einen sicheren Betrieb nötige Qualifikation insbesondere nach der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983<sup>7</sup> (EBV) besitzen (Art. 9 Abs. 2 Bst. b EBG).

<sup>2</sup> Das ersuchende Unternehmen muss nachweisen, dass es die arbeitsrechtlichen Vorschriften einhält und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet (Art. 9 Abs. 2 Bst. e EBG).

#### **Art. 7**            Fahrzeuge

<sup>1</sup> Das ersuchende Unternehmen muss nachweisen, dass die Fahrzeuge den Anforderungen eines sicheren Betriebs genügen (Art. 9 Abs. 2 Bst. c EBG). Insbesondere muss sichergestellt sein, dass nur Fahrzeuge eingesetzt werden, die nach der EBV<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Ausdruck gemäss Ziff. 14 der V vom 4. Nov. 2009 (erste Phase der Bahnreform 2), in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5959). Diese Änd. wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>7</sup> SR 742.141.1

<sup>8</sup> SR 742.141.1

oder nach mindestens gleichwertigen ausländischen Bestimmungen zugelassen sind und deren Instandhaltung einen betriebssicheren Einsatz sicherstellt.<sup>9</sup>

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

#### **Art. 8<sup>10</sup>**            Sicherheitsbescheinigung

<sup>1</sup> 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) sind 30 Tage vor der Betriebsaufnahme und danach mit Ablauf der Gültigkeitsdauer dem BAV mit den notwendigen Nachweisen nach Anhang 2 zu bestätigen.

<sup>2</sup> Das BAV stellt nach erfolgter Prüfung eine Sicherheitsbescheinigung für die entsprechenden Strecken aus.

<sup>3</sup> Die Gültigkeitsdauer wird vom BAV in Abhängigkeit von den betrieblichen Verhältnissen festgelegt. Sie beträgt höchstens drei Jahre.

### **3. Abschnitt: Netzzugang für ausländische Unternehmen**

#### **Art. 9**

<sup>1</sup> Der Netzzugang für ausländische Unternehmen richtet sich nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen.

<sup>2</sup> Auch wenn im zwischenstaatlichen Abkommen die gegenseitige Anerkennung von Netzzugangsbewilligungen vorgesehen ist, benötigen die ausländischen Unternehmen eine Schweizer Sicherheitsbescheinigung.

### **4. Abschnitt: Grundsätze des Netzzuganges**

#### **Art. 10**            Pflichten der Infrastrukturbetreiberin

<sup>1</sup> 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;

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 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).

- c. keine technischen Bedingungen stellt, die keine Grundlage in Gesetzen und Verordnungen haben;
- d.<sup>11</sup> 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.

<sup>2</sup> Das BAV legt die Art und Weise der Publikationen fest.

<sup>3</sup> Die Infrastrukturbetreiberin muss die notwendigen Instruktionen zum Erwerb der Streckenkundigkeit allen Triebfahrzeugführenden anbieten.

#### **Art. 11** Antragsfrist für Trassen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Die Infrastrukturbetreiberin kann die letztmögliche Antragsfrist später ansetzen.

<sup>5</sup> Bei der Trassenzuteilung müssen Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung nicht vorliegen.

#### **Art. 11a**<sup>12</sup> Übertragung von Trassen

Netzbenutzerinnen dürfen ihnen zugewiesene Trassen nicht auf Dritte übertragen.

#### **Art. 11b**<sup>13</sup> Streckensperrungen

<sup>1</sup> Muss eine Strecke für Bauarbeiten zeitweise gesperrt werden, so muss die Infrastrukturbetreiberin die eingeschränkte Verfügbarkeit vor Ablauf der Antragsfrist für Trassen bekannt geben. Andernfalls trägt sie die Mehrkosten für Ersatzbeförderungen oder Umleitungen.

<sup>11</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

<sup>12</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>13</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

<sup>2</sup> Die Transport, die Fahrplan- und die Betriebspflicht nach den Artikeln 12–14 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>14</sup> (PBG) werden durch baulich bedingte Streckensperrungen nicht eingeschränkt.

<sup>3</sup> Diese Bestimmung ist erstmals auf den Fahrplan 2013 anwendbar.

#### **Art. 12<sup>15</sup>** Trassenzuteilung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Eine Zuteilung ist nichtig, wenn sie zur Umgehung der Prioritätenordnung abgegeben wurde.

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

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Das BAV kann dem Güterverkehr auf Antrag der Infrastrukturbetreiberin oder einer Netzbenutzerin 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.

<sup>6</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation (Art. 41 PBG<sup>16</sup>).

#### **Art. 12a<sup>17</sup>** Überlastete Strecken

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

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

<sup>14</sup> SR 745.1

<sup>15</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

<sup>16</sup> SR 745.1

<sup>17</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Die Infrastrukturbetreiberin muss dem BAV innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Kapazitätsanalyse einen Plan zur Erhöhung der Kapazität vorlegen.<sup>18</sup>

<sup>6</sup> Das BAV unterbreitet den Plan den Nutzerinnen der überlasteten Strecke. Es genehmigt den Plan oder verlangt dessen Änderung.<sup>19</sup>

#### **Art. 12b<sup>20</sup>** Rahmenvereinbarung

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin und die Netzbenutzerin können über den Netzzugang eine Rahmenvereinbarung abschliessen. Darin werden die Merkmale der zuzuteilenden Trasse festgelegt.<sup>21</sup>

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

<sup>3</sup> Sie darf keine ausschliesslichen Nutzungsrechte zusichern.

<sup>4</sup> 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 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.

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

<sup>19</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

<sup>20</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>21</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

## 5. Abschnitt: Netzzugangsvereinbarung

### Art. 15 Form und Inhalt

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Sie enthält mindestens:

- a. die Vertragsparteien;
- b. die Zulässigkeit des Beizugs von Subunternehmern oder Partnerunternehmen und die in diesem Falle auszutauschenden Informationen;
- c. ...<sup>22</sup>
- 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);
- j.<sup>23</sup> die Regelung der Rechte und Pflichten bezüglich der Überwachung der Züge durch Zugkontrolleinrichtungen.

<sup>3</sup> 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.
- b. Zeitliche und örtliche Abweichungen von der definierten Trasse sind nur im Falle höherer Gewalt zulässig.

### Art. 17 Benützung der eigenen Infrastruktur

Verkehrt ein Unternehmen auf seiner eigenen Infrastruktur, so hat es dem BAV im Voraus Angaben im Sinne von Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben d–g zu machen.

<sup>22</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003 (AS 2003 2479).

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



## 6. Abschnitt: Trassenpreise

### Art. 18<sup>24</sup> Grundsatz

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

<sup>2</sup> Der Preis für die Grundleistungen setzt sich zusammen aus:

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

<sup>3</sup> Der Trassenpreis für eine Strecke ist immer nach den gleichen Ansätzen diskriminierungsfrei festzulegen.

<sup>4</sup> 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. 19<sup>25</sup> Basispreis

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

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

- a. pro Zugskilometer;
- b. pro Bruttotonnenkilometer.

<sup>3</sup> Der Basispreis wird differenziert durch:

- a. einen nachfragebezogenen Preisfaktor pro Trasse;
- 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.

<sup>24</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

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

**Art. 19a<sup>26</sup>** Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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. 0,6 für Trassen mit Wartezeiten von mindestens 15 Minuten sowie Trassen für den Verkehr mit Zwischenstationen (Kategorie D).

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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. ein Zuschlag von 2 Rappen pro Achskilometer für Gefahrguttransporte;
- c. ein Lärmbonus.

**Art. 19b<sup>27</sup>** Lärmbonus

<sup>1</sup> Die Netzbenutzerin hat 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;

<sup>26</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

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

- c. 3 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt.
- <sup>2</sup> Für Fahrzeuge mit anderen oder kombinierten Bremssystemen legt das BAV im Einzelfall die Kategorie fest. Es berücksichtigt dabei den Zulassungswert und die Betriebswerte.
- <sup>3</sup> Die Gesuche sind jeweils für ein Kalenderjahr zu stellen und spätestens Ende Juni des Folgejahres beim BAV einzureichen. Sie müssen enthalten:
- eine Liste der Fahrzeuge, für die der Lärmbonus beantragt wird;
  - Angaben zur Bremsausrüstung und zum Raddurchmesser dieser Fahrzeuge;
  - die Laufleistung dieser Fahrzeuge in Achskilometern;
  - weitere vom BAV verlangte Angaben, die für die Beurteilung des Gesuchs erforderlich sind.
- <sup>4</sup> Die vom BAV bewilligten Gesuche sind den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen vorzulegen.
- <sup>5</sup> Der Lärmbonus ist von den Infrastrukturbetreiberinnen zu erstatten.

#### **Art. 19c<sup>28</sup>** Zugsicherungssystem ETCS

- <sup>1</sup> Auf Gesuch hin wird für Fahrten auf Strecken, die auf das Zugssicherungssystem ETCS umgebaut wurden, auf dem Trassenpreis ein Rabatt von 25 000 Franken pro Fahrzeugausrüstung und Jahr gewährt.
- <sup>2</sup> 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.
- <sup>3</sup> Vom Rabatt ausgeschlossen sind Fahrzeuge, deren ETCS-Ausrüstung vom Bund subventioniert worden ist.

#### **Art. 19d<sup>29</sup>** Stornierungsentgelt

- <sup>1</sup> Verzichtet die Netzbenutzerin 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.
- <sup>2</sup> Das Stornierungsentgelt beträgt pro Kilometer:
- 10 Rappen bei Verzicht bis 61 Tage im Voraus;
  - 50 Rappen bei Verzicht bis 31 Tage im Voraus;
  - 80 Rappen bei Verzicht bis 17 Uhr am Vortag;

<sup>28</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

<sup>29</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

- 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. 20<sup>30</sup>** Deckungsbeitrag

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

<sup>1bis</sup> 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.<sup>31</sup>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Die Deckungsbeiträge im konzessionierten Personenverkehr sind zu publizieren (Art. 10).

<sup>4</sup> Im Güterverkehr wird unter Vorbehalt von Absatz 5 kein Deckungsbeitrag erhoben.<sup>32</sup>

<sup>5</sup> Wird der Deckungsbeitrag im Rahmen eines Bietverfahrens nach Artikel 12 Absatz 1 festgelegt, so ist dieser Beitrag geschuldet.<sup>33</sup>

**Art. 20a<sup>34</sup>** Strompreis

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

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

<sup>3</sup> Verzichten die Netzbenutzerinnen auf die Installation und Eichung von Messeinrichtungen für den Stromverbrauch auf den Fahrzeugen, so können die Infrastruktur-

<sup>30</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5813).

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

<sup>32</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

<sup>33</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

<sup>34</sup> 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).

betreiberinnen anhand von Beispielmessungen Ansätze für jede Zugskategorie festlegen. Dabei müssen sie den Stromverbrauch für Komforteinrichtungen und die Energieeffizienz der Fahrzeuge berücksichtigen.

#### **Art. 21<sup>35</sup>** Grundleistungen

<sup>1</sup> Die Grundleistungen umfassen:

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

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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):<sup>36</sup>

- 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 Zugskompositionen;
- d. Rangierfahrstrassen;
- e. stationäre Versorgung von Reisezügen mit Wasser und Strom, Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;

<sup>35</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

<sup>36</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

- f. Benutzung von Verladegleis und Verladeanlagen;
- g. Rangieren in Rangierbahnhöfen;
- h. Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten;
- i.<sup>37</sup> Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;
- j.<sup>38</sup> zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft;
- k.<sup>39</sup> Arbeitshilfen für Zugbegleiter und -begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videüberwachung der Perronkanten.

<sup>2</sup> 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.<sup>40</sup>

<sup>3</sup> Leistungen nach Absatz 1 Buchstabe i können von der Netzbenutzerin zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. In diesem Fall gelten sie als Serviceleistungen (Art. 23).<sup>41</sup>

### Art. 23 Serviceleistungen

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

- a. ...<sup>42</sup>
- 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.

<sup>37</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>38</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

<sup>39</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

<sup>40</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5813).

<sup>41</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>42</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003 (AS 2003 2479).

## 7. Abschnitt: Überwachung des Netzzuganges

### Art. 24<sup>43</sup> Kontrollrecht der Infrastrukturbetreiberin

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin hat das Recht, Kontrollen bezüglich der Einhaltung der Vorschriften durch die Netznutzerinnen zu machen. Die Kontrollen dürfen, ausser bei objektiv erhärtetem Verdacht, den Betrieb nicht behindern.

<sup>2</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen teilen dem BAV im Rahmen dieser Kontrollen festgestellte Unregelmässigkeiten mit.

<sup>3</sup> 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. 25 Schiedskommission

<sup>1</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation regelt Organisation und Verfahren der Schiedskommission nach Artikel 40a EBG.<sup>44</sup>

<sup>2</sup> Die Mitglieder der Kommission brauchen nicht Schweizerische Staatsangehörige zu sein.

<sup>3</sup> Die Kommission ist administrativ dem BAV zugeordnet.

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

<sup>5</sup> Hat die Kommission grundsätzliche Fragen zu beurteilen, die das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995<sup>45</sup> berühren, so hört sie die Wettbewerbskommission an. Die Schiedskommission führt die Stellungnahme in ihrem Entscheid an.

### Art. 26 Einsicht in die Vereinbarungen

<sup>1</sup> Das BAV und die Schiedskommission können bei der Infrastrukturbetreiberin Einsicht in die Vereinbarungen verlangen.

<sup>2</sup> 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.

<sup>43</sup> 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).

<sup>44</sup> 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).

<sup>45</sup> SR 251

## 8. Abschnitt: Widerruf der Netzzugangsbewilligung

### Art. 27

<sup>1</sup> Das BAV widerruft die Netzzugangsbewilligung, wenn die Bewilligungsinhaberin die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.

<sup>2</sup> 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.

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

## 9. Abschnitt: Schlussbestimmungen

### Art. 28 Änderung bisherigen Rechts

...<sup>46</sup>

### Art. 29 Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Für den aufgrund der Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995<sup>47</sup> 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.

<sup>2</sup> 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. 30 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft.

<sup>46</sup> Die Änderungen können unter AS 1999 1070 konsultiert werden.

<sup>47</sup> SR 742.101.1



## **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 BAV 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 der mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten betrauten Personalkategorien mit Beständen und formeller Erklärung, wonach die erforderliche Qualifikation vorhanden ist;
- 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;
- h. eine formelle Erklärung, wonach die Fahrzeugausrüstung mit der Ausrüstung der Strecken nach den Festlegungen des BAV übereinstimmt oder die Abweichungen im Rahmen der Risikoanalyse nach Buchstabe b auf Tragbarkeit geprüft wurden;
- i. eine formelle Erklärung, dass die Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin eingehalten werden und allfällige Abweichungen deklariert wurden.

<sup>48</sup> 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).